

LES ARBRES SUR LES GRANDS CHEMINS DANS L'OUEST AU DIX-HUITIEME SIECLE

Dans son intéressante étude sur les grands chemins et le personnel des Ponts et chaussées en Bretagne au XVIII^e siècle, publiée en 1941, Le Taconnoux se fait — trop rapidement — l'écho des difficultés que rencontrèrent les intendants de cette province, dans la mise en œuvre de plusieurs ordonnances royales. Nous n'ignorons pas que l'arasement des talus boisés se heurta chez les paysans à une sourde résistance. Il ne paraît point cependant que l'on ait, à ce jour, songé à en mesurer pleinement l'origine et la portée.

En novembre 1728, le maréchal d'Estrées et l'intendant des Gallois de La Tour, déploraient que les prescriptions royales déterminant la largeur des principales voies de communication fussent inapplicables dans une province où la plupart des chemins étroits et profonds étaient plantés d'arbres, de haies vives et d'épines, « interceptant les rayons du soleil » les rendant impraticables en toutes saisons. Le plus souvent, les bas-côtés des chaussées étaient à ce point anticipés par les propriétaires et les fermiers riverains qu'en maint endroit les routes n'atteignaient pas la moitié de la largeur prescrite par les ordonnances dans le reste du royaume ⁽¹⁾.

Aussi, renonçant à poursuivre l'application de l'ordonnance de 1720, les administrateurs de la province se con-

(1) Lire en particulier l'arrêt du Conseil du 3 mai 1720 prescrivant des dimensions de 72 à 48 pieds suivant la nature des chemins.

tentèrent de prescrire dans l'Ouest pour les chemins royaux une servitude de 54 pieds, soit 18 pour la chaussée proprement dite, 12 pour chacune des banquettes et 6 pieds de recul de part et d'autre des talus. Pour les chemins de ville à ville on se contenta de 40 pieds en travers de fossé à fossé. De telles décisions, en dépit de leur modération, revêtaient une portée révolutionnaire dans un pays qui, à la fin du règne de Louis XIV, ne connaissait guère de voies d'une largeur supérieure à 24 pieds. Encore de telles dimensions étaient-elles l'exception en Bretagne à la fin du xvii^e siècle. L'arrêt du Conseil du 21 février 1690 prescrivant que certaines artères bretonnes « ...seroient incessamment réparées et réduites à la dicte largeur », ne vise que les huit grands chemins menant de Rennes à Dinan, à Saint-Malo, à Dol, à Brest, à Nantes, à Fougères, à Vitré, à Montfort et à Ploërmel et deux routes transversales. Ces prescriptions d'ordre public avaient d'ailleurs, à l'époque, été motivées par de nouveaux empiètements. L'ordonnance fait allusion à « divers pieds d'arbres... laissés ou *de nouveau plantés* » (*sic*), et aux sanctions sévères (amende et confiscation) auxquelles s'exposaient les riverains qui ne se seraient pas exécutés dans la huitaine.

Pour comprendre l'attitude du monde rural, il ne faut pas oublier que rares étaient, à l'époque, dans les campagnes les chemins d'une largeur supérieure à 12 pieds. Nous savons que la dégradation forestière s'était accompagnée en Bretagne, au cours des deux siècles précédents, d'une repopulation parallèle qui avait singulièrement affecté les talus. Symbole et pierre de touche de la mainmise du cultivateur sur la terre, le fossé bientôt consolidé par un peuplement constituait une richesse domestique, à laquelle il était déjà de tradition, au début du xviii^e siècle, d'attacher grand prix.

Pour le paysan breton, qui ne quittait guère sa paroisse, l'utilité de voies de communication transversales d'un tel gabarit n'était point évidente. Au reste, le cultivateur était d'autant plus porté à se croire victime des nouvelles initiatives royales qu'il en faisait le plus souvent seul les frais. L'indemnité d'expropriation n'intéressait guère que le propriétaire. Par contre, sur l'exploitant reposait le fardeau

simultané de l'abattage des fossés et de leur réédification, tous travaux qu'il était convié à exécuter par voie de corvée. On comprend dès lors qu'il ait manifesté quelque humeur et cherché sourdement à entraver l'œuvre projetée par les commissaires.

