

Introduction

Largement galvaudé dans le langage courant, le terme de « corvée » évoque aujourd'hui, au sens propre comme au figuré, une obligation en travail à la fois pénible, ingrate et astreignante. Dès le XVIII^e siècle, la référence à la corvée devient d'ailleurs un lieu commun pour critiquer des formes diverses de contraintes : les marchands attachés à la liberté du roulage contre les prétentions des messageries n'hésitent pas à invoquer l'édit de 1776 supprimant la corvée¹. À l'heure actuelle elle conserve dans l'imaginaire collectif une forte puissance métaphorique alors même que les économies contemporaines sont dominées par le salariat. Récemment, le concept de « corvéabilité » forgé par B. Appay « comme une mise à disposition permanente et aléatoire des salariés au service de l'entreprise, ayant pour corollaire des temps de travail éclatés et rémunérés partiellement » définit un changement de nature des formes de subordination au travail². Derrière cette acception aujourd'hui dépréciatrice du terme de « corvée » réside une réalité historique dont il convient de cerner les significations et les logiques en mettant à distance les représentations et les connotations dont l'investissent les emplois actuels.

Une historiographie à charge

Le sens commun appréhende généralement la corvée, qui consiste dans la réquisition de jours de travail, de façon régulière ou à titre exceptionnel, généralement affectés à l'exécution de tâches agricoles ou à des prestations de transport, comme un mode de production archaïque, associé aux économies seigneuriale ou coloniale³. La corvée est également employée depuis très longtemps en Asie pour la construction d'infrastructures ou d'édifices monumentaux⁴. C. Aubert a montré que les économies contemporaines s'en

1. A.N. F12 1509. Mémoire pour la chambre de commerce de Picardie contre les entreprises du fermier des messageries qui prétend exercer le privilège exclusif du roulage dans le royaume.
2. APPAY B., « Flexibilité et précarisation : vers la corvéabilité », H. HIRATA et D. SENOTIER (dir.), *Femmes et partage du travail*, Paris, Syros, 1996, p. 119-136.
3. Cf. CASTELMAN B. A., *Building the King's Highway. Labor, society, and Family on Mexico's Caminos Reales*, Tucson, University of Arizona Press, 2005. FALL B., *Le Travail forcé en Afrique occidentale française*, Paris, Karthala, 1993.
4. Les corvées en Chine et au Japon ont fait l'objet d'une abondante historiographie. CHAN H.-L., « The Organization and Utilization of Labor Service Under The Jurchen Chin Dynasty », *Harvard Journal of*

accommodent dans la seconde moitié du xx^e siècle pour les travaux publics et notamment l'aménagement des réseaux hydrographiques en Chine⁵.

Dans tous les cas, la réquisition de travail est présentée comme un vecteur essentiel pour enrôler une main-d'œuvre d'appoint dans une économie où le marché libre d'ouvriers salariés occupe une place restreinte. Elle caractérise plutôt des économies paysannes marquées par un sous-emploi saisonnier important, où la mobilisation de la main-d'œuvre est d'autant plus intéressante que le coût d'opportunité de son travail en morte-saison est réduit. Elle correspond, dans une configuration économique et technique donnée, à un moyen de pallier la rareté des forces de travail disponibles pour l'exécution de tâches réclamant une masse de travailleurs affectés à des chantiers de grande envergure ou pour la réalisation de travaux urgents. La fourniture de prestations en travail constitue aussi un moyen de composer avec une faible monétarisation. Le recours de la corvée ne saurait toutefois être considéré comme un invariant anthropologique dont les justifications seraient strictement économiques : elle est une réalité historique qui ne peut être saisie indépendamment des rapports sociaux dans lesquels elle s'inscrit et qui la déterminent en retour.

L'historiographie, largement dominée par les travaux sur les corvées seigneuriales⁶, les aborde selon des approches diverses. Dans les interprétations d'inspiration marxiste sur le féodalisme et l'exploitation paysanne, la corvée est envisagée le plus souvent dans ses liens avec les systèmes de domination sur la terre et les hommes, et comme un marqueur possible du servage⁷. Depuis quelques années l'historiographie du Moyen Âge revisite l'étude des corvées seigneuriales dans le cadre d'une réflexion d'anthropologie économique sur le prélèvement seigneurial, ses modalités et ses transformations⁸. L'attention s'est portée sur le mouvement de conversion monétaire des prestations imposées jusque-là en travail qui, bien qu'il

Asiatic Studies, 1992, vol. 52 (2), p. 613-664. YOSHINO S., « Structure and Development of Miscellaneous Corvee Labour System », *Journal of Japanese History*, 2003, 487, p. 5-30. KIGOSHI R., « Assessment Practice of Corvee Labor Dues within Villages in the Early Tokugawa Period », *Journal of Historical Studies - Tokyo*, 1997, 696, p. 1-13. MILLER O., « Corvee Labour among Seoul Merchants in the Late Nineteenth Century », *Journal of the economic and social history of the Orient*, 2007, 50 (1), p. 41-71.

