



HAL
open science

Les tranchées routières dans la France de l'Est au XVIII^e siècle. Contribution géohistorique à la question de l'insécurité rurale

Xavier Rochel, Anne Hecker, Jean-Pierre Husson

► To cite this version:

Xavier Rochel, Anne Hecker, Jean-Pierre Husson. Les tranchées routières dans la France de l'Est au XVIII^e siècle. Contribution géohistorique à la question de l'insécurité rurale. *Histoire & sociétés rurales*, 2020, 53 (1), pp.67-92. 10.3917/hsr.053.0067 . hal-02951380

HAL Id: hal-02951380

<https://hal.science/hal-02951380>

Submitted on 28 Sep 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les tranchées routières dans la France de l'Est au XVIII^e siècle.

Contribution géohistorique à la question de l'insécurité rurale

Xavier ROCHEL

MCF HDR, Géographie

EA 7304 LOTERR, Université de Lorraine

xavier.rochel@univ-lorraine.fr

Anne HECKER

MCF, Géographie

EA 7304 LOTERR, Université de Lorraine

anne.hecker@univ-lorraine.fr

Jean-Pierre HUSSON

PR émérite, Géographie

EA 7304 LOTERR, Université de Lorraine

jean-pierre.husson@univ-lorraine.fr

Résumé

Les tranchées routières sont des défrichements réalisés au long d'une route, dans le but d'empêcher brigands et partisans de s'y embusquer. On peut les considérer comme des témoins paysagers de l'insécurité rurale. Un recensement de ce patrimoine paysager méconnu a été entrepris. C'est un total de presque 280 km de tranchées qui a été identifié et cartographié sur la totalité de l'actuelle région Grand Est. Toutes ces tranchées semblent trouver leur origine au XVIII^e siècle, et sont liées à la fois au risque du brigandage en forêt, et à celui des embuscades en contexte militaire, dans une région soumise à des enjeux particuliers en raison de sa situation sur le passage des armées entre France et Empire.

Abstract

Anti-highwaymen trenches are defined as linear clearings made on each side of a road, in order to provide travellers with a sense of security against lurking highwaymen. One can consider them as signs of past insecurity in rural and forested areas. We tried to map out this little-known landscape heritage. A total of almost 280 km of trenches has been identified on the territory of the Grand Est region. All identified trenches seem to date back to the 18th Century, associated with a high risk of highway robbery and military ambushes in a region situated on the borders between France and the Germanic Empire.

Mots-clés : insécurité, brigandage, paysage, forêt, défrichement

Keywords : insecurity, banditry, landscape, woodlands, clearings

'Would I were out of the shade of these infernal bushes, that I might at least see any of St Nicholas¹ clerks before they spring on my shoulders !' (...) Just as he had attained the upper end of the lane, where the underwood was thickest, four men sprung upon him, even as his fears anticipated, two from each side of the road, and seized him so fast that resistance, if at first practicable, would have been now too late.

Walter SCOTT. *Ivanhoe*, 1819.

Cet extrait d'un des chefs-d'œuvre du roman populaire britannique nous rappelle que les bois n'ont pas toujours été prisés pour le loisir et la promenade, et qu'ils pouvaient à certaines époques et en certains lieux être synonymes de danger : le brigand surgissant des broussailles est ainsi devenu une figure classique du roman d'aventure. De ces dangers d'autrefois sont héritées des formes paysagères particulières. De nombreuses routes de l'Est de la France présentent ainsi un paysage particulier dans les lieux où elles traversent des massifs forestiers : on observe souvent qu'une bande plus ou moins large a été déboisée de part et d'autre de la chaussée. Ces déboisements peuvent avoir été cicatrisés par la friche ou par des plantations ; mais très souvent, ils sont encore bien visibles sous la forme de parcelles agricoles, voire urbanisées, de largeur très régulière, tout au long de la route considérée.

Ces déboisements linéaires portent fréquemment le toponyme « tranchée ». Ce terme est évidemment très polysémique. Il désigne selon les cas une excavation de la guerre de positions, une route forestière rectiligne, un défrichement linéaire visant à faciliter l'arpentage d'une forêt, et enfin dans le sens qui nous intéresse au premier chef, un déboisement de part et d'autre d'une route pour assurer la sécurité des voyageurs. Dans cette dernière acception, la tranchée est un objet historique et géographique très méconnu. Dans la littérature anglophone, quelques travaux font brièvement mention, sous le nom de *trenches* ou *anti-highwaymen trenches*, de tranchées routières défrichées au Moyen Âge². En France, une étude partielle a été faite sur le territoire de l'ancienne région Lorraine il y a une quinzaine d'années³ ; mais pour le reste, la géographie historique des tranchées routières est à peu près inexplorée.

On a souhaité recenser les tranchées de façon aussi exhaustive que possible, profitant des facilités offertes par un S.I.G. historique, sur le territoire de la nouvelle région Grand Est. Il s'agit donc ici d'étudier l'origine de ces tranchées, et d'en évaluer la place actuelle et passée dans les paysages de l'Est de la France : quelles dimensions, quelle surface forestière ainsi défrichée, quelle répartition dans le territoire considéré ? Un espace défriché non entretenu retourne normalement à l'état boisé en peu de temps : quelles sont les solutions qui étaient apportées au problème de l'entretien des tranchées ?

¹ La référence à Saint Nicolas s'explique par son rôle de patron des voyageurs, mais aussi des brigands.

² MUIR, 1981 ; RACKHAM, 1986.

³ ROCHEL, 2006.

La tranchée, un trait paysager de la route du XVIII^e siècle dans l'Est de la France

Vers la route des Lumières : la construction d'un paysage

Les routes de France se modernisent rapidement au XVIII^e siècle, permettant une circulation de plus en plus aisée ; c'est un temps d' « effervescence » routière⁴, qui assure le décloisonnement du territoire et renforce la prééminence des chefs-lieux déjà affirmés⁵.

Il est vrai que le réseau initial était bien médiocre. Le *Journal historique* du chevalier Daudet (1725) illustre bien les difficiles déplacements à travers la France du début du XVIII^e siècle⁶. L'auteur fait le récit du voyage à travers l'Est de la France de Marie Leszczyńska, tout juste mariée au jeune roi Louis XV, par procuration, à Strasbourg. Même en plein mois d'août, le convoi a bien du mal à suivre sa route jusqu'à Fontainebleau. A Azoudange, dans l'Est de la Lorraine, les « mauvais chemins » retardent le convoi un long moment, plusieurs voitures sont embourbées. Nouvelles mésaventures après Sainte-Menehould, où l'on ne passe qu'au prix de la mort de plusieurs chevaux. Et près de Provins, à nouveau, le convoi s'embourbe et des carrosses, dont celui de la reine, doivent être réparés à grand-peine ; il faut faire appel aux paysans du lieu pour désembourber carrosses et fourgons.

Face à de telles difficultés, qu'on juge indignes d'un Etat moderne, des mesures énergiques sont prises. On souligne classiquement le rôle de Philibert Orry (1689-1747) qui fut successivement intendant de trois provinces puis contrôleur général des finances, déclencheur d'une vaste entreprise de rénovation du réseau routier français. Celui-ci bénéficia également de la création d'un corps d'ingénieurs spécialisés, et de la nouvelle école des Ponts et Chaussées⁷, qui furent les grands acteurs de l'aménagement de la « route des Lumières »⁸.

En termes paysagers, la route des Lumières se caractérise par des formes particulières⁹. Les nouvelles routes sont plus larges qu'auparavant, ce qui a pu être critiqué comme un « vol fait à l'agriculture »¹⁰. En campagne, on évite les villages, dont la traverse serait difficile ; ainsi apparaissent des bourgs dédoublés, noyau ancien et faubourg routier nouvellement développé. Les moyens engagés au XVIII^e siècle permettent en outre la multiplication des ponts, des levées, et autres ouvrages d'art. Les routes nouvelles sont caractérisées par la priorité donnée à la ligne droite, dont l'intérêt n'est pas qu'économique : elle fait partie d'un idéal paysager, et d'après l'ingénieur François-Michel LeCreulx, « elle est même indispensable quand il est question des abords d'une grande ville, où il faut réunir la beauté des abords avec l'utilité »¹¹. On apprécie donc les perspectives que forment

⁴ CROZET, 1951.

⁵ LEPETIT, 1988.

⁶ SCHMIT, 1869.

⁷ LIVET, 1959 ; ARBELLOT, 1973 ; PICON, 1992.

⁸ GOGER, 1993.

⁹ GOGER, 1993 ; MASSOUNIE, 2013.

¹⁰ CROZET, 1951.

¹¹ LECREULX, 1782.

les routes rectilignes, surtout si elles mettent en valeur tel ou tel monument¹². On peut rechercher une continuité des axes entre la route, la rue principale, les jardins aristocratiques et les résidences prestigieuses : « château, jardin, village et route ne forment plus qu'un »¹³. La route des Lumières est aussi bordée d'arbres. L'ombre portée n'est pas leur seul intérêt. Planter des arbres présente aussi une utilité militaire et stratégique, puisque cela permet d'obtenir des bois dont on manque, comme l'orme pour les affûts. Mais on apprécie aussi que les alignements forment de belles avenues.

Les routes ainsi aménagées ou réaménagées facilitent le fonctionnement de la poste aux chevaux, dont le réseau a été finement cartographié et étudié par Anne Bretagnolle et Nicolas Verdier¹⁴. Au bout du compte, les routes françaises, rectilignes, paysagées, bordées d'arbres, correctement pavées ou (plus souvent) empierrées, constituent un réseau relativement efficace à la fin du XVIII^e siècle. Arthur Young, pourtant peu avare de critiques, apprécie les aménagements routiers observés dans ses voyages de 1787 à 1789 : si les Français cultivent mal leurs terres, ils savent construire des routes : « if the French have not husbandry to show us, they have roads »¹⁵.

Dans l'Est, les routes lorraines en exemple

Dans l'Est, c'est certainement la route de Nancy à Toul qui témoigne le plus clairement d'un bel effort de renouvellement du réseau routier lorrain, en particulier sous l'impulsion du duc Léopold. Dans le contexte du premier XVIII^e siècle, il s'agit d'un axe important : non seulement il aboutit à la capitale d'un duché souverain, mais il la relie aux voisins français, puisque Toul est sous domination française depuis le XVI^e siècle (figure 1). Or, cette véritable « entrée de ville » (pour utiliser peut-être un terme anachronique), si importante pour l'image du duché, n'est pas facile à aménager. A proximité de Nancy, le plateau de Haye est entrecoupé de vallons profonds, aux pentes escarpées qu'il faut descendre puis gravir péniblement. Les voituriers doivent atteler les chevaux de deux voitures à une seule pour permettre, par l'entraide, les montées les plus difficiles.