Le 4 septembre 1723, l'intendant Feydeau de Brou, nouvellement arrivé dans notre province, s'étonne de ce que les propriétaires des terres contiguës aux grands chemins, loin de curer les fossés et les rigoles, cherchent à y arrêter les eaux pour les détourner dans leur propre champ. L'attitude de ces gens était cependant parfaitement compréhensible : hantés par la disparition du talus protecteur, ils mettaient tout en œuvre pour retenir à eux l'humidité bien-faisante et par là éviter une rapide dégradation de leurs terres et le retour à la jachère commune.

Avec le travail de leurs pères les nouveaux travaux d'infrastructure menaçaient de rupture le nouvel équilibre rural de la province ; on conçoit que les paysans, les premiers sur la brèche, n'aient manifesté que peu d'enthousiasme à seconder les initiatives prises par le roi et les Etats de la province. Leur comportement le trahit abondamment : certes, ils consentent à couper les arbres qu'on leur ordonne de mettre à bas, mais ils abandonnent les pieds sur place, en travers du chemin, laissant à d'autres le soin d'en assurer le déblaiement. Ils ne se préoccupent pas davantage du désouchage. Ces travaux ne regardent-ils pas le propriétaire ? Le cultivateur breton ne jouissant, le plus souvent, que de l'émonde se contente d'ébrancher l'arbre abattu. Il abandonne au seigneur ou au roi le soin d'organiser les charrois jusqu'au manoir ou à la ville la plus proche. Les propriétaires boudent tandis que les vassaux renâclent à entreprendre le nivellement de la route. Il faut mettre en demeure les riverains et faire appel à de nouvelles équipes. Or, la responsabilité de ces travaux repose sur les fabriques dont les moyens de contrainte sont limités.

L'ordonnance du 9 novembre 1728, promulguée simultanément par le maréchal d'Estrées et l'intendant des Gallois de la Tour, ouvre une ère nouvelle dans la conduite des opérations. Tous les grands chemins royaux de la province devaient être élargis à 54 pieds, à commencer par le

secteur de la Gravelle à Saint-Jouan, sur la route principale de Paris à Brest. Les bois de toutes sortes « espines, houssatz et aultres », compris dans ces dimensions seraient « coupés et déracinés » aux frais des propriétaires riverains « si mieux n'aimaient iceux » en prendre l'initiative. A cette fin un avertissement écrit leur était remis par l'intermédiaire des marguilliers et fabriques de la paroisse.

Ces mesures énergiques paraissent avoir été motivées par l'attitude récalcitrante des riverains. Nulle part les dimensions prescrites par l'ordonnance de 1720 n'avaient été appliquées. Bien plus, entre temps, chacun s'était empressé de replanter de part et d'autre des grands chemins, au plus près des fossés dont le déplacement était ainsi rendu d'autant plus difficile. En de très nombreux endroits, les routes royales ne dépassaient guère 25 à 30 pieds de fossé à fossé. Quant aux chemins intérieurs, aucun d'eux n'avait une dimension supérieure à 24 pieds. Là où des travaux d'élargissement avaient été entrepris, naguère, les riverains, moins dans le désir d'obéir aux ordonnances que dans le but d'étayer leurs champs laissés à découvert, avaient tôt fait de semer divers plants sur les talus, en sorte que la chaussée se trouvait enfermée dans les haies. L'eau y stagnait en permanence ⁽¹⁾.

L'ordonnance du 23 décembre 1730 reprend le dispositif des prescriptions antérieures dont elle aggrave cependant la teneur. L'arsenal de la contrainte se renforce. Une amende de 100 livres est édictée contre les récalcitrants. En cas d'échec des plantations, les riverains sont tenus de repiquer de nouveaux pieds l'année suivante. Enfin le seigneur peut se substituer éventuellement aux paysans et faire planter à ses frais et à son bénéfice dans toute l'étendue du fief.