5. AUBERT C. « Investissement-travail et infrastructures agricoles : bilan et actualité des corvées en Chine », *Tiers-Monde*, 1991, 32 (127), p. 511-532.
6. REED C.-G. and DROSSO A.-M., « Labor services in the XIII century », *The Journal of economic history*, 1997, 2, p. 333-346. MORIMOTO Y., « In ebdomada operatur, quicquit precipitur ei » (Le polyptyque de Prüm, X) : service arbitraire ou service hebdomadaire ? Une contribution à l'étude de la corvée au haut Moyen Âge, *Peasants and Townsmen in medieval Europe*, Gent, Snoeck-Ducaju, 1995, p. 347-362.
7. Cf. SZÉKELY G., « Le passage à l'économie basée sur la corvée en Europe centrale et l'année 1514 », *Études historiques hongroises*, 1975, p. 309-325. KULA W., *Théorie économique du système féodal. Pour un modèle de l'économie polonaise, xv^e-xviii^e siècles*, Paris/La Haye, Mouton, 1970. MOGGACHA D., « Vers une théorie du mode de production féodal », *Canadian Journal of Political Science* (1980), 13, p. 149-161. *Forms of servitude in Northern and Central Europe*, P. Freedman and M. Bourin (dir.), Turnhout, Brepols, 2005.
8. Cf. *Pour une anthropologie du prélèvement seigneurial dans les campagnes médiévales (x^e-xiv^e siècles). Réalités et représentations paysannes*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004. *Calculs et rationalités*

s'engage dès la seconde moitié du XII^e siècle dans la France du Nord, ne semble pas obéir à une évolution linéaire dans le temps et dans l'espace. Si les corvées seigneuriales tendent globalement à s'alléger en Europe occidentale à l'époque moderne, elles font partie intégrante du servage qui sévit dans les campagnes danubiennes jusqu'à ce que les règlements organiques fixent au XIX^e siècle le nombre annuel de jours de corvée exigibles par les propriétaires à leurs tenanciers⁹. Toute une série de travaux s'attachent à en saisir les déterminants économiques, à commencer par l'impact de la conjoncture des prix sur l'emploi des prestations en travail. En Russie par exemple, la préférence pour les redevances (*obrok*) pendant la première moitié du XVIII^e siècle s'expliquerait par la pénurie d'intendants pour encadrer les domaines mais aussi par la volonté des propriétaires fonciers de garantir leurs revenus dans un contexte de forte instabilité des prix agricoles. Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, la hausse des prix contribuerait à expliquer l'intérêt de recourir à des prestations en service (*barshchina*)¹⁰.

La corvée est aussi un outil privilégié pour la construction et l'entretien des infrastructures routières en Europe. Plus largement l'emploi du travail forcé a trouvé un terrain de prédilection sur les chantiers routiers et ferroviaires, qu'il s'agisse des prisonniers de droit commun aux États-Unis, des détenus du Goulag et des déportés dans les camps de concentration nazis. Alors que l'on retient généralement dans le cas de l'Angleterre que le système capitaliste des *turnpike trusts*, on oublie que le *parish repair system* établi en 1555 et fondé sur le *statute labour* a perduré jusqu'au *General Highway Act* de 1835. Chaque année étaient élus les *surveyors of highways* chargés de superviser le travail que les villageois devaient fournir pour l'entretien des chemins communaux. L'importance de la prestation était fonction de la richesse : chaque propriétaire ou fermier d'une terre d'une valeur annuelle de 50 livres sterling ou d'un train de culture devait fournir une charrette avec son attelage et deux hommes ; quant aux habitants moins fortunés, ils étaient requis pour travailler pendant six jours sur les routes à moins qu'ils ne préfèrent salarier un manœuvre pour les remplacer. Ceux qui tentaient de s'y soustraire étaient passibles d'amendes prononcées par les justices de paix¹¹. À compter du

dans la seigneurie médiévale : les conversions de redevances entre XI^e et XV^e siècles, Paris, Publications de la Sorbonne, 2008. DEMADE J., *Ponction féodale et société rurale en Allemagne du Sud (XI^e-XV^e siècle). Essai sur la fonction des transactions monétaires dans les économies non capitalistes*, doctorat, G. Bischoff (dir.), université Strasbourg II, 2004.

9. Cf. NORTH M., « Wage labour versus corvée labour in East Prussian agriculture (sixteenth to eighteenth centuries) », *From the North Sea to the Baltic*, Aldershot 1996, p. 1-11. *Schiavitù e servaggio nell'economia europea, sec. XI-XVIII/Serfdom and Slavery in the European Economy, 11-18th Centuries*, Firenze University Press, 2014.

