

La question routière dans le département du Haut-Rhin (1800-1870)

Jean-Luc Chateaudon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1563>

DOI : [10.4000/alsace.1563](https://doi.org/10.4000/alsace.1563)

ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2006

Pagination : 497-502

ISSN : 0181-0448

Référence électronique

Jean-Luc Chateaudon, « La question routière dans le département du Haut-Rhin (1800-1870) », *Revue d'Alsace* [En ligne], 132 | 2006, mis en ligne le 01 décembre 2011, consulté le 07 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1563> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/alsace.1563>

Ce document a été généré automatiquement le 7 juillet 2020.

Tous droits réservés

La question routière dans le département du Haut-Rhin (1800-1870)

Jean-Luc Chateaudon

- 1 Le but de cette recherche¹ est d'étudier dans les détails la mise en place et la viabilisation du réseau routier haut-rhinois, au cours de l'industrialisation. Un réseau routier composé de voies de communication terrestres de natures différentes, mais complémentaires, des nationales (royales ou impériales, selon les régimes) jusqu'aux chemins vicinaux ordinaires (« petits chemins »). Le choix de la période n'est pas du tout anodin, car elle correspond au cœur d'un trend bi-séculaire, qui va du début du 18^e siècle au sortir de la « Guerre 14-18 », qui a permis aux Haut-Rhinois de régler enfin le problème routier. Le 18^e siècle ayant en quelque sorte ouvert la voie (grâce aux routes royales), la « période allemande » parachevant le tout, au niveau des chemins vicinaux ordinaires. La période étudiée (1800-1870) représentant, pour sa part, le moment fort où la majeure partie du réseau fut construit et viabilisée, surtout entre 1830 et 1870, d'une manière de plus en plus fébrile le temps avançant. Ce qui a permis l'émergence progressive d'un « réseau routier combiné », pour le plus grand profit des contemporains, qu'ils fussent industriels ou simples citoyens. Le choix du département du Haut-Rhin n'est pas anodin, non plus. En effet, il représente une entité géographique et administrative stable, à part quelques extensions temporaires en début de période (les deux « arrondissements suisses » et la principauté de Montbéliard), qui cessèrent à partir de 1815. La présence de la majeure partie des décideurs de l'époque, au niveau du département, rend également le choix de cette entité géographique tout à fait pertinent, aussi bien aux plans administratif, politique, qu'économique. D'autre part, le fait que le Haut-Rhin soit un département riche et fortement industrialisé, rajoute au caractère intéressant de cette subdivision administrative et politique ; en permettant de voir comment le réseau routier a été véritablement mis en place dans ce département évolué, pour quelles raisons et selon quelles logiques ? Le terme « question » (dans la formule « question routière »), se justifie lui aussi tout à fait, car pendant bien longtemps les voies de communications routières ont fortement posé

problème aux contemporains, qui en subissaient quotidiennement les conséquences négatives, d'une manière multiforme. Il leur a donc fallu régler cette grave « question routière », pour améliorer leur vécu et surtout pour faciliter, appuyer le processus d'industrialisation, si important dans ce département alsacien. Une question qui semblait donc en grande partie réglée, en 1870. Ceci non sans mal, c'est-à-dire après avoir relevé trois grands défis d'ampleur.