Il ne semble pas que ces mesures directement calquées sur les ordonnances royales aient été d'une bien grande portée dans notre province ou l'indifférence des nobles — sauf sur le chapitre des bois de décoration — n'avait d'égal que le souci obstiné des vassaux de se mettre à l'abri des entreprises des communiens.

Dans la région de Pontivy, lorsque les commissaires, entre 1735 et 1740, tentèrent de faire élargir les chemins de

(1) Arch. dép. Ille-et-Vil., C 2261.

traverse dont beaucoup ne dépassaient pas 5 à 8 pieds de large, les ingénieurs du Roi se heurtèrent à la résistance farouche des paysans.

Lorsque l'ouverture d'une route était décidée par les Etats, que les devis dressés par les ingénieurs avaient été approuvés par l'intendant et le gouverneur, on ordonnait le tracé des alignements. Inspecteurs et ingénieurs mandaient alors les propriétaires ou les fermiers dont les terrains étaient atteints par l'opération, marquaient en leur présence de proche en proche les espaces à circonscrire, dressaient procès-verbal et plantaient des jalons qu'il était interdit d'arracher. Cependant, les déplacements de piquets étaient fréquents. En agissant ainsi, les riverains tentaient d'induire en erreur les corvoyeurs dont le premier travail consistait à araser le terrain et à opérer les remblais nécessaires. C'est alors qu'on chargeait les fabriques de faire parvenir les sommations aux intéressés pour qu'ils aient à couper et déraciner leurs arbres. Devant la mauvaise volonté des riverains il fallait le plus souvent faire appel aux corvéables pour en débarrasser le chemin.

Or, à cette époque, beaucoup considéraient volontiers les routes comme des dépôts commodes. Les cultivateurs abandonnaient sur place les arbres abattus, confiant à certains de leurs collègues mieux placés le soin d'en assurer le voiturage et le débit à la ville voisine. Dans son procès-verbal du 2 novembre 1740, l'ingénieur Loiseleur observe qu'il s'est introduit sur certains grands chemins des environs de Rennes, un abus grave qui entrave la circulation : les habitants des métairies riveraines de la route de Brest, entre Bédée et l'Hermitage, font leurs chantiers habituels sur les banquettes de la voie publique, qui menacent de rompre sous le poids de la charge. De semblables pratiques ayant été signalées jusque dans un rayon de quatre lieues autour de la capitale bretonne, l'intendant dut faire lire au prône de nombreuses paroisses du bassin de Rennes, une ordonnance, en proscrivant l'emploi, à peine de 50 livres d'amende ⁽¹⁾.

A partir de 1745, il semble que les intendants aient voulu accélérer la mise en œuvre des travaux d'infrastruc-

(1) Ordonnance du 18 novembre 1740.

ture. Le 20 décembre, lors de l'élargissement de la route d'Hennebont à Lorient, Pontcarré de Viarmes prescrivait : « qu'aussitôt la publication de la présente ordonnance et sans attendre l'ouverture des travaux », les fermiers des terres frappées d'alignement seraient tenus de faire arracher et essarter « les bois, épines, genêts et broussailles », se trouvant entre les tracés des chemins. Il était interdit aux riverains de « couper aucun bois sur la souche sans le déraciner » à peine d'en être privés par autorité du Roi, sans préjudice d'amende contre les contrevenants ⁽¹⁾.

Le 3 mai 1746, lors des travaux opérés sur la route de Rennes à Lorient ⁽²⁾, le même intendant spécifia qu'en aucun cas la largeur de ce chemin — particulièrement fréquenté — ne saurait descendre au-dessous de 30 pieds. Les propriétaires des arbres nuisibles étaient mis en demeure de s'exécuter dans le mois. En cas de refus, ces bois devaient être attribués d'office aux corvoyeurs qui les avaient abattus. Si les propriétaires abandonnaient sur place les souches, ils seraient tenus au paiement des ouvriers employés pour les déraciner.