¹² Ces considérations esthétiques dans l'aménagement concernent aussi la ville : CLAVAL, 2011.

¹³ MASSOUNIE, DUPANIER, 2012.

¹⁴ BRETAGNOLLE, VERDIER, 2005, 2007.

¹⁵ YOUNG, 1792.

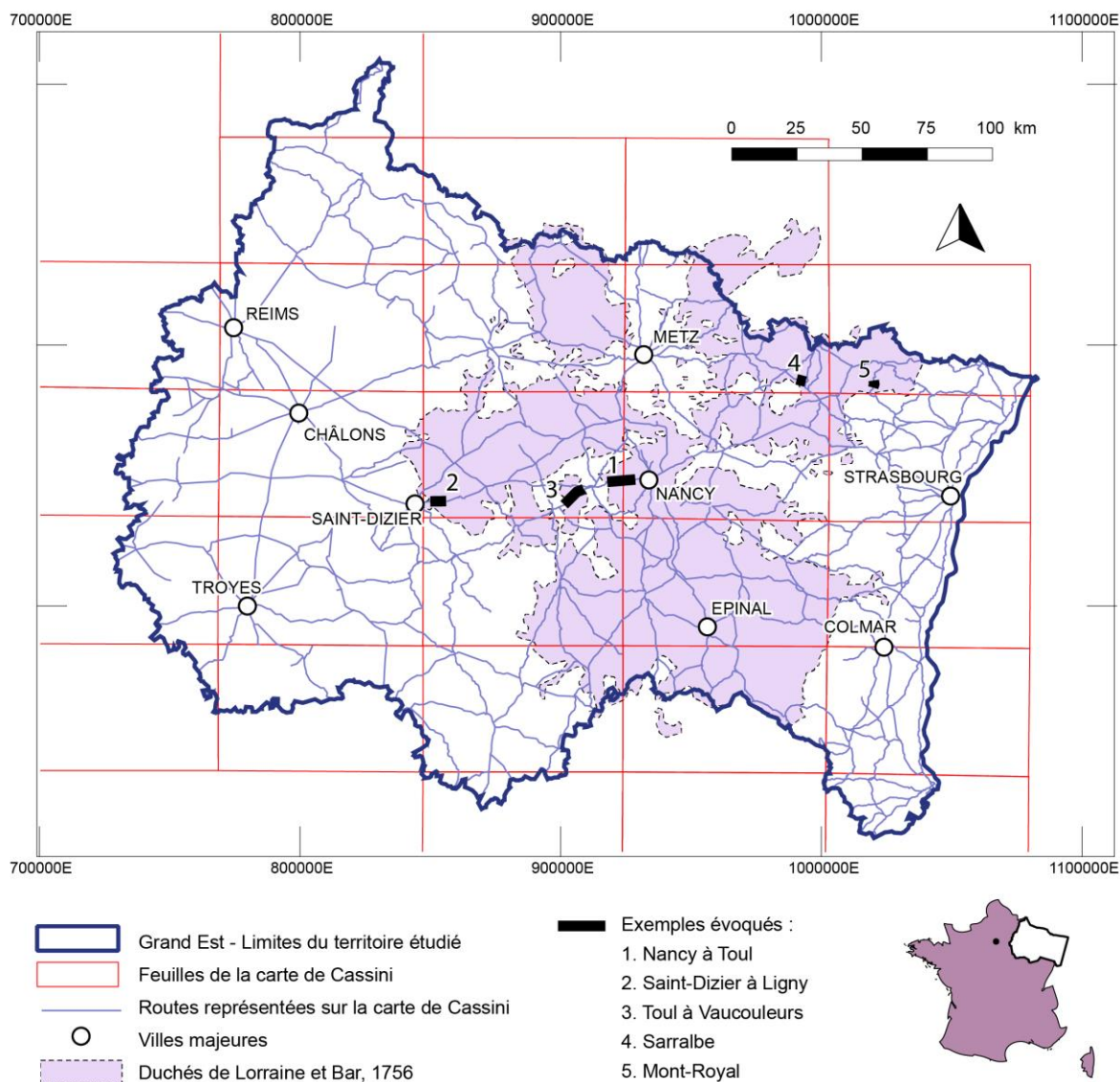


Figure 1. Localisation du territoire étudié, et des principaux exemples décrits, avec les principales villes indiquées comme points de repère. Les duchés de Lorraine et Bar sont représentés dans leurs limites de 1756 d'après la carte de Vaugondy : Carte de la Lorraine et du Barrois dans laquelle se trouvent la Généralité de Metz et autres enclaves : dressée pour la lecture du mémoire de M. Durival l'ainé et dédiée au roy de Pologne. Robert de Vaugondy, 1756. Bibliothèque Nationale de France, CPL GE DD-2987 (544).

Non seulement la route est difficile, mais le voyageur ralenti est à la merci des brigands embusqués. Le duc Léopold lui-même fit l'expérience de ces difficultés au tout début du siècle, si l'on en croit un manuscrit anonyme conservé à la Bibliothèque Municipale de Nancy¹⁶. Une nuit, plusieurs malfaiteurs furent assez téméraires pour attaquer la voiture ducale. Face à l'entourage de Léopold, ils durent rapidement prendre la fuite. Le duc prit par la suite toutes les dispositions pour sécuriser davantage la route en question, et fit aménager une levée d'une vingtaine de mètres de hauteur dans le fond du vallon, afin de limiter le dénivelé et de mettre, sur une courte section, les voyageurs en

¹⁶ B.M. Nancy Ms. 280, *dissertation sur les Ponts de Toul*, 1765.

position surplombante. Cette levée existe toujours, facilement identifiable, non loin du lieu-dit « les Baraques »¹⁷. Mais ces travaux encore modestes ne furent pas suffisants pour éliminer les risques. Les voyageurs qui descendaient dans les vallons se trouvaient hors de la vue de quiconque, et se trouvaient alors à la merci des malfaisants, sans témoins ni assistance possible, jusqu'à leur retour sur la surface sommitale du plateau. A un aubergiste qui souhaitait s'installer en bord de route, on aurait fait l'observation qu'il était « bien hardi de vouloir s'établir en un lieu où l'on avoit trouvé plus de 27 corps tant morts que tués »¹⁸.

Le manuscrit en question relate également des travaux menés ultérieurement, dans les années 1740-1750. A la suite des déplacements de grands personnages occasionnés par la maladie de Louis XV à Metz, en 1744, des reproches auraient été faits au duc Stanislas sur les « précipices » et les « abîmes » qu'il fallait franchir entre Toul et Nancy¹⁹. Encore une fois, un épisode réel, imaginé, ou déformé, est relaté comme étant le déclencheur d'une série de travaux. A partir de 1747, et jusqu'en 1758, les communautés rurales des environs furent mises à contribution pour aménager deux nouvelles levées qui, cette fois, devaient tout simplement niveler la route par un comblement des deux principaux vallons, sur l'équivalent d'une cinquantaine de mètres de hauteur²⁰. Ce travail imposant est illustré par quelques croquis (figure 2) sur lesquels on observe que la forêt de Haye a également été défrichée sur une largeur non négligeable de part et d'autre de la route, afin d'empêcher quiconque de s'y embusquer.

¹⁷ La levée est sur une propriété privée clôturée mais elle peut être vue d'en bas, depuis la forêt domaniale, à condition de ne pas craindre de sortir des chemins.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Le manuscrit rapporte ainsi les paroles du Dauphin Louis de France à Stanislas, son grand-père : « Mon grand Papa, comment pouvez-vous souffrir dans vos Etats des précipices et des abîmes tels que sont ceux par lesquels j'ay passé dans les bois entre Toul et Nancy ? » L'auteur attribue à ces reproches, qu'on peut rétrospectivement penser imaginaires ou embellis, la décision de faire combler les deux vallons de la forêt de Haye pour permettre une circulation plus aisée.

²⁰ La carte des Naudin (1732) témoigne d'un tracé en baïonnette de la route reliant Nancy à Toul, aménagé pour limiter la pente. Cette configuration est gommée sur la carte de Cassini (basée ici sur des levés opérés de 1754 à 1760), où la route suit un tracé rectiligne, grâce à la nouvelle levée.