- 2 Ce fut d'abord le cas au plan financier, car rien de grand ne peut être réalisé sans argent ou « équivalent-argent ». Cela représenta donc une des préoccupations majeures des contemporains, quels que fussent les financeurs : l'Etat pour les nationales ; l'Etat et le Département pour les départementales ; le département, les communes et les habitants pour les différentes catégories de chemins vicinaux. Cela représenta donc un long et dur combat, qui fut globalement gagné, quelle que fut la source financière à l'époque. Tout en sachant qu'une grande partie du « financement » de la construction des chemins vicinaux se fit par l'intermédiaire de la « prestation en nature », c'est-à-dire grâce à une corvée « new-look », faute de mieux. Ce qui ne fut d'ailleurs pas négatif, car sans cette manière de faire, jamais l'immense œuvre vicinale (si fondamentale pour le « peuple des campagnes ») n'aurait pu être menée à bien. Le « défi financier » ayant été relevé globalement, d'autres obstacles restaient pourtant à surmonter.
- 3 Ce fut tout d'abord le cas au plan humain, car sans personnels de qualité et motivés, rien de durable ne peut être réalisé, même si les fonds obtenus paraissent suffisants. Il fallut donc aussi relever ce « défi humain », d'une double manière. En effet, à l'époque considérée, le domaine routier relevait de deux administrations différentes (et parfois rivales, selon les départements) : c'est-à-dire l'administration des Ponts et Chaussées (pour les nationales et les départementales) et l'administration des chemins pour l'ensemble des chemins vicinaux. Une administration toute nouvelle dut être mise en place dans l'urgence, suite à la « loi de 36 » sur les chemins vicinaux. C'est d'ailleurs cette seconde administration qui rencontra le plus de problèmes, celles des Ponts et Chaussées, souffrant « seulement » d'un manque chronique de personnel, plus ou moins réel. Tout le travail de l'administration des chemins fut donc, à la fois, de trouver du personnel et des personnes de qualité, suffisamment formées. Ce qui ne fut pas une sinécure, mais heureusement de moins en moins le siècle avançant (et le pays s'enrichissant...). Tous les efforts déployés par les pouvoirs publics et par les responsables administratifs ne furent donc pas vains, car ils permirent aux routes et aux chemins du département de bénéficier, globalement, des services de fonctionnaires et de personnels suffisants en nombre (en fin de période), motivés et correctement formés. Ce qui représente en soi une réussite incontestable, pour le plus grand profit des voies de communication et des usagers concernés.
- 4 Il restait toutefois un dernier défi à relever qui concernait le domaine matériel et technique. En effet, un premier problème récurrent résidait dans la difficulté à trouver des matériaux pour bâtir les chaussées et leur soubassement. S'y rajoutait aussi le problème de la qualité des matériaux utilisés (pour assurer la pérennité des chaussées), sans oublier leur coût, la rareté croissante (le siècle avançant) entraînant une inflation assez inquiétante pour les finances publiques. Heureusement, pour les communications routières du Haut-Rhin, cet épineux problème pu être surmonté, en liaison avec l'utilisation de matériaux de meilleure qualité, le temps avançant, ce qui fut extrêmement positif. Des soucis tout aussi importants concernaient également les

ouvrages d'art, avec le passage difficile, long et coûteux des ouvrages en bois (peu pérennes et souvent dangereux) à ceux construits en pierre de taille ou même en métal. Un énorme effort fut donc consenti, mais qui fut loin d'être suffisant, car en 1870 nombre de communications routières conservaient encore des ouvrages en bois et même parfois des cassis (passages à gué de ruisseau) sur nombre de chemins vicinaux plus ou moins importants. On rencontra les mêmes difficultés pour la mise en place du matériel de signalisation routière et plus encore pour les plantations d'arbres le long des routes et des chemins achevés. Sans oublier les problèmes de pavage (en ville), les rigoles pavées ou les fossés (à la campagne), dans les traverses des communes ou sur leur ban.

- 5 Tous ces soucis (et bien d'autres) furent donc plus ou moins bien surmontés, le siècle avançant, avec de très grandes différences selon les catégories de communications concernées (des nationales aux chemins vicinaux ordinaires). Toutefois, malgré ces nombreuses réserves, nous pouvons affirmer qu'en 1870, l'essentiel était réalisé, ce qui permettait aux communications routières (de toutes natures) de jouer pleinement leur rôle sur l'ensemble du territoire haut-rhinois. Ce qui est à souligner et mérite d'être rappelé. Tous ces défis ayant été en grande partie relevés, reste à savoir selon quelles logiques tout cela a été construit et au profit de qui ? Afin de voir si l'ensemble des sous-régions du département en ont profité de la même manière. C'est-à-dire si une certaine équité l'a emporté ou à l'inverse, si cela n'a pas été le cas ?
- 6 Dans ce domaine crucial, une approche chronologique nous a semblé être la meilleure solution. Ceci en subdivisant notre période (1800-1870) en trois phases successives, correspondant chacune à une situation bien particulière, pour toutes sortes de raisons.
- 7 Ce fut tout d'abord le cas en début de période entre 1800 et 1815. C'est-à-dire du temps de Napoléon Bonaparte, en tant que 1^{er} Consul, puis en tant qu'Empereur. Ce qui faisait suite à la « période révolutionnaire » (1789-1799), qui avait été des plus négatives pour les communications routières, dans leur ensemble, à cause des troubles et de la désorganisation assez généralisée, qu'elle avait engendrés. Au cours de cette première phase, ce fut donc l'urgence qui l'emporta, du fait du caractère guerrier du régime napoléonien. Les objectifs essentiels étant de tenter de réparer ce qui avait été très détérioré auparavant. Ceci non sans mal d'ailleurs, faute de moyens suffisants et à cause du passage régulier des troupes, dans ce département frontalier. Ce furent donc les préoccupations politiques et militaires qui prédominèrent, Napoléon Bonaparte (puis Napoléon 1^{er}) étant très occupé par le bras de fer qui l'opposait à l'Europe entière. Vu la situation et surtout vu l'effondrement du régime en 1815, cette première phase ne constitua donc pas une période faste pour les communications routières ; même si globalement leur détérioration fut stabilisée, ce qui n'était déjà pas si mal. Cependant, faute de temps et de moyens, le régime n'avait pas pu vraiment s'intéresser au vaste « monde des chemins » et s'était contenté de s'occuper, plus ou moins bien, de celui des routes, qu'il divisa finalement en deux catégories distinctes (les nationales et les départementales), en fin de période, surtout pour des raisons financières, afin de faire des économies. Une mesure, négative à priori, qui se révéla pourtant positive sur le long terme. La « folle » épopée napoléonienne étant achevée, la paix étant revenue, une deuxième phase lui succéda, que nous avons fait aller de 1815 à 1836, c'est-à-dire de la chute de l'Empire à la promulgation de la « loi de 36 » sur les chemins vicinaux.
- 8 Au cours de cette deuxième période, nettement plus pacifique, le contexte changea fortement, tout comme les préoccupations des contemporains, pour différentes raisons.