En dépit des défenses du duc de Penthièvre, les paysans s'ingéniaient à faire disparaître les repères placés par les ingénieurs. Après l'arasement des talus, ils n'en continuaient pas moins à labourer entre les souches qu'ils se refusaient à déraciner. Le terrain défoncé et broussailleux ne tardait pas à devenir méconnaissable ; si des pluies survenaient, tout ce travail devait être recommencé dans des conditions extrêmement pénibles. Dans la région de Ploërmel, à deux reprises, les propriétaires furent contraints d'essarter tous les bois, broussailles entre les tracés du grand chemin de Rennes à Lorient et sous la menace « d'y être mis des ouvriers à leurs frais » et de perdre le bénéfice du bois abattu. Les mêmes prescriptions furent édictées en juin 1747 lors des travaux sur le grand chemin de Rennes à Saint-Malo. Elles étaient reprises en 1754 pour la Basse-Bretagne ⁽³⁾. L'abattage des arbres y suscitait, en effet, des

(1) Arch. dép. Ille-et-Vilaine., C 2262.

(2) Sur les paroisses de l'Hermitage, Vezin, Le Rheu et au voisinage de la convergence du chemin de Montfort.

(3) Ord. du 5 nov. 1754, art. 16. Arch. dép. I.-et-V., C 2263.

difficultés graves spécialement de la part des domaniers des diocèses de Tréguier et de Quimper. En 1762, le marquis de Grénédan poursuivait le syndic de la paroisse de Ploerdut en 200 livres de dommages-intérêts à raison de 14 chênes que ce dernier avait dû faire abattre sur un terrain lui appartenant. Il fut débouté de sa demande et dut verser 30 livres aux corvoyeurs qui avaient déraciné les souches.

Cependant la sourde résistance des propriétaires paralysait le pouvoir central. Les cartes routières dressées en 1763, nous apprennent que sur les huit principaux chemins de Bretagne, deux seulement, ceux de Rennes à Brest et de Nantes à Vannes atteignaient en de nombreux points la largeur légale de 54 pieds, sans jamais descendre au-dessous de 40. Autour de Landerneau, les dimensions des chemins variaient par contre de 54 à 24 pieds. En moyenne, les routes de l'actuel département du Finistère ne dépassaient guère 35 pieds de travers. En maint endroit, les talus faisaient saillie, gênant la visibilité.

Aux termes de l'ordonnance du 3 mai 1720, l'essartage dans les forêts royales, seigneuriales et de mainmorte devait être entrepris, aux frais du Roi sur 60 pieds de large pour permettre la desserte des grands chemins servant au passage des « coches, carrosses publics, messagers et autres voituriers ».

Sous la Régence, le grand chemin de Fougères qui traversait les forêts de Rennes, de Sévailles et longeait l'extrémité orientale du massif de Haute-Sève était semé de fondrières. Aucune tranchée ne le séparait des bois du Domaine, aussi advenait-il souvent que les voituriers s'en écartaient pour éviter les ornières. De multiples sentiers s'étaient ainsi dessinés de part et d'autre de la route principale, mettant le massif à découvert. Les passants laissaient volontiers leurs montures paître sous les frais ombrages. Les transporteurs y faisaient prendre pension à leurs animaux avec la complicité des gardes. Aussi, lorsque, le 26 décembre 1736, les officiers de la maîtrise de Rennes représentèrent la nécessité de procéder à la vente de certains bois pour faciliter le placement d'un tracé plus rectiligne, le grand-maître en référa au Conseil, lequel, sur

son avis favorable, consentit à l'adjudication extraordinaire de divers bois taillis près de Liffré ainsi que de quelques buissons incendiés et de divers baliveaux dans le canton de Granville ⁽¹⁾.

