

LES ATLAS DE TRUDAINE ET PERRONET

Georges REVERDY, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Dans la deuxième moitié du XVII^e siècle, les besoins administratifs attirèrent l'attention sur l'insuffisance de la cartographie du Royaume. Au même moment se multiplièrent les plans de places fortes nécessaires à l'édification de la frontière. Pour les routes, des structures se mirent bientôt en place : des ingénieurs étaient nommés dans quelques généralités, l'inspection générale était organisée en 1716. Depuis que l'arrêt du 26 mai 1705 avait ordonné de faire « les ouvrages de pavé du plus droit alignement que faire se pourra », des travaux topographiques et cartographiques devenaient nécessaires pour définir des tracés plus géométriques. Mais il fallut attendre le mémoire instructif du contrôleur général Orry de 1738 pour que fussent précisés les caractéristiques des diverses voies à construire et les moyens à employer.

On y distinguait : les grandes routes, allant de Paris aux grandes villes, ports de mer ou frontières avec postes, messageries et coches publics ; les routes, allant de Paris aux autres capitales de province ; les grands chemins, allant de Paris ou des capitales de province à d'autres villes avec postes et messageries ; les chemins royaux, allant de ville en ville non capitale avec voitures publiques ; enfin, les chemins de traverse allant de ville en ville sans poste ni messagerie. Les largeurs de ces différentes voies entre fossés allaient de 30 pieds pour les chemins de traverse jusqu'à 60 pieds ou plus pour les grandes routes et routes. Les chaussées en pavé restaient à l'entretien du Roi, et les autres à la charge des communautés.

Chaque ingénieur devait dresser au plus tôt une carte de son « département », représentant les routes, grands chemins et rivières, avec un plan figuré des ponts construits. Les cartes de toutes les routes à faire devaient être établies à l'échelle de 10 lignes pour 100 toises, soit à 1:8 640 environ. Les parties de chaussées construites en pavé devaient être figurées lavées en rouge, celles en cailloutis ou en empièchement lavées en jaune, celles en gravier lavées en gris, et les parties où le terrain naturel ne portait aucun ouvrage d'art devaient être laissées en blanc. Les ingénieurs ne mirent pas, semble-t-il, beaucoup de zèle pour réaliser ces cartes qu'il fallait lever sur le terrain avec des chaînes de 10 toises pour les mesures de longueur et avec des demi-cercles ou graphomètres pour les mesures d'angles, sans rattachement géodésique.

Quand, en 1743, Orry confia à Daniel Trudaine « le détail » des Ponts et Chaussées, ce dernier intervint pour hâter l'exécution des cartes qui lui semblaient, à juste titre, indispensables. Il créa à Paris un bureau spécial dirigé par l'ingénieur Mariaval pour centraliser leurs expéditions, bureau qui comprenait 13 dessinateurs en 1746. Dans la généralité d'Alençon, en 1742, l'ingénieur en chef Perronet avait effectué des levés, mais sur une largeur trop faible ; il fallut donc reprendre ce travail. Pour cela, Per-

ronet créa à Alençon un bureau de dessinateurs, dont deux opérateurs devinrent des ingénieurs célèbres : Lallié et de Voglie. En 1746, Trudaine s'impatienta de ne pas recevoir les plans attendus ; Perronet dut lui expliquer les difficultés rencontrées. Néanmoins, la qualité de son travail dut être appréciée puisqu'il reçut une importante gratification et qu'il fut bientôt appelé à Paris pour être nommé, par arrêt du Conseil du 14 février 1747, directeur du bureau des dessinateurs chargés de la mise au net des cartes levées dans les provinces. Dans un autre arrêt, le Roi demandait « aux inspecteurs et ingénieurs des Ponts et Chaussées de travailler sans discontinuation à la levée des plans et cartes de toutes les routes, grands chemins et chemins de communication du royaume et d'envoyer les plans ainsi levés au contrôleur général pour être mis au net sous les ordres de l'intendant des finances ayant le détail des Ponts et Chaussées et les former en recueils par généralité, auxquels on puisse avoir recours lorsqu'il s'agira de projeter de nouveaux ouvrages pour parvenir de plus en plus à la perfection des Ponts et Chaussées si avantageux au commerce de notre royaume ».