Ce qui ne veut pas dire que les impératifs militaires ou politiques s'effacèrent, bien au contraire. Le Haut-Rhin étant un département frontalier, les impératifs stratégiques y furent toujours primordiaux. Toutefois, du fait de l'éclosion (puis du développement) de l'industrialisation, d'autres besoins apparurent, qui eurent des conséquences extrêmement importantes sur les voies de communication et en particulier sur le domaine routier. Un domaine, dont l'arriération générale parut de plus en plus insupportable aux contemporains, pour toutes sortes de raisons et en particulier au plan économique. Ce domaine prit donc de plus en plus d'importance, d'une manière multiforme, ce qui permit l'achèvement du réseau des nationales, la mise en place de celui des départementales, axes de circulation essentiels dans un département en plein décollage économique. Face à cette nouvelle donne, qui concernait fortement les acteurs locaux, de nouveaux enjeux apparurent, en particulier celui du respect d'une certaine équité entre les différentes sous-régions du département, entre les habitants des villes en plein développement et ceux des campagnes qui ne voulaient pas être abandonnés à leur sort. Toutefois, malgré tous les efforts déployés, ce fut surtout le monde des routes qui en profita, alors que celui des chemins (lié au monde rural) restait arriéré ; ce qui mécontentait de plus en plus les contemporains, quels qu'ils fussent. La situation devenant de plus en plus intolérable, le pouvoir politique dut réagir (au plan national), en promulguant la « loi de 36 » (1836), qui eut des conséquences énormes et multiformes sur le domaine routier dans son ensemble. Ce qui marque le début d'une troisième phase (1836-1870), au cours de laquelle tout ce qui s'était mis en place, lors de la période précédente, s'intensifia, sans oublier l'apparition de préoccupations et d'enjeux nouveaux, liés à la maturation de la civilisation industrielle.

- 9 Bien évidemment et comme nous l'avons dit pour la phase précédente (1815-1836), les préoccupations militaires et politiques restèrent très présentes, en bien comme en mal, pour le domaine routier. D'ailleurs, la guerre qui éclata en 1870 prouve bien que cela ne représentait pas un sujet superflu, dans ce département frontalier. Toutefois, elles furent de plus en plus concurrencées et même surclassées par les préoccupations socio-économiques, de toutes natures, découlant du deuxième décollage économique du pays, sous le Second Empire. Les industriels, en particulier, prenant de plus en plus le dessus sur les militaires et le « monde rural », quant aux stratégies à mettre en place et quant aux objectifs à atteindre ou à privilégier. De plus, tout cela se passa dans un contexte de grandes mutations, au sein du domaine des transports ; les canaux, mais surtout les chemins de fer, venant modifier totalement la donne, en bien comme en mal pour le domaine routier. Ceci, d'une manière différenciée, selon les catégories de communications routières ou les communications routières concernées. Cette rivalité entre les moyens de transport terrestres rejoignait également celle qui concernait déjà les sous-régions du département, ainsi que les ruraux et les citadins. Il en découla donc des luttes intenses et multiformes entre groupes de pression, dont une partie du combat nous échappe, à cause des lacunes de nos sources. Il s'y rajoute le fait qu'on y trouve une grande part de non-dit, d'implicite, bien difficile à décrypter, un siècle et demi après (particulièrement au sein du Conseil Général, qui représentait l'instance essentielle dans ce domaine et le lieu de toutes les confrontations). Toute cette effervescence, toutes ces luttes ne furent pourtant pas vaines, car malgré la concurrence des autres moyens de transport, elles permirent l'achèvement des routes (en particulier des départementales) et en grande partie celui des chemins qui avaient été si négligés auparavant, faute d'avoir pu faire mieux. C'est pourquoi, nous pouvons