Le 5 avril 1785, un particulier consultait le grand-maître avant de demander au contrôleur général des finances confirmation d'une ordonnance de l'intendant de Bretagne du 27 juillet 1767, lui accordant, en dédommagement de terrains pris lors de la rectification du grand chemin, une portion de l'ancienne route de Fougères à Louvigné, voisine de la forêt ⁽²⁾. Cependant l'absence de routes transversales gênait la vidange dans la plupart des massifs et conduisait le grand-maître à consentir de trop nombreuses prorogations de vidange aux adjudicataires dont les ouvriers et les chevaux séjournaient longuement dans les ventes y compromettant la régénération.

Un arrêt du Conseil du 7 septembre 1755 avait cependant prévu les conflits pouvant surgir entre les officiers des maîtrises et ceux des Bureaux des Finances, chargés dans les provinces de l'adjudication des ouvrages des Ponts et chaussées. Il avait permis aux entreprises royales de distraire les matériaux nécessaires à l'entretien des routes dans les lits des fleuves « ès lieux les moins dommageables ». Il leur avait cependant été interdit d'installer des ouvriers dans les bois du Roi ou des gens de mainmorte ou sur leurs lisières, sans en avoir pris préalablement permission du grand-maître ou des officiers des maîtrises commis par lui. A ces derniers il était interdit d'exiger aucuns frais ni vacations, à raison de leurs visites et déplacements.

Cependant les abus des corvoyeurs qui dévastaient les environs des dépôts qui leur étaient assignés, soulevèrent, à plusieurs reprises, l'indignation des maîtrises. En 1786, le comte d'Essuiles se plaignait des dégâts occasionnés dans les bois de Chêne-Pointu et de la Morandière, le long du chemin menant de Nantes à La Rochelle ⁽³⁾. Le grand-maître du Couëdic lui apprit qu'ils étaient dus à la présence

(1) Arch. dép. I.-et-V., C 4812.

(2) Arch. nat., H 619.

(3) Registre de Réformation. Maîtrise de Nantes. A. D. I.-et-V., 5 B.

d'une carrière où les corvoyeurs retiraient, depuis fort longtemps déjà, les matériaux nécessaires à l'entretien de la chaussée. Le maître particulier de Nantes ayant fait opposition, l'entrepreneur se retrancha derrière la mission qui lui avait été confiée par la Commission intermédiaire des Etats de Bretagne ; l'affaire dut être évoquée au Conseil.

Le 25 juillet 1784, le nouvel intendant, Bertrand de Molleville, averti par les inspecteurs des Ponts et chaussées des dégâts que certains talus continuaient à faire à la voirie ordonna à son tour que soient systématiquement abattus : « les arbres, souches et buissons » se trouvant à une distance de 10 pieds du bord extérieur des fossés. Une semaine auparavant, en effet, l'ingénieur Thuillier, du département de Rennes, s'était fait l'écho auprès de l'intendant des obstacles répétés qu'il rencontrait dans le déblaiement des routes « par l'entestement des propriétaires, qui, « avertis par plusieurs fois de couper les hayes sur les « talus, n'en avaient encore rien fait ». En maint endroit, en effet, les haies formaient des buissons très épais s'étendant jusque sur les banquettes des chemins. Non seulement ils ôtaient souvent aux corvoyeurs la faculté de pourvoir à leur entretien mais, en servant d'abris aux malfaiteurs, ils pouvaient devenir dangereux pour la sécurité publique ⁽¹⁾.

Les états dressés par les inspecteurs pour le département de Rennes nous éclairent sur le nombre et la répartition de ces peuplements dont la densité, en certains points, était singulièrement plus élevée qu'aujourd'hui. Sur la seule route de Rennes à Pont-Réan on en comptait 1227, presque tous groupés à la hauteur du Haut-Bois, à l'entrée de cette dernière localité. De là jusqu'à Redon on en dénombrait 2.625, principalement situés à la sortie de Pont-Réan (La Massais) et à l'arrivée de Guignen (traversée du bois de Plessis-Anger). Sur le grand chemin de Rennes à Nantes, les bois les plus gênants étaient ceux situés au bout de la lande de Poligné appartenant au marquis de la Bourdonnaye-Montluc et celui de la Fossardais, entre Bain et Derval ⁽¹⁾.