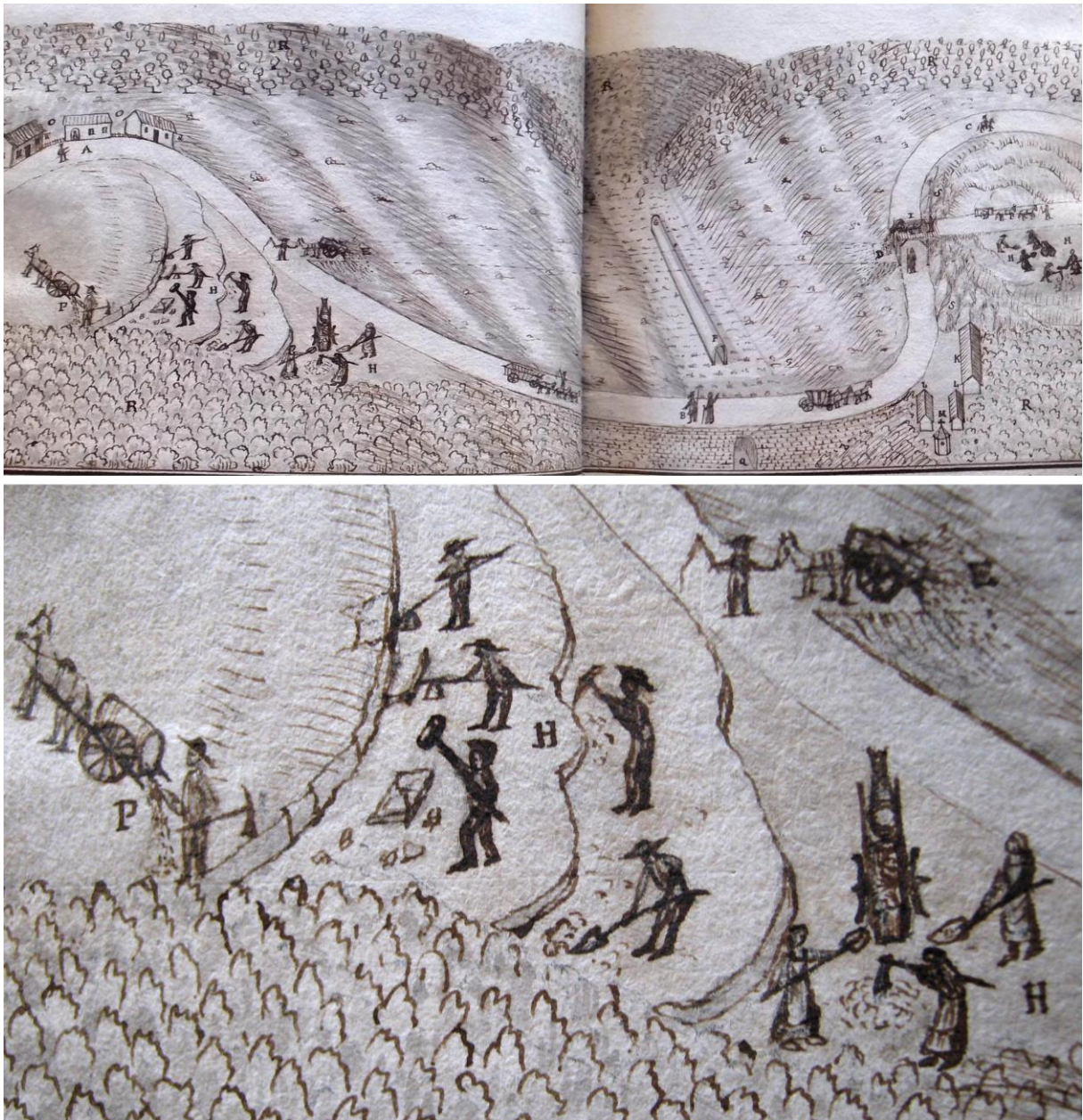


Figure 2. Croquis des travaux routiers entre Nancy et Toul, 1765. Source : bibliothèque municipale de Nancy, Ms 280. La petite levée en bas de l'image est celle établie sur l'ordre de Léopold au début du siècle, tandis que la grande levée en cours d'aménagement (où passera ultérieurement l'autoroute A31) est figurée en pointillés au centre de l'image (lettres E-D). En A, les « baraques » dont le souvenir est perpétué dans la toponymie locale. L'image de détail, en bas, montre la main-d'œuvre mixte employée par corvée à l'arrachage des pierres à la barre à mine et à la pioche, à leur concassage, et au chargement des matériaux, ainsi qu'une voiture d'eau amenée sur les lieux pour épancher la soif de chacun. La tranchée défrichée de part et d'autre de la route est bien visible.

La route de Nancy à Toul n'est pas le seul axe qui ait fait l'objet de tels travaux. Léopold est à l'origine d'une importante modernisation du réseau routier lorrain²¹ : dès le tout début du XVIII^e siècle, des centaines de lieues de routes sont rénovées grâce à la mise à contribution des

²¹ HUSSON, 2016.

communautés par le système de la corvée, comme le relate l'érudit Dom Calmet dans un opuscule peut-être excessivement laudateur²². Un surintendant des Ponts et Chaussées est établi en 1715²³. Ces travaux sont poursuivis par la suite, utilisant le système de la corvée puis, ultérieurement, une contribution en argent répartie entre les communautés²⁴. Espace de transit entre France et Empire, entre Europe du Nord et axe Saône-Rhône, la Lorraine est ainsi progressivement dotée d'un remarquable réseau routier organisé en axes perpendiculaires nord-sud (suivant les principaux cours d'eau et l'organisation du relief de côtes) et ouest-est, qu'on pourrait assimiler aux axes « contraires » et « conformes » conceptualisés par Félix Damette et Jacques Scheibling²⁵.

Un bon exemple, bien documenté²⁶, est la route de Saint-Dizier à Ligny par Stainville, entre les actuels départements de la Haute-Marne et de la Meuse (exemple localisé sur la figure 1). Cette route est voulue ou du moins soutenue par le ministre Choiseul depuis Paris ; il est vrai qu'elle passe sous les murs d'un des châteaux de la famille de Choiseul-Stainville... Jusqu'aux années 1760, le trajet ordinaire passe très au Nord, par Bar-le-Duc, ce qui constitue un détour considérable. En faisant ouvrir une route directe et presque rectiligne, l'Intendance peut réduire le trajet de 39 km à 29 km environ. Une fois la décision prise en 1767, les travaux sont lancés avec efficacité. Pour l'ingénieur en chef Mique, de Nancy, il faut vaincre les récriminations des communautés rurales mises à contribution, répartir la main-d'œuvre en ateliers, partager le travail entre les manoeuvres qui « fouillent » (creusent) les sections en déblai, et les laboureurs détenteurs d'attelages qui voient les matériaux vers les sections en remblai. Mais comme la plus grande partie de la nouvelle route est tracée en forêt, tout ceci ne peut se faire qu'une fois les défrichements mesurés sur le terrain, piquetés, vendus, et exploités pendant l'hiver 1767-1768, ce qui suppose une bonne coordination entre les Domaines de Lorraine et Barrois, les Eaux et Forêts, et les Ponts et Chaussées.

Il n'est plus fait mention de travaux après 1774, signe que le gros du travail est probablement achevé. Il est alors question de dévier la poste aux chevaux pour lui faire emprunter la nouvelle route, au lieu de faire le détour par Bar-le-Duc, mais ce projet n'aura pas lieu. La rationalisation n'est donc pas complète, mais rouliers et armées ont désormais une route bien plus directe de la Champagne à la Lorraine. Une étape est franchie dans l'affirmation progressive de l'autorité française dans les anciens duchés de Lorraine et Bar (définitivement rattachés à la France en 1766), sur un axe stratégique menant vers l'Alsace, et vers de potentiels champs de bataille aux marges orientales du royaume.

La figure 3 montre l'allure de cette route au moment de la confection du cadastre dit napoléonien, sur une section de quelques kilomètres à l'Est d'Ancerville (Meuse actuelle). La route est bien rectiligne ; elle frôle le bourg d'Ancerville, qui a développé un faubourg routier bien visible sur le plan. A l'Est, un coteau a nécessité l'aménagement d'un tracé en crochet (le toponyme cadastral est « au Zède ») qui fait exception dans la règle de priorité à la ligne droite. Mais surtout, on

²² CALMET, 1727.

²³ BOYE, 1900.

²⁴ A.D. Meurthe-et-Moselle, C 107 à 174, Intendance de Lorraine et Barrois, Ponts et Chaussées. Voir aussi LECREULX, 1786.

²⁵ DAMETTE, SCHEIBLING, 1995.

²⁶ A.D. Meuse, C 8, route de Ligny à Saint-Dizier, 1768-1789.

constate que la forêt a été défrichée et mise en culture de part et d'autre de la nouvelle route, sur une largeur de presque 200 m.

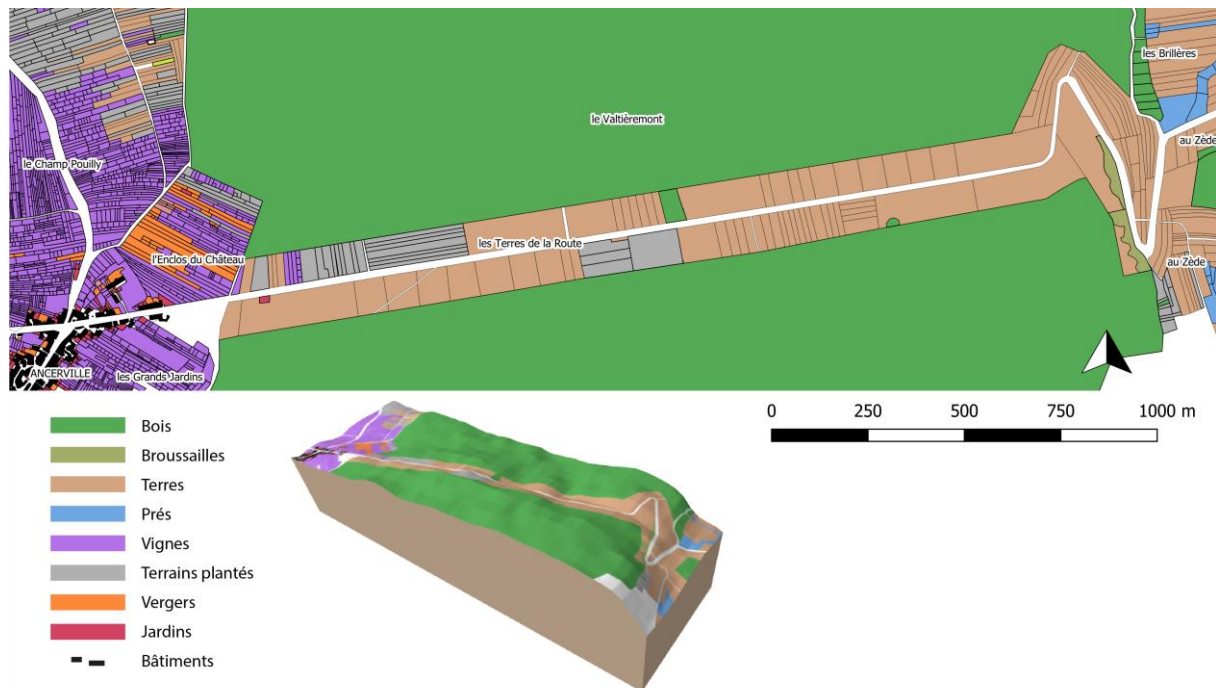


Figure 3. Une route du XVIII^e siècle : la route de Ligny à Saint-Dizier (1767-1774), d'après les cadastres napoléoniens d'Ancerville (1829), Cousances (1828) et Rupt-aux-Nonains (1829). La route est très rectiligne et obéit au principe de moindre distance, sauf là où une côte importante oblige à adoucir la pente par un tracé adéquat, à l'Est (toponyme « au Zède », forme bien visible sur le bloc-diagramme). En forêt, l'aménagement de la route a été accompagné par le défrichement d'une tranchée de 190 mètres de largeur. La route ici représentée sera ultérieurement une section de la Route Nationale 4. Sources : Archives Départementales de la Meuse, 3P 81-83, 3P 999, 3P 3243, 161FI 2, 161FI 30, 161FI 103.