10. STANZIANI A., « Le deuxième servage, revisité. Institutions, travail et dynamiques économiques en Russie, mi XVII^e-fin XIX^e siècle », *Faire de l'histoire économique aujourd'hui*, J.-C. DAUMAS (dir.), Dijon, Éditions universitaires de Dijon, 2013, p. 269-278.

11. Cf. PAWSON E., *Transport and economy : the Turnpike roads of eighteenth century Britain*, London-New York, Academic Press, 1977. WEBB S. and B., *English local government : The story of the king's highway*, Longmans, Green in London, 1913, p. 27-42.

milieu du xvii^e siècle, les paroisses furent autorisées à convertir l'obligation en travail en une prestation en argent destinée à rémunérer des manœuvres ou à acheter des matériaux pour les communautés qui n'en disposaient pas sur place. Qu'il s'agisse des modalités de réquisition, des critiques dont il a fait l'objet dans la seconde moitié du xviii^e siècle et de son évolution, le *statute duty* en vigueur Outre-Manche, où le réseau routier est pourtant plus limité et la densité de population plus faible, présente d'évidentes similitudes avec la corvée royale en France. Au regard d'une telle proximité institutionnelle, il apparaît d'autant plus étonnant que les contemporains eux-mêmes n'aient pas invoqué côté français la précocité du rachat en Angleterre pour étayer leur discours de réforme, et côté anglais, la corvée royale pour dénoncer le despotisme de la politique routière.

Alors que l'Angleterre s'engage précocement dans la commutation du *statute labour*, l'emploi de la corvée reste très vivace dans l'Europe continentale au xviii^e siècle. Connue sous les termes de « Robot » ou « Frondienst » dans les États allemands, elle fait l'objet d'une longue et riche tradition historiographique¹². La thèse de Tomas Högberg sur la politique routière menée par la couronne suédoise entre 1750 et 1850 montre que l'entretien des infrastructures repose sur une organisation originale qui assigne aux propriétaires riverains la responsabilité d'une section définie¹³. Pour l'empire russe, T.-N. Busch a montré comment la corvée s'impose à compter de 1724 comme un levier essentiel de la politique routière¹⁴. Dans le duché de Savoie, si les grandes routes étaient entretenues par la caisse des Ponts et Chemins alimentée par une imposition spéciale sur les biens allodiaux féodaux ou religieux, les ponts et chemins vicinaux étaient à la charge des communautés par imposition ou par corvée¹⁵. Une histoire des régimes de corvée en Europe reste à écrire, pour dégager les logiques communes à cette catégorie de travail et des spécificités propres aux

12. Cf. SIEBECK O., *Die Arbeitssystem der Grundherrschaft des deutschen Mittelalters : seine Entstehung und seine soziale Bedeutung*, Tübingen, Laupp, 1904. GRÜLL G., *Die Robot [schwerarbeit] in Oberösterreich*, Linz, 1952. BONACKER W., *Strassenbau bis zum Jahre 1830*, Köln, E. Korn, 1962. MÜLLER U., « Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit », *Comparativ. Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung* Heft 1996/2, Leipzig, Leipziger Universitätsverlag, p. 11-50. LONGEN N., « Bürgerliche Frondienste im Wegebau. Die Aufhebung städtischer Freiheiten in Kurtrier gegen Ende des 18. Jahrhunderts », *Die Welt der Europäischen Straßen von der Antike bis in die Frühe Neuzeit*, T. Szabo (dir.), Göttingen, Max-Planck-Institut für Geschichte in Göttingen, 2009, p. 321-341. *Id.*, « Der Wandel der Wegebaufronen. Transformation der Dienstverpflichtungen in Stadt und Land im Trierer Raum, ca. 1716-1850 », *Unfrei Arbeit. Ökonomische und Kulturgeschichtliche Perspektiven*, Hildesheim, G. Olms, 2007, p. 200-229.

13. HÖGBERG T., *Ett stycke på väg : Naturavvållning med lotter i Västmanlands län ca 1750-1850*. Uppsala, Acta Universitatis Upsaliensis, 2015.

14. BUSCH T. N., « Connecting an empire Eighteenth-century Russian roads, from Peter to Catherine », *Journal of Transport History*, Sept. 2008, vol. 29 (2), p. 240-258.

15. LATHUILLE N. et PALUEL-GUILLARD A., « La construction des routes en Savoie au xviii^e siècle », *Le Réseau routier en Savoie et en Piémont. Bulletin du centre d'Études franco-italiennes*, 1981, n° 5, p. 87-96.

contextes locaux qui peuvent s'expliquer par des configurations démographiques, la densité de l'équipement routier ou encore les possibilités de financement. L'élargissement du champ d'observation à l'échelle de l'Europe invite à réviser une historiographie volontiers portée à opposer l'archaïsme de la corvée en France à la supériorité de la solution financière retenue Outre-Manche.