C'est ainsi qu'en une vingtaine d'années fut constituée une étonnante collection d'atlas s'étendant à toutes les généralités des pays d'élections, soit les deux tiers environ du royaume. Sans doute s'agit-il de cartes partielles, mais les surfaces levées étaient importantes puisque l'accompagnement de la route pouvait couvrir jusqu'à 600 toises de chaque côté de celle-ci. Ces routes desservant toutes les villes, grandes ou petites, on dispose ainsi de bonnes données topographiques sur les voies de communication et sur les agglomérations, données qui témoignent des activités économiques du pays cartographié. En général, ces atlas ne sont pas datés, ce qui laisse une incertitude d'une vingtaine d'années sur la situation décrite. En outre, comme ils étaient destinés à l'étude des nouveaux tracés, lesquels ont pu être différés ou même abandonnés, il faut en utilisant ces documents, s'assurer de la réalité de l'exécution des projets qui y sont portés. Pour obtenir des informations complémentaires sur l'exécution des levés et leurs dates, on consultera les minutes des plans et le manuscrit de Perronet conservé à la bibliothèque de l'École nationale des Ponts et Chaussées où il relate, année par année, la réalisation de cette œuvre depuis son début. Les 65 atlas ainsi levés sont conservés aujourd'hui aux Archives nationales ; ils proviennent de la collection de Perronet lui-même. Ignorés depuis la Révolution jusqu'au milieu du XIX^e siècle, ils constituent un extraordinaire ensemble cartographique pour les 22 généralités des pays d'élections.

La généralité de Paris vient en tête avec ses départements de Compiègne, Fontainebleau et Versailles. On y trouve les premières sections, souvent dans l'état le plus achevé, des principales grandes routes (de Paris en Picar-

die, de Paris à Compiègne, de Paris à Lille par Roye et Péronne, de Paris en Allemagne par Meaux et la Ferté-sous-Jouarre, de Paris à Sens, de Paris à Lyon par Essones, Fontainebleau et Nemours, de Bretagne par Sèvres, Houdan et Dreux, etc.). Il ne faut pas attacher trop d'importance à l'emploi de l'appellation « grande route » malgré la définition qui en a été donnée car elle n'est pas utilisée de manière cohérente. La grande route de Paris à Lyon est ainsi appelée dans la généralité de Bourges, mais on la nomme « route de Paris à Lyon » dans les généralités d'Orléans et de Moulins, et « route de Paris à Lyon par Roanne » dans la généralité de Lyon pour la distinguer de la route de Paris à Lyon par la Bourgogne.

Dans la généralité d'Amiens, on trouve la « grande route » de Paris en Angleterre par Amiens, Abbeville et Montreuil, et les deux « routes » de Paris en Flandres par Amiens et Doullens, et par Roye et Péronne.

Dans la généralité de Tours, les deux grandes routes de Paris à Tours par Blois et par Chartres et Vendôme, sont continuées par la grande route d'Espagne avec un projet de rectification à Port de Piles pour le franchissement de la Vienne. Mais y subsiste encore l'ancienne route d'Espagne par Amboise, Loches et La Haye.

Dans la généralité de Montauban est figurée la route de Limoges à Toulouse encore peu construite. La route de Paris à Perpignan qui monte sur le Larzac, à côté du chemin des Romains ou vieux chemin, est rejointe, à partir de Millau, par la plus belle route de la généralité, qui va de Montauban à Villefranche, Rodez et Millau.

Dans la généralité de Grenoble, on trouve la route de Grenoble à Briançon par Gap et Embrun, non construite sur de grandes sections, et la « petite route » de Grenoble à Briançon par le Bourg d'Oisans et le col du Lautaret.

Dans la généralité de Rouen sont figurées les deux routes de Paris à Rouen par Magny et par Mantes et Vernon (« route basse »), avec la nouvelle route de Rouen au Havre par Barentin et Yvetot. Ces cartes ne comportent pas de données altimétriques comme d'ailleurs la carte de France de Cassini. Le relief est exprimé par estompage ; toutefois, dans les zones de montagne, on trouve également la figuration des rochers ou des falaises. Les plans de villes sont toujours complets, bien dessinés et colorés en rose ; pour faire ce travail, les ingénieurs ont sans doute utilisé d'autres documents. Dans les marges des cartes des grands atlas est parfois indiqué le service chargé de l'entretien des diverses sections (le Roi ou les communautés). Dans les atlas réduits figurent, comme repères, les clochers visibles de part et d'autre de la route.

Tout le travail cartographique était à peu près terminé en 1776. En même temps que les grands atlas peu maniables, Perronet fit réaliser, à l'usage du roi, une série de petits atlas oblongs (20 × 27 cm), bien dessinés et reliés, où sont figurées les principales routes au départ de Paris. Il en reste deux volumes seulement à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Fort jaloux de leur indépendance, n'acceptant qu'avec réticence l'intervention des ingénieurs royaux, les pays d'États ne furent pas concernés par l'œuvre de Trudaine et Perronet. Mais d'autres actions cartographiques de même type y furent conduites, notamment en Bourgogne, Bretagne et Languedoc ; il en reste des traces dans les archives départementales.

À la même époque s'accomplissait l'œuvre des Cassini. La carte de France était établie à 1:86 400, soit à une échelle dix fois plus petite que celle des cartes de Perronet. Ce dernier fut d'ailleurs nommé en 1768 à l'un des trois postes de directeur de la carte de France dont la réalisation était, depuis 1756, financée par une société par actions.