Motifs pour le défrichement des tranchées

Comme l'illustrent les figures 2 et 3, la route du XVIII^e siècle se caractérise dans l'Est par le défrichement fréquent des bois de part et d'autre de la chaussée ; ce sont les « tranchées » routières dont il est ici question. Différents motifs peuvent justifier ce défrichement. L'insécurité quotidienne doit évidemment être invoquée. Mais la guerre, avec la nécessité de faire circuler en toute sécurité troupes et équipages, joue aussi un rôle important.

Le banditisme se réfugie volontiers dans « les zones de faiblesse des Etats » (pour reprendre les mots de Fernand Braudel²⁷) où il évolue sans grands risques ; c'est particulièrement vrai des grands massifs forestiers, refuges traditionnels pour les marginaux, déclassés et exclus²⁸. Les taillis au long d'une route font des cachettes commodes. Le voyageur traversant une forêt est donc exposé à voir ses chevaux arrêtés sans crier gare, et à se trouver sous la menace d'une arme sans avoir aucunement le temps de réagir. Même des haies trop fournies au long des routes doivent éveiller la prudence des voyageurs : dans son *traité de la construction des chemins* édité à la fin du XVII^e siècle,

²⁷ BRAUDEL, 1947, p. 135.

²⁸ HOTYAT *et al.*, 2018.

Henri Gautier rappelle que « les hayes dont on se sert pour border un chemin doivent être petites et basses, pour ne donner pas prise à des brigands à s'y cacher derrière »²⁹.

En temps de guerre, le passage des troupes et des équipages en toute sécurité peut également nécessiter l'élimination de la végétation arborée ou arbustive au long des routes. Une bonne illustration de cette préoccupation est fournie par la tranchée de Toul à Vaucouleurs (localisée sur la figure 2), un axe aménagé entre 1730 et 1734, et dont l'origine est bien documentée³⁰. Avant les premiers travaux, il n'existe qu'une mauvaise route qui longe les talwegs des vallons dans les forêts très étendues des Hauts de Meuse, en situation frontalière entre France et Lorraine. La correspondance des années 1730 est très claire sur les dangers qu'y courent les voyageurs : « il n'y avoit cy devant qu'un chemin très étroit et absolument fondû, sur lequel il se commettoit journellement des meurtres ». La nouvelle route doit donc limiter le risque d'enlèvement comme le risque d'attaque de brigands. En tout cas, vers 1730, les travaux sont envisagés depuis un certain temps (« il paroît qu'il y a longtems qu'on projettoit cette tranchée, mais que la Lorraine avoit toujours éloigné »), mais de nouvelles circonstances politiques et militaires obligent alors à mettre enfin le projet à exécution de façon précipitée.

Le discours intègre alors la nécessité des déplacements de troupes et d'équipages : « l'on m'a assuré qu'en temps de paix cette [forêt] avoit servy souvent de retraite aux voleurs, elle feroit selon toute apparence le refuge des partys en temps de guerre, et dans ces deux cas le peu de largeur du chemin est également dangereux soit pour les voyageurs, soit pour les troupes et les équipages", écrit-on en 1733. C'est que les tensions sont alors grandes avec le voisin luxembourgeois, et que se profilent à l'horizon les premiers mouvements de la guerre de succession de Pologne, au cours de laquelle la Lorraine sera nécessairement traversée par les troupes françaises. Le gouverneur des Trois-Évêchés, territoires français en avant-poste sur les marches lorraines du royaume, est alors Charles-Louis Fouquet, comte de Belle-Isle, qui sera ultérieurement maréchal³¹. Devant l'imminence d'une guerre, il fait établir quatre camps « de plaisance », « qui précèdent ordinairement ceux qu'on arrose de sang »³². Mais pour bien préparer les hostilités, il faut s'assurer de l'arrivée des troupes et de leur bon approvisionnement, aux marches de la France et de la Lorraine ; et c'est bien le comte de Belle-Isle qui apparaît, omniprésent et « de la dernière impatience », dans la correspondance relative à la nouvelle route. Les travaux se font en deux ans, par corvées, avec un large défrichement de part et d'autre de la chaussée, passant outre les difficultés inhérentes à des travaux frontaliers qui font coopérer trois intendants et trois grands maîtres des Eaux et Forêts.

²⁹ GAUTIER, 1693.

³⁰ A.D. Meuse, C10, route de Toul à Vaucouleurs, 1730-1734.

³¹ Anonyme, 1762 ; LASCONJARIAS, 2005.

³² A.D. Meuse, C10.

Origine légale et mise en œuvre des défrichements

La réglementation française et lorraine (1600-1740)

En France, le défrichement des tranchées repose sur un fondement législatif qui remonte au moins à l'année 1600, si l'on en croit le juriste Gallon : « par arrêt de la cour de Parlement de Rouen du 15 septembre 1600, ... pour obvier aux aguets des chemins qui se commettoient par les voleurs à la faveur des bois qui sont sur leurs bords, il fut ordonné [de] couper & essarter les bois & buissons, étant le long des grands chemins, afin de les rendre accessibles, & d'y pouvoir passer en sûreté »³³. Henri Gautier, dans son ouvrage déjà mentionné publié en 1693, donne témoignage d'un édit en date de 1607, qui prescrit pour le royaume entier semble-t-il, l'essartage de « tous les bois, épines et broussailles, qui se trouveront dans l'espace de soixante pieds des grands chemins », ce qui ne représente guère qu'une vingtaine de mètres³⁴. Enfin, l'inscription des défrichements routiers dans le droit français est renforcée par l'ordonnance de 1669 sur les Eaux et Forêts, qui réitère les dispositions de l'édit de 1607, au titre XVIII article 3, « ensorte que le chemin soit libre et plus sûr »³⁵.

Mais ces défrichements de largeur modeste voulus par la législation française, et dont la mise en œuvre réelle est loin d'être certaine, n'expliquent aucunement les tranchées très larges encore observables de nos jours dans l'Est de la France ; c'est un contexte régional particulier qui doit ici être invoqué. A partir des années 1630, et de façon durable, l'Est est marqué par un contexte catastrophique qui génère une forte insécurité rurale.

Les conséquences démographiques et économiques de la guerre de Trente Ans, et des guerres des décennies suivantes, ne sont qu'imparfaitement connues ; elles ont fait l'objet d'importantes controverses historiographiques³⁶. On sait que cet ensemble de conflits eut de grandes répercussions dans l'évolution des Etats européens, et des structures politiques en général³⁷ : des Etats plus forts peut-être au bout du compte, qui sauront maîtriser leur territoire, mais au prix d'une période de troubles et de désastres. Cette période difficile ne s'achève pas vraiment avec la Paix de Westphalie, puisque dans les décennies suivantes, de multiples répliques prolongent l'agitation dans une partie de l'Europe. Pour ne considérer que la Lorraine par exemple³⁸, la Fronde amène encore des opérations militaires qui se poursuivent jusqu'en 1653 au moins, et les décennies suivantes sont à peine moins agitées. La Lorraine reste le théâtre d'opérations militaires, subissant l'action des soldats et des fourrageurs comme des déserteurs. Les passages de troupes sont synonymes de destructions pour la population civile : on ne peut dénombrer avec précision les maints villages pillés et brûlés au XVII^e siècle³⁹. En outre, les paysans chassés de leur gagnage, privés de leurs animaux de trait, et réfugiés en forêt, peuvent trouver dans l'extorsion un moyen de subsistance. Un mémoire de 1697

³³ GALLON, 1752.

³⁴ Un pied du roi vaut 32,7 cm.

³⁵ JOUSSE, 1772.

³⁶ KAMEN, 1968, THIEBAULT, 1993, HANSEN, 2011, LEDERER, 2011.

³⁷ BURKHARDT, 1992 ; WILSON, 2011.

³⁸ CABOURDIN, 1991.

³⁹ GABER, 1979, MARTIN, 2002.

fait ainsi le récit de cette période brutale⁴⁰ : « En 1632... les paysans de la Lorraine, chassés de leurs habitations, furent obligés de se retirer dans les bois ; ils devinrent si féroces, que la plupart abandonnèrent entièrement la culture de la terre et leurs occupations ordinaires pour voler et assassiner sur les grands chemins. On les appeloit Cravates ou Loups de Bois. » Les coupeurs de routes surgissant d'une forêt apparaissent par exemple à deux reprises dans les gravures de Callot, parmi les « misères de la guerre »⁴¹.

Au sortir des guerres, la Lorraine a perdu une grande part de sa population ; peut-être une moitié, voire les deux tiers de la population ont disparu selon Marie-José Laperche-Fournel, dont les travaux font référence⁴². Le duc Léopold peut retourner dans ses Etats en 1697-1698, mais les Français restent très interventionnistes ; la Lorraine, en situation d'Etat-tampon entre France et Empire, reste un lieu de passage et de cantonnement pour l'armée française, par exemple lors de la guerre de succession de Pologne (1733-1738) et lors de la guerre de succession d'Autriche (1740-1748). Les questions de frontières restent longtemps mal assurées⁴³. De ces soubresauts militaires et politiques découlent différentes conséquences qui concernent en particulier ce qu'on pourrait appeler le climat social, et donc la sécurité des voyageurs. Entre soldat et brigand, la différence peut parfois être mince, surtout quand arrive la fin des hostilités : des groupes d'hommes habitués aux actions brutales, qui se retrouvent en rupture de ban et parfois loin de leur région d'origine, ne peuvent qu'être source d'agitation. Dans l'introduction d'un ouvrage de référence sur les brigands du Midi au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, Valérie Sottocasa a rappelé que le dictionnaire de Furetière définit simplement les brigands comme « des soldats mal disciplinés qui ne font que piller et désoler les pays où ils font des courses ».

Si l'on résume, la Lorraine d'Ancien Régime, et avec elle une grande partie de l'Est de la France forment des territoires de marche où les armées passent et repassent, et où l'insécurité est probablement plus importante qu'ailleurs, y compris dans les années en apparence paisibles où les opérations militaires sont suspendues. Etat fragile, Etat sous tutelle, Etat en sursis, la Lorraine a-t-elle les moyens d'assurer correctement la police de ses routes et de son territoire ? On comprend que l'aménagement des routes et le défrichement des tranchées aient constitué, pour ces provinces, un enjeu un peu plus important qu'ailleurs. De là, sans doute, des dispositions plus énergiques dans le droit lorrain que dans le droit français, émises dans le cadre du relèvement d'un Etat convalescent.