véritablement affirmer, qu'en 1870, la majeure partie de l'œuvre routière et vicinale était achevée ; en permettant à ce département alsacien, très évolué économiquement pour l'époque, de pouvoir posséder un réseau d'environ 2 500 km de routes et de chemins achevés (et viables en toute saison). Ce qui représentait la conquête d'une liberté fondamentale (celle de pouvoir circuler facilement), chèrement acquise, ce dont n'avaient pas pu profiter leurs prédécesseurs. Cela représentait en soi une révolution, tranquille certes, mais capitale pour les contemporains qui surent d'ailleurs très bien la juger à sa juste valeur (ce qui explique pourquoi ils acceptèrent tant de sacrifices, en si peu de temps, pour l'obtenir).

- 10 Au terme de ce résumé de nos recherches, il nous est donc plaisant de pouvoir broser un tableau hautement valorisant du domaine routier haut-rhinois. Ce qui est tout à l'honneur des administrations qui en avaient la charge et des décideurs, de toutes natures, qui y intervenaient régulièrement. De plus, il nous faut rajouter à cette réussite incontestable un point essentiel, tout aussi bénéfique. Il s'agit du respect global d'une réelle équité entre toutes les sous-régions du département et en particulier entre les habitants des villes et ceux des campagnes. L'existence d'un double réseau routier (celui des routes et celui des chemins), que révèle bien notre étude, en est le symbole le plus évident, chacun de ces réseaux ayant une fonction spécifique : générale et départementale pour les routes ; sous-régionale et locale pour les chemins. Ce respect des uns et des autres mérite tout à fait d'être souligné, car il n'a pas été obtenu facilement, les plus puissants ayant tendance (comme toujours) à vouloir imposer leur point de vue, qui allait dans le sens de leurs intérêts. Ainsi, nous pouvons donc affirmer, au vu de ce qui a été réalisé, qu'il y avait bien adéquation, en 1870, entre les besoins supposés du département et le réseau routier qui avait été constitué. D'ailleurs, l'absence de remise en cause de cette « belle œuvre », par les contemporains et, à l'inverse, les éloges que faisaient régulièrement les élus à son sujet, montrent bien que dans ce domaine très sensible, les habitants des campagnes (ou des petites contrées reculées) n'avaient pas été oubliés au bord du chemin...
- 11 Cette double réussite (grâce à ce qui a été construit et à la manière selon laquelle cela a été réalisé) explique aussi pourquoi les Allemands reprirent l'ensemble de l'organisation française, après 1870. Leur but étant uniquement d'achever le réseau, au niveau des « petits chemins », sans oublier l'inversion des polarités, liée au rattachement de l'Alsace au 2^e Reich allemand : la préoccupation majeure n'étant plus dorénavant de « passer les Vosges », mais de faire du Rhin (et des ponts qu'on y trouvait) un élément fédérateur dans le nouvel ensemble germanique. Cette grande réussite routière a aussi des conséquences bénéfiques plus lointaines, qui nous concernent, sans vraiment que nous en ayons conscience. En effet, quotidiennement, tout un chacun dans ce département alsacien utilise des routes et des chemins départementaux, qui sont en fait ceux dont nous avons parlé tout au long de notre étude (à part les autoroutes et les rocade récentes). C'est très important à rappeler, car cela met en évidence, véritablement et concrètement, le lien de solidarité qui existe entre les générations vivant sur un même territoire. Par ricochet, cela justifie aussi la recherche historique qui nous le rappelle, surtout à une époque où nombre de nos contemporains ont de plus en plus de mal à se positionner, par rapport au territoire où ils vivent et par rapport aux habitants qu'ils y côtoient. Comme quoi l'étude des routes et des chemins, pour aride qu'elle puisse paraître de prime abord, nous ramène à

l'essentiel : c'est-à-dire aux humains et à leur manière de vivre ensemble ; un sujet qui est de tout temps et de tout lieu ; et ce à toutes les échelles.

- 12 Pour information : un alsatique est en préparation. Il a pour but de vulgariser ce travail auprès d'un plus large public. Sa parution sera annoncée en temps utile par les médias.
-

NOTES

1. Thèse de doctorat d'histoire soutenue le 5 novembre 2005 à l'Université Marc Bloch. Le jury était composé de MM. Daumas, Hau, Stoskopf, Vogler (directeur de thèse).
-

AUTEUR

JEAN-LUC CHATEAUDON

Docteur en histoire, Professeur agrégé d'histoire-géographie