Les arbres nuisibles étaient devenus assez rares sur le grand chemin de Rennes à Vitry et à La Gravelle. Par

(1) Arch. dép. I.-et-V., C 4899.

contre sur les routes transversales, au sud de Rennes, de médiocre largeur (25 à 40 pieds) et de peu de solidité, leur multiplicité apparaissait particulièrement dangereuse ⁽¹⁾. Dans la partie méridionale de l'évêché de Saint-Malo, la densité des peuplements sur les fossés était telle qu'elle s'opposait en permanence au dessèchement de certains chemins. Sur les seuls fossés de la route de Ploërmel à Saint-Méen, on rencontrait près de 5.200 pieds parmi lesquels de nombreux pommiers. La route de Bédée à Iffendic était littéralement couverte d'arbres ⁽²⁾ ; sur la section de Hédé à Saint-Pierre-de-Plesguen, l'ingénieur des Ponts et Chaussées ne dénombrait pas moins de 1.262 pieds nuisibles. Dans la région de Caulnes-Broons la présence de longues haies de pommiers ou de cerisiers était signalée par les inspecteurs des Ponts et chaussées ⁽³⁾.

Aux Etats de Bretagne, l'ordonnance de Bertrand de Molleville suscita cependant quelque émotion. Il fut décidé que, dans chaque diocèse, les membres de la Commission intermédiaire seraient consultés avant que des directives générales ne fussent données à l'administration des Ponts et chaussées. Les réponses des divers bureaux consultés méritent de retenir l'attention. Elles trahissent les réactions des propriétaires, variables suivant les régions.

Les députés de l'évêché de Tréguier se font l'écho d'un avis généralement assez partagé en demandant que les arbres ayant crû sur les douves fussent coupés, les arbres inclinés déracinés, les broussailles élaguées.

Cependant, les députés de Vannes demandent que seuls soient abattus les pieds nuisant réellement au dessèchement des chemins. Ils craignent l'arbitraire des Ponts et chaussées et demandent que les procès-verbaux des ingénieurs soient préalablement communiqués aux Etats de Bretagne.

La délégation de Quimper que préoccupe tout particu-

(1) Route de Vitré à Fougères : 229 arbres ; Vitré à La Guerche : 357 ; La Guerche à Cuillé : 430 ; La Guerche à Craon : 203 ; La Guerche à Rennes : 982 ; Rennes à Châteaubriant : 350 ; Corps-Nuds à Janzé : 438 ; La Guerche à Châteaubriant : 330.

(2) On n'en comptait pas moins de 1426, sur une distance de deux lieues et demie.

(3) Chemin de Saint-Jouan à Merdrignac : 2.658 ; chemin de Montauban à Saint-Jouan : 2.305 ; Dinan à Langonnet : 2.463. Arch. dép. I.-et-V., C 4899.

lièrement le sort des arbres de décoration est d'un avis semblable. On ne saurait faire abattre ces derniers dont la valeur croît sans cesse, sans qu'un relevé préalable des arbres jugés nuisibles par les ingénieurs n'ait été communiqué aux commissaires. Les députés de Cornouaille remarquent que, chez eux, il serait préférable de faire abattre les arbres du côté sud des chemins, en laissant subsister les autres qui constitueraient ainsi un écran protecteur contre les vents, à condition toutefois de respecter entre eux une distance de 20 pieds et de les élaguer tous les dix ans ⁽¹⁾.

De toutes les observations contenues dans l'enquête, celles fournies par les commissaires de Quimper sont sans doute les plus caractéristiques. Dans ce diocèse les représentants des trois ordres sont hostiles à l'application d'une loi générale. Ils demandent qu'il soit tenu compte de la structure du sol ainsi que de la conjoncture économique.