Le 1^{er} février 1699, est publiée une ordonnance très courte, en quelques lignes seulement, qui fait le constat que « la quantité de hayes, buissons & rapailles, qui se trouvent sur les chemins de nos Etats, donnoient lieu à plusieurs vagabonds, & gens sans aveu, de s'y cacher, & empêchoient les voyageurs d'y passer avec sûreté ». Ordre est donc donné de « couper les hayes, buissons & rapailles, à trente toises de part et d'autre des chemins »⁴⁴. Une seconde ordonnance, le 12 mars, reprend et précise ces dispositions. Les « trente toises de part et d'autre » du premier texte devaient paraître ambigus, et l'on précise désormais que « chacune desdites tranchées [doit avoir] soixante toises de

⁴⁰ Texte cité par LAPERCHE-FOURNEL, 2006.

⁴¹ Dans les « grandes misères de la guerre », sous le titre « vol sur les grandes routes », 1633 ; et dans les « petites misères de la guerre », sous le titre « l'attaque sur la route », 1636.

⁴² LAPERCHE-FOURNEL, 1985.

⁴³ JALABERT, 2014.

⁴⁴ Dans le vocabulaire d'Ancien Régime usité en Lorraine, la *haie* est une petite forêt, la rapaille est un mauvais bois broussailleux.

largeur ». C'est la corvée qui est mobilisée pour la mise en œuvre : le travail sera fait « par les habitants nos sujets des villages qui seront le plus à portée des endroits où il faudra travailler, et où les maires desdits villages les feront trouver, chacun à proportion de ce qu'ils sont d'habitants, à la première réquisition des prévôts, à peine de châtement ». Il faut noter que la largeur du défrichement (60 toises au total soit 172 m, route comprise si l'on prend le texte du 12 mars au pied de la lettre) est très supérieure à celle demandée par les ordonnances françaises mentionnées plus haut. On pourra également noter qu'on ne peut établir de lien clair entre la largeur des tranchées et la portée des armes à feu de ce temps, puisque les mousquets, puis les fusils utilisés vers 1700 ont une portée théorique très supérieure à la distance entre route et lisière⁴⁵. Le principal danger ne réside pas dans les coups de feu tirés depuis les broussailles, mais dans les malfaisants qui se précipitent sur les chevaux et les voyageurs, comme dans l'extrait d'Ivanhoé cité en exergue.

L'important règlement forestier de 1701, refondu en 1707, qui constitue pour les duchés de Lorraine et de Bar l'équivalent de l'ordonnance française de 1669, ne prescrit pas clairement le défrichement de nouvelles tranchées, mais se borne à ordonner l'entretien des défrichements existants (article LXX). Enfin, un nouvel arrêt en date du 9 janvier 1740 ordonne à nouveau la réalisation de tranchées de chaque côté des routes, faites ou à faire⁴⁶ ; cette fois, le défrichement doit être fait sur 25 toises soit 72 m de part et d'autre, ou 144 m de largeur totale chaussée non comprise.

Les tranchées routières que l'on identifie encore aujourd'hui sont donc bien l'œuvre du XVIII^e siècle et trouvent leur origine légale dans le droit lorrain : on ne connaît pas de tranchée documentée antérieurement à 1699, ni postérieure à 1789.

La mise en œuvre des défrichements

Le défrichement nécessite au préalable que les officiers forestiers délimitent sur le terrain l'assiette de la coupe à faire, afin que les bois puissent être vendus et exploités dans les règles prévues par les ordonnances forestières, notamment l'ordonnance de 1669 pour ce qui concerne la France et le règlement de 1701 pour ce qui concerne le duché de Lorraine. L'opération en question est normalement enregistrée sous forme de procès-verbal, et peut donc se retrouver dans les archives des maîtrises des Eaux et Forêts, ou des grueries, si les registres ont été conservés. En 1780 par exemple, le tracé d'une route nouvelle est établi et piqueté à proximité de la petite ville de Sarralbe (localisée sur la figure 2). Les officiers de la maîtrise des Eaux et Forêts de Sarreguemines reçoivent alors l'ordre de délimiter « un élaguement de vingt-cinq verges de part et d'autre de la nouvelle route »⁴⁷, conformément à l'arrêt de 1740. La surface à déboiser représente au total 81 arpents, route comprise ; le tout est « mis à blanc étoc ». L'arpenteur trace le croquis réglementaire, visible sur la figure 4. La tranchée en question existe toujours, et sa largeur qui est d'environ 160 m route comprise correspond approximativement aux dimensions indiquées dans le procès-verbal de 1780.

⁴⁵ SURIREY DE SAINT-REMY, 1697 ; BARDIN, 1841.

⁴⁶ RISTON, 1774.

⁴⁷ Les mots verge et toise désignent ici la même mesure.

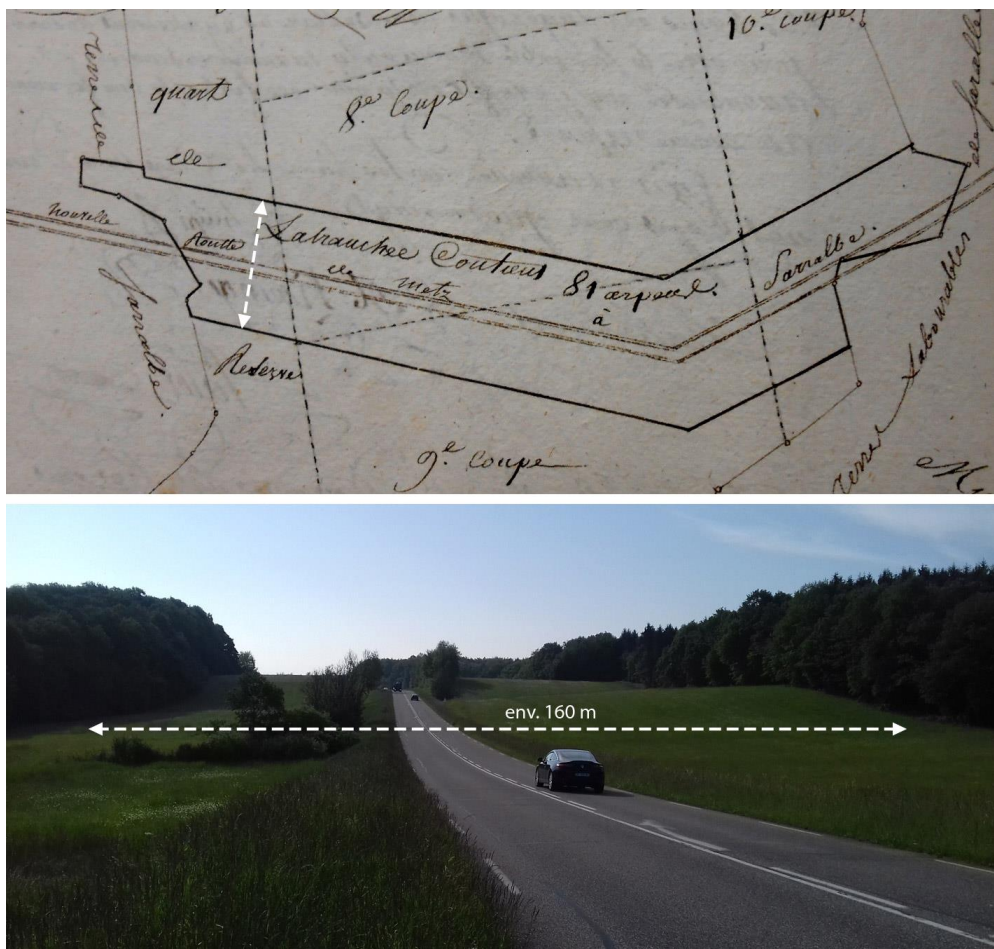


Figure 4. La « nouvelle route de Metz à Sarralbe », et sa tranchée déboisée en 1780. Le croquis est tiré des procès-verbaux de martelages de la maîtrise de Sarreguemines (A.D. Meurthe-et-Moselle, B 10685). On distingue le tracé de la nouvelle route, bordée par les doubles traits qui représentent les fossés dans les conventions cartographiques habituelles ; de part et d'autre, l'espace à défricher est délimité par un trait plein. Les coupes forestières numérotés et délimités en tiretés, ainsi que le « quart de réserve » indiqué à gauche, témoignent d'un aménagement en taillis sous futaie lui aussi très représentatif des paysages du XVIII^e siècle. La route actuelle (photo Xavier Rochel, 2018) présente encore certaines des principales caractéristiques des aménagements de ce temps : tracé généralement rectiligne, « levées » permettant d'atténuer les pentes et de limiter les risques d'enfoncement dans les zones basses, fossés latéraux, tranchée défrichée de part et d'autre.

Du défrichement à la mise en culture

A la suite du défrichement, la route proprement dite est aménagée, avec sa chaussée, ses bernes, ses fossés de part et d'autre. Les travaux routiers commencent dès la forêt abattue, et permettent la circulation des voitures après quelques années seulement. Mais pour que cette route reste praticable et sûre, il faut que les défrichements entrepris de part et d'autres soient entretenus. Si aucune précaution n'est prise, la broussaille reviendra vite. Le cas de la route de Saint-Dizier à Ligny-en-Barrois (1767-1774), déjà évoqué plus haut et illustré par la figure 3, est à nouveau intéressant à cet égard. Deux marchands de bois de Bar-le-Duc et Saint-Dizier se sont rendus adjudicataires des bois défrichés, c'est-à-dire qu'ils ont fait abattre, façonner et vidanger le bois. Ceci ne garantit aucunement la pérennité de la tranchée. Bien conscients sans doute des besoins du

Domaine, nouveau détenteur des lieux, ils proposent alors de prendre à cens le terrain en question, de part et d'autre de la route, offrant ainsi « de le faire labourer, de le mettre dans une nature utile et de le tenir enfin en tout temps libre et dégagé de tous buissons et rejets quelconques ». Le Domaine est prêt à accéder à cette proposition, comme en témoigne une lettre écrite par son directeur à Nancy : « la nécessité de mettre la nouvelle chaussée à découvert dans toute son étendue depuis Ligny jusqu'à St Dizier exige que tous les terrains qui la bordent soient mis en culture et l'on pourroit ascenser le tout soit aux suplians soit à d'autres qui chercheroient à se former un établissement avantageux comme une ferme et peut-être une poste qui pourroit être jugée nécessaire »⁴⁸.