L'historiographie disponible sur la corvée en France est pour l'essentiel datée. Le volume que E.-J.-M. Vignon, ingénieur des Ponts et Chaussées en charge du dépôt des Cartes et Plans du Ministère des Travaux Publics, lui consacra dans le cadre de ses *Recherches historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVII^e et XVIII^e siècles* parues à la fin du XIX^e siècle, constitue une référence incontournable. Après une présentation érudite de l'histoire de la corvée, cet ouvrage compile toute une série de sources couvrant le XVIII^e siècle, et qui pour certaines ont disparu au gré des recouvrements. Au début du XX^e siècle, plusieurs monographies se sont ensuite attaché à décrire le régime de la corvée royale dans le cadre de différentes généralités du royaume de France : la Bretagne (J. Letaconnoux), le Poitou (F.-P. Clément et Th. Ducrocq), la Lorraine (P. Boyé), l'Alsace (R. Werner). Juriste de formation, Gabriel Habault a été le seul à proposer une présentation générale de la corvée à l'échelle du royaume. Toutefois cette étude, qui repose sur la documentation compilée par Vignon, ne s'appuie sur aucune archive originale¹⁶. Elle s'inscrit dans une temporalité particulière qui correspond au débat relatif à la suppression de la prestation en nature qui sera finalement effective en 1904. La thèse de G. Habault se clôt d'ailleurs sur un développement consacré à la prestation en nature, pour en souligner les similitudes et les dissemblances avec la corvée d'Ancien Régime.

Dans une large mesure, l'histoire de la corvée royale a été orientée par l'idée de son inéluctable suppression, inspirée par la raison triomphante de la philosophie libérale. Les études consacrées à la corvée retracent volontiers, et avec force détails, les expériences réformatrices engagées dans des généralités pionnières, la réforme avortée en 1776 et la commutation décidée en 1786 pour les pays d'élections et programmée dans les pays d'états¹⁷. Rares sont *a contrario* les études examinant les arguments avancés par les détracteurs de la fiscalisation de la corvée, comme Régine Robin analysant, par l'étude des discours, les remontrances que le parlement de Paris formula à l'encontre de l'édit de février 1776 supprimant la corvée¹⁸.

16. HABAUT G., *La Corvée royale au XVIII^e siècle*, Paris, L. Larose, 1903.

17. LESORT A., « La question de la corvée des grands chemins sous Louis XVI après la chute de Turgot », *Actes du Congrès national des sociétés savantes*, section moderne et contemporaine, Paris, CTHS, VII, 1968, p. 49-95.

18. MALDIDIER D. et ROBIN R., « Polémique idéologique et affrontement discursif en 1776. Les grands édits de Turgot et les remontrances du Parlement de Paris », *Langage et idéologies. Le Discours comme objet d'histoire*, Paris, éd. ouvrières, 1974, p. 13-80.

Dans l'historiographie disponible sur les routes au XVIII^e siècle, le paradoxe est saisissant entre la célébration des résultats de la politique monarchique d'une part et le procès de son principal levier que fut la corvée de l'autre. Cette lecture à charge qui a longtemps prévalu dans les travaux des historiens tient largement au fait qu'ils ont repris à leur compte le discours critique des contemporains. Or, comme d'autres institutions accusées par les Lumières libérales d'avoir bridé l'économie d'Ancien Régime – les corporations et les privilèges notamment – la corvée a été passée au crible de jugements de valeur et d'arguments idéologiques qui ont contribué à en livrer sinon une vision déformée du moins réductrice. Elle apparaît de moins en moins justifiable au regard des principes de liberté, d'humanité et d'équité. Présentée comme un facteur d'aggravation de la misère des paysans, elle est faite peser sur le monde rural de façon arbitraire et tyrannique pour une utilité toute relative. Ce sont ces représentations de la corvée, qui ne sont d'ailleurs pas exemptes de contradictions, qu'il importe de réviser et de soumettre à la critique. C'est en mettant à distance à la fois la dramatisation du discours de l'économie politique et le procès instruit par l'historiographie, qu'il devient possible de comprendre la corvée comme une institution historiquement située et complexe.

L'économie de la corvée

Cette ambition s'inscrit dans l'attention renouvelée depuis quelques années, conjointement dans plusieurs champs disciplinaires, aux formes de mobilisation du travail. La notion de « travail contraint » a ainsi permis de réinterroger la distinction réductrice entre le travail dit forcé et le travail dit libre, et de repenser l'articulation voire l'intrication entre des formes de travail qui ont souvent été considérées comme exclusives l'une de l'autre. Il s'agit de « comprendre la dynamique de certaines formes historiques du travail à partir de la