Les bois sont en effet devenus très rares dans l'ouest de la province : les mines de Poullaouen, les manufactures de grès, de faïences et poteries communes en absorbent une grande quantité : le prix du bois de chauffage s'est accru de 50 % depuis vingt ans. Il convient donc de ménager les arbres de décoration « dans la crainte de décourager ceux qui veulent encore planter et qui sont malheureusement le petit nombre ». Le député du Tiers insiste, non sans raison, sur le rôle primordial du talus dans l'économie rurale bretonne. Les fossés sont nécessaires pour fixer les terres sablonneuses issues d'une décomposition granitique de surface. Or ceux-ci ne subsistent qu'autant qu'ils ont été consolidés par des plantations. Le talus est d'ailleurs indispensable au cultivateur, qui ne veut pas voir son terrain constamment envahi par le bétail errant auquel la coutume de Bretagne permet de se répandre sur tous les champs déclos. Dès que son talus est abattu, le laboureur a intérêt à édifier au plus vite un nouveau rempart. S'il laisse son champ en jachère pendant trois ou quatre ans, le sol s'y dégradera rapidement, la terre arable sera entraînée et il perdra le bénéfice de son travail. Pour résister, un bon talus doit être couvert de mottes herboyées sur toutes ses faces : dans un

(1) Arch. dép. I.-et-V., C 3899.

champ déclois, il ne sera bientôt plus possible au laboureur, à la suite du ravinement, d'édifier une nouvelle ligne de défense.

Toutefois, ces nécessités ont été ressenties plus vivement dans le sud et dans l'ouest de la province (évêchés de Nantes, Vannes, Quimper) où l'on rencontre un sol plus sablonneux et plus léger que dans le Léon, par exemple, où la terre est plus imperméable et plus lourde.

De plus, il ne faut pas oublier que dans ces régions où régnait alors le domaine congéable, fossés, bois courants et émondes appartenaient de droit au colon qui en assurait lui-même la plantation. Contraindre ce dernier à abattre les talus, qui le défendaient, du côté de la route, de l'incursion des troupeaux communs, c'était le frustrer d'une partie notable de sa propriété.

Dans leur ensemble les commissaires s'accordaient sur le principe de l'espacement et de l'élagage des arbres surtout le long des routes de second et troisième ordre où un effort soutenu devait être tenté sans égard aux réclamations des paroisses.

Seuls les commissaires de Nantes estiment que le règlement à intervenir regarde uniquement les Etats. Cependant les députés du Léon pensent qu'une latitude souveraine doit être laissée aux députés de chaque diocèse. Tous les autres s'en remettent à la sagesse des ingénieurs du Roi pour faire disparaître les arbres jugés nuisibles au mieux des conditions locales. La plupart demandent cependant à prendre connaissance des relevés dressés par ces derniers. Les députés de Saint-Brieuc suggèrent que les règlements d'abattage soient bannis pendant quelques années, le premier dimanche d'octobre dans toutes les paroisses qui bordent les grands chemins. Les commissaires de Tréguier demandent que les ordres soient appliqués à la diligence du syndic en cas de non abattage dans le délai voulu.

En Bretagne, les dispositions de l'ordonnance du 19 mars 1720, prescrivant le repeuplement des talus de 30 pieds en 30 pieds, semblent avoir été mieux observées qu'en Touraine, par exemple, où elles se heurtèrent à l'indifférence des propriétaires. Dans notre province c'est à un excès contraire qu'on assista ; à peine les nouveaux

fossés étaient-ils construits que les paysans s'empressaient de replanter à proximité sans d'ailleurs respecter la distance réglementaire de 10 pieds. Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, les intendants tentèrent de pallier les conséquences fâcheuses de ces pratiques.

Certains progrès étaient cependant enregistrés sur les routes secondaires en 1789 ; la Révolution devait en interrompre le cours.

Michel DUVAL.