De fait, cela semble être l'évolution la plus courante pour les terrains mis à nu de part et d'autre des routes de l'Est : les terrains défrichés font l'objet d'un acensement⁴⁹, et sont mis en culture, ou couchés en prés par leurs nouveaux détenteurs. Apparaît alors un parcellaire nouveau, à larges mailles, en rupture avec les formes anciennes de l'openfield paysan (ou des micro-parcelles de vigne sur la figure 3). Le parcellaire peu subdivisé témoigne ainsi indirectement des modalités de mise en valeur des terrains défrichés. Le foncier est pris en charge par des notables, ou des laboureurs qui ont les connaissances suffisantes pour mener la procédure d'acensement à bien, et l'assise financière et matérielle suffisante pour investir dans les premières étapes de la mise en valeur agricole : il faut arracher les souches, aplanir les prés, creuser des fossés en bordure des bois. Le Domaine n'a absolument pas le souci de répartir équitablement les terrains nouvellement acquis (alors que dans le même temps, les partages égalitaires de communaux sont en plein essor⁵⁰). L'argent doit rentrer, ce qui suppose de donner priorité à des investisseurs solvables. En 1776 par exemple, un officier royal de Bitche appuie avec insistance une demande d'acensement au motif que le demandeur est « un des meilleurs adjudicataires des forêts de Bitche », qu'il convient ainsi de récompenser, et aussi qu'il est "très solvable"⁵¹.

Il y a donc naturellement une histoire sociale derrière l'histoire très matérielle des tranchées, mais elle ne transparaît qu'à de rares occasions dans les documents consultés. Un épisode en particulier paraît éclairant à ce sujet. Le 8 mai 1756, contrat d'acensement est passé à deux laboureurs de Mittersheim, Christophe Schmit et Christophe Klein, pour « des terrains à côté de la chaussée qui conduit de Mittersheim à Loudrefing ». Les terrains en question, nouvellement défrichés, s'étendent sur 53 arpents de Lorraine, soit un peu moins de 11 hectares. Les deux censitaires sont tenus de les convertir en nature de terres labourables ou de prés « à leur choix » dans un délai de deux ans, « pour les entretenir perpétuellement de même en bon état ». Mais les documents produits à cette occasion témoignent de ce que les deux laboureurs n'ont pu trouver aucun voisin volontaire pour se porter caution comme le demanderait la procédure normale. La communauté fait front contre eux : « presque tous les habitants de Mittersheim sont indisposés contre eux attendu qu'ils auroient voulu avoir les terres dont il s'agit ». Même en faisant abstraction des rivalités ou des jalousies, on comprend que les tensions puissent être vives : la communauté perd dans le défrichement une partie des bois domaniaux sur lesquels elle possédait des droits d'usage, et elle ne gagne rien en retour⁵².

⁴⁸ A.D. Meuse, C8, route de Ligny à Saint-Dizier, 1768-1789.

⁴⁹ Ou « accensement », mais « acensement » est l'orthographe la plus répandue dans les documents consultés.

⁵⁰ LACOSTE, 1954, ROTHOT, 1999.

⁵¹ A.N. Q/1 803, domaine royal, Bitche, XVIII^e siècle.

⁵² A.D. Meurthe-et-Moselle, B 11086 et cotes suivantes, Chambre des comptes, acensements, 1753-1756.

Il y a au moins une exception à cette règle générale qui veut que les terrains défrichés soient acensés à des notables sous la forme de parcelles étendues ou de gagnages complets. En 1762, les terrains de part et d'autre de la nouvelle chaussée de Bitche à Phalsbourg, dans le comté de Bitche, sont partagés également et distribués aux habitants de la communauté de Mont Royal (actuelle commune de Goetzenbruck, Moselle : localisée sur la figure 1). Une belle carte topographique est réalisée à cette occasion (figure 5)⁵³. Il s'agit d'un cas exceptionnel motivé par le souci de favoriser l'essor démographique et industriel dans une région jusque là peu peuplée et mise en valeur, mais qui devient progressivement dans les années 1760 une source importante de revenus pour le Domaine, grâce aux nouvelles forges et verreries⁵⁴.



Figure 5 : la tranchée de Mont-Royal d'après un plan de 1762 (Source : A.D. Meurthe-et-Moselle C 171, « carte topographique des ouvertures de part et d'autre de la chaussée de Bitche à Phalsbourg », détail). On remarque la division égalitaire de la tranchée : les terrains sont partagés en 25 lots répartis entre les chefs de famille de la communauté de Mont-Royal (actuelle commune de Goetzenbruck, Moselle). Le défrichement est délimité par des bornes numérotées, figurées en rouge sur le plan.

⁵³ A.D. Meurthe-et-Moselle, C 171, carte topographique des ouvertures de part et d'autre de la chaussée de Bitche à Phalsbourg, 1762.

⁵⁴ ROCHEL, 2018.

Un linéaire de 280 km de tranchées routières

C'est à partir de sources cartographiques anciennes et récentes qu'il a été entrepris de recenser systématiquement les tranchées routières, de façon à connaître l'importance quantitative de ce patrimoine paysager méconnu. Ce travail a été entrepris sous la forme d'un S.I.G. (système d'informations géographiques) qui permet une exploitation complète et précise des données recueillies.

Les sources utilisées

Sur la surface de l'actuelle région Grand Est, sur un total de 57 400 km², les feuilles de la carte de Cassini ont été géoréférencées et partiellement digitalisées, afin d'avoir une représentation spatiale de réseau routier au XVIII^e siècle ; on a également utilisé les surfaces forestières digitalisées pour une étude antérieure, et mises à disposition par les auteurs⁵⁵. La carte de Vaugondy publiée en 1756 a été utilisée pour établir les limites des duchés de Lorraine et Bar immédiatement avant leur rattachement à la France. A partir de cette cartographie historique de base, a été réalisé le recensement proprement dit des tranchées.

Il s'agissait de localiser aussi précisément que possible, des défrichements, ou d'anciens défrichements linéaires, de part et d'autre des routes, qu'ils soient ou non accompagnés du toponyme « tranchée ». Certains de ces défrichements sont encore bien visibles aujourd'hui, et peuvent donc être observés sur des cartes ou des éléments d'imagerie tels que ceux fournis par l'Institut national de l'Information géographique et forestière. La visualisation simultanée du Scan25 de l'I.G.N. et du cadastre, ou des photographies aériennes et du cadastre, permet une observation assez aisée de la plupart des tranchées. Mais les défrichements anciens qui sont revenus à l'état forestier, et qui n'ont pas laissé de traces dans le foncier actuel, sont impossibles à identifier sur ces documents. Il faut donc également faire appel à cartes plus ou moins anciennes, du XVIII^e ou du XIX^e siècle. Les sources utilisées pour ce recensement sont donc nécessairement multiples.

Certaines cartes anciennes couvrent la totalité ou une grande partie de l'espace considéré, mais aucune ne suffit à permettre un travail exhaustif. Les cartes dites des Naudin (levés faits entre 1728 et 1739) et de Cassini (levés faits entre 1750 et 1787) sont trop précoces, car bon nombre de tranchées ont été défrichées postérieurement à leur réalisation. Elles pèchent également par manque de précision. La carte d'état-major (1817-1866, le plus souvent vers 1830 dans l'Est) est au contraire réalisée un peu trop tardivement, probablement après que certaines tranchées soient retournées à l'état forestier. Des sources plus ponctuelles, comme l'atlas des routes de Trudaine⁵⁶ ou certains plans de finage réalisés sous l'Ancien Régime (comme les remarquables plans de l'intendance d'Alsace faits en 1760-1762) peuvent ici ou là compléter l'identification de tranchées, ou la délimitation précise de leur emprise spatiale. Pour un maximum de précision associé à une assez bonne pertinence chronologique, c'est sans doute le cadastre dit napoléonien qui apporte la meilleure information, mais son utilisation systématique, très chronophage, n'est pas envisageable.

⁵⁵ VALLAURI et al., 2012.

⁵⁶ BLOND, 2014.

En utilisant successivement ces différentes sources, il a été possible de dresser un recensement qui est certainement presque exhaustif. On notera néanmoins que dans un certain nombre de cas, des formes qui s'apparentent à des tranchées, sans en présenter toutes les caractéristiques de façon claire, ne peuvent être validées avec certitude. On ne peut pas raisonnablement imaginer de vérifier systématiquement dans les archives des intendances et subdélégations, ou les archives des maîtrises, si les défrichements en question ont bien été réalisés dans la période qui nous intéresse et pour les raisons ici évoquées. Il reste donc une part d'incertitude, non chiffrable, dans les résultats obtenus.

Les résultats de l'inventaire

Sur la totalité de l'actuel Grand Est, les tranchées recensées représentent un linéaire cumulé de 279,5 km. Sur ce total, 244 km correspondent à des routes représentées sur la carte de Cassini, tandis que le restant correspond à des routes aménagées ultérieurement, comme dans l'exemple de Sarralbe évoqué plus haut. Or, d'après les cartographies établies, les routes indiquées sur la carte de Cassini représentent un total de 7209 km, dont 775 traversent des forêts. Ce sont donc, au total, 244 km sur 775, soit une part de 31% du linéaire routier en forêt sur la carte de Cassini qui a fait l'objet d'un défrichement. Les tranchées ne représentent donc finalement qu'un peu moins d'un tiers du linéaire théoriquement concerné. Il est vrai qu'une partie des défrichements réalisés au XVIII^e siècle, et dont la longueur réelle ne peut être connue, a pu retourner à l'état forestier sans laisser aucune trace lisible dans le découpage cadastral, ni dans la nature des peuplements forestiers (par exemple si le Domaine n'a pu trouver de censitaires prêts à mettre en culture les terrains en question) : ceci peut nous amener à sous-estimer le phénomène. En outre, on peut noter que la part des routes en forêt pour lesquelles une tranchée a effectivement été défrichée passe à 54% dans un rayon de 50 km autour de Nancy, ce qui peut s'expliquer soit par des risques accrus, soit (plus vraisemblablement) par une plus forte volonté de sécurisation autour de la capitale ducale, et un meilleur respect des ordonnances.

Le cadre politique du XVIII^e siècle doit également être considéré, puisque les tranchées paraissent provenir d'un cadre législatif spécifiquement lorrain. La carte de Vaugondy publiée en 1756 a été utilisée pour établir les limites des duchés de Lorraine et Bar immédiatement avant leur rattachement à la France, de telle façon que puissent être distinguées des tranchées localisées en contexte historique lorrain ou français. On retiendra néanmoins que ce rattachement à l'un ou l'autre territoire reste quelque peu incertain, compte tenu des évolutions territoriales du XVIII^e siècle, conjuguées aux incertitudes portant sur la date d'apparition de la plupart des tranchées (puisque seules quelques-unes d'entre elles sont précisément datées). Au total, un linéaire de 66,2 km de tranchées se situe hors des duchés de Lorraine et Bar tels que cartographiés par Vaugondy (213,3 km en Lorraine). Il semble donc clair que la France a eu, sur ce point, une politique assez similaire à celle de la Lorraine, en défrichant au long de ses routes de la même façon, mais sans fondement législatif clairement identifié. Le contexte était le même de part et d'autre de la frontière, l'insécurité aussi menaçante pour les voyageurs, le risque identique pour le passage des armées.

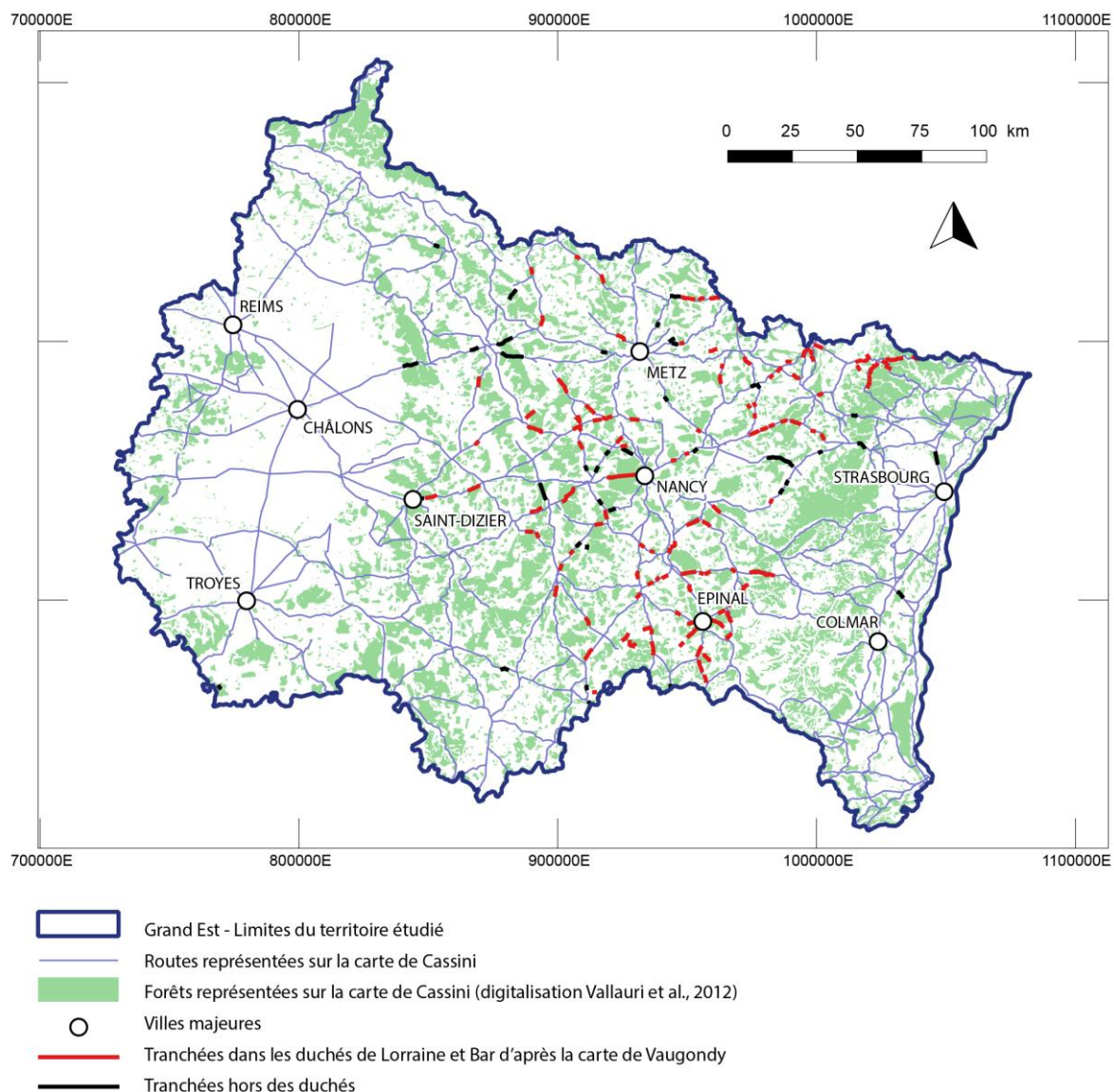


Figure 6. Carte des tranchées routières recensées.

La largeur des tranchées témoigne, comme leur localisation, du décalage qui existe entre la législation et les pratiques réelles (figure 7). Il est vrai que beaucoup de tranchées respectent à peu près les dimensions prescrites soit par les arrêts de 1699 (172 m route comprise), soit par l'arrêt de 1740 (143 m route non comprise). Mais bon nombre s'en éloignent notablement, soit que la largeur soit inférieure aux repères donnés, soit qu'elle soit supérieure (jusqu'à 300 m de largeur totale), ce qui ne peut guère s'expliquer que par des circonstances locales ou des choix personnels que les archives consultées n'ont pu éclairer. On pourra en outre remarquer que la largeur médiane des tranchées située en contexte historique français est de 159 m, celle des tranchées des duchés de Lorraine et Bar de 157 m : là encore, il n'apparaît pas de différence notable dans les politiques de sécurité de part et d'autre de la frontière.

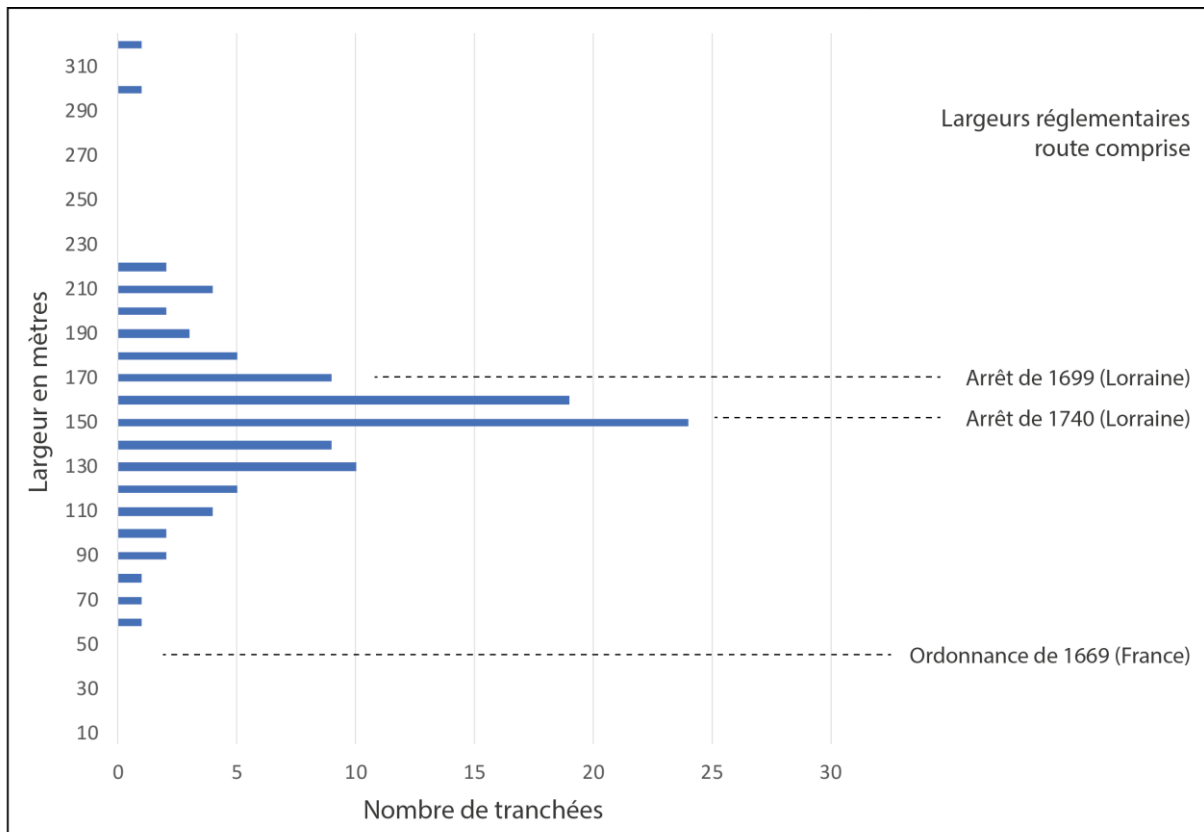


Figure 7. Largeur des tranchées recensées, et comparaison avec la largeur demandée dans les textes qui fondent légalement leur existence. La largeur est systématiquement mesurée au milieu de chaque section défrichée. On note que très fréquemment, la largeur des tranchées ne correspond pas exactement à celle demandée par les textes.

Conclusion

Si l'on considère les presque 280 km de tranchées recensées et leur largeur moyenne de 154 m, ce sont des surfaces importantes qui sont concernées : plus de 4000 ha défrichés, et mis en culture principalement au siècle des Lumières. C'est un trait paysager méconnu, mais certainement pas anecdotique qui apparaît ainsi sous un nouveau jour. Née des guerres du XVII^e siècle et de l'instabilité du siècle suivant, la tranchée routière est le témoin paysager d'une insécurité particulière qui caractérisa longtemps les marches du royaume de France aux limites de l'Empire : elle trouve son origine à la fois dans le risque du brigandage, et dans celui des embuscades en contexte militaire. Mais on pourrait ajouter à ces deux considérations, sans doute, le souci de paysager les axes routiers, c'est-à-dire de leur donner une certaine allure propre aux équipements d'un Etat moderne. La tranchée est alors un signe de maîtrise de la nature et du territoire, en particulier aux abords des villes. Nul doute que quand les derniers défrichements sont faits, dans les années 1780, les motivations sécuritaires d'origine se sont notablement étiolées. C'est peut-être davantage l'association de la routine administrative, du souci de normaliser et paysager les axes routiers, et peut-être l'opportunité de tirer des défrichements des revenus pour les uns et les autres (les propriétaires de forêts, les fermiers du Domaine, les entrepreneurs en défrichement) qui font ouvrir les dernières tranchées.

Références

Anonyme, *La vie politique et militaire de M. le Maréchal de Bell'Isle, prince de l'Empire*, La Haye : Van Duren, 1762, 271 p.

ARBELLOT, Guy, « La grande mutation des routes de France au XVIII^{ème} siècle », *Annales Economie, sociétés, civilisations*, 1973, mai-juin, n°3, p. 765-791.

BARDIN, Etienne-Alexandre, *Dictionnaire de l'armée de terre : ou recherches historiques sur l'art et les usages militaires des anciens et des modernes*, vol. 6, Paris, Perrotin, 1841, 1920 p.

BLOND, Stéphane, *L'atlas de Trudaine. Pouvoirs, cartes et savoirs techniques au siècle des Lumières*, Paris, CTHS, 2014, 416 p.

BOYE, Pierre, *Les travaux publics et le régime des corvées en Lorraine au XVIII^e siècle*, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 1900, 85 p.

BRAUDEL, Fernand, « Misère et banditisme ». *Annales. Annales. Économies, Sociétés, civilisations*. 1947, n°2, p. 129-142.

BRETAGNOLLE, Anne, VERDIER, Nicolas, « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France pré-industrielle (XVII^{ème}- début XIX^{ème} s.) », *Mappemonde*, 2005, n°3, p. 1-8.

BRETAGNOLLE, Anne, VERDIER, Nicolas, « L'extension du réseau des routes de poste en France (1708-1833) », in LE ROUX, Muriel (éd.), *Postes d'Europe XVIII^{ème}-XXI^{ème} siècles. Jalons d'une histoire comparée*, Paris, Comité pour l'Histoire de la Poste, 2007, p. 155-173.

BURKHARDT, Johannes, *Der Dreißigjährige Krieg*, Francfort, Suhrkamp Verlag, 1992, 308 p.

CABOURDIN, Guy, *Histoire de la Lorraine. Les temps modernes. 2. De la paix de Westphalie à la fin de l'Ancien Régime*. Metz, Serpenoise, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1991, 231 p.

DOM CALMET, *Dissertation sur les grands chemins de Lorraine*. Nancy : Antoine, 1727, 28 p.

CLAVAL, Paul, *Ennobler et embellir. Une histoire, de l'architecture à l'urbanisme*. Paris, Scrineo, 2011, 296 p.

CROZET, René, « Routes de France au XVIII^e siècle ». *Annales. Economie, Sociétés, Civilisations*, 1951, n°2, p. 186-189.

DAMETTE, Félix, SCHEIBLING, Jacques, *La France. Permanences et mutations*, Paris, Hachette, 1995, 218 p.

DAUDET, *Journal historique du voyage de SAS mademoiselle de Clermont depuis Paris jusqu'à Strasbourg, du mariage du Roy, et du voyage de la Reine depuis Strasbourg jusqu'à Fontainebleau...* Châlons, Bouchard, 1725, 405 p.

GABER, Stéphane, *La Lorraine meurtrie*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1991, 112 p.

GALLON, *Conférence de l'ordonnance de Louis XIV du mois d'Août 1669 sur le fait des Eaux et Forêts*, Paris, Jacques Rollin, 1752, 2 tomes, 928 et 860 p.

GAUTIER, Henri, *Traité de la construction des chemins, où il est parlé de ceux des Romains, et de ceux des Modernes, de leur figure, de leur matière et de leur disposition dans toute sorte de lieux*, Toulouse, Camusat, 1693, 90 p.

GOGER, Jean-Marcel, « Entre nature et paysage architectural : la route des Lumières », in CORVOL, Andrée (éd.), *La Nature en révolution 1750-1800*, Paris, L'Harmattan, 1993, p. 30-40.

HANSEN, Randall, « War, Suffering, and Modern German History », *German History*, 2011, 29, n° 3, p. 365-379.

HOTYAT, Micheline, DEREIX, Charles, GRESSER, Pierre, LORMANT, François (éd.), *Forêt refuge*. Paris, l'Harmattan / Groupe d'histoire des forêts françaises, 2018, 408 p.

HUSSON, Jean-Pierre, « La route des Lumières dans la généralité de Metz, étude de géographie historique », *Annales de l'Est*, 2014, n° spécial « les échanges », p. 69-80.

HUSSON, Jean-Pierre, *La Lorraine des Lumières : voyage dans les temporalités, les paysages et les territoires*, Strasbourg, Vent d'Est, 2016, 308 p.

JALABERT, Laurent, « Du territoire d'entre-deux à la limite : l'espace lorrain à l'épreuve de l'Etat, XVI^e-XVIII^e siècles », *Revue de géographie historique*, 4, 2014, URL : <http://rgh.univ-lorraine.fr/articles/view/44> (consulté le 14 mai 2018).

JOUSSE, Daniel, *Commentaire sur l'ordonnance des eaux et forêts, du mois d'août 1669*, Paris : Debure, 1772, 512 p.

KAMEN, Henry, « The Economic and Social Consequences of the Thirty Years' War », *Past and Present*, 1968, n°39, p. 44-61.

LACOSTE, Maurice, *Le partage des communaux sur le territoire du département de la Meurthe avant la loi du 10 juin 1793*, Nancy, Berger-Levrault, 1954, 110 p.

LAPERCHE-FOURNEL, Marie-José, *La population du duché de Lorraine de 1580 à 1720*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1985, 236 p.

LAPERCHE-FOURNEL, Marie-José, *L'intendance de Lorraine et Barrois à la fin du XVII^e siècle. Edition critique du mémoire « pour l'instruction du duc de Bourgogne »*, Paris, CTHS, 2006, 349 p.

LASCONJARIAS, Guillaume, « Garder la frontière. Le comte de Belle-Isle dans les Trois-Evêchés, de la crise de 1727 à l'ouverture de la guerre de succession de Pologne », *Hypothèses*, 2005, n°1, p. 107-118.

LECREULX, François-Michel, *Mémoire sur la construction des chemins publics et les moyens de les exécuter*, s.l., 1782, 169 p.

LEDERER, David, « The Myth of the All- Destructive War : Afterthoughts on German Suffering, 1618-1648 », *German History*, 2011, n°3, p. 380-403.

LEPETIT, Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 490 p.

LIVET, Georges, « La route royale et la civilisation française de la fin du XV^e au milieu du XVIII^e siècle », in *Les Routes de France des origines jusqu'à nos jours*, Paris, Association pour la Diffusion de la Pensée Française, 1959, p. 57-100.

MARTIN, Philippe, *Une guerre de Trente Ans en Lorraine. 1631-1661*, Metz, Serpenoise, 2002, 383 p.

MASSON, Philippe, 2013, « Les voies de communication dans les Trois-Evêchés à l'époque de Belle-Isle (1727-1761) », in BOURDIEU-WEISS, Catherine (éd), *Diocèses et évêchés, territoires et paysages*, Metz, CRUHL, p. 67-75.

MASSOUNIE, Dominique, « Philibert Orry et l'embellissement du territoire autour de l'Instruction de 1738 : genèse d'un paysage routier et urbain », *Livraisons d'histoire de l'architecture*, 2013, n°26, p. 89-104.

MASSOUNIE, Dominique, DUPANIER, Vincent, « Autour du cas d'Argent-sur-Sauldre : l'embellissement des grands chemins dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Livraisons de l'histoire de l'architecture*, 2012, n°23, 9-22.

MUIR, Richard, *The Shell Guide to reading the Landscape*. Londres : Michael Joseph, 1981, 368 p.

PICON, Antoine, *L'Invention de l'ingénieur moderne : l'École des Ponts et Chaussées, 1747-1851*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1992, 768 p.

RACKHAM, Oliver, *The History of the Countryside*, Londres : J. M. Dent & Son, 1986, 445 p.

RISTON, Albert, *Conférence par ordre alphabétique des matières contenues en l'ordonnance de Lorraine*, Nancy : Lamort, 1774, 3 tomes, 279, 98, et 120 p.

ROCHEL, Xavier, « Routes et tranchées dans les forêts lorraines : inventaire et diagnostic », in CORVOL, Andrée, (éd), « Impact sur la forêt des axes et des moyens de circulation », *Cahier d'études forêt, environnement, société*, IHMC-CNRS, 2006, n°16, p. 14-25.

ROCHEL, Xavier, « Une biogéographie historique. Forêts et industries dans le comté de Bitche au XVIII^e siècle », *Histoire & Mesure*, 2-2017, p. 9-38.

ROTHIOT, Jean-Paul, « La question des communaux dans les Vosges (1770-1816) : triage, partage et appropriation privée », *Annales de l'Est*, 1999, n°1, p. 211-245.

SCHMIT, J.-A., « La route de France ou route de la Reine », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Lorraine*, 1869, p. 446-487.

SOTTOCASA, Valérie, « Introduction », in SOTTOCASA, Valérie, (éd), *Les brigands et la Révolution : violences politiques et criminalité dans le Midi (1789-1802)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 7-16.

SURIREY DE SAINT-REMY, Pierre, *Mémoires d'artillerie*, Paris, Anisson, 1697, 348 p.

THIEBAULT, John, « The Rhetoric of Death and Destruction in the Thirty Years' War », *Journal of Social History*, 1993, n° 2, p. 271-289.

VALLAURI, Daniel, GREL, Audrey, GRANIER, Evelyne, DUPOUEY, Jean-Luc, *Les forêts de Cassini. Analyse quantitative et comparaison avec les forêts actuelles*, WWF / INRA, 2012, 65 p.

VERDIER, Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^{ème} siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, 2007, n°68, p. 7-21.

WILSON, Peter H., *The Thirty Years War : Europe's Tragedy*, Cambridge, Harvard University Press, 2011, 998 p.

YOUNG, Arthur, *Travels during the years 1787, 1788 and 1789, undertaken more particularly with a view of ascertaining the cultivation, wealth, resources and national prosperity of the kingdom of France*, Bury St Edmonds, Richardson, 1792, 566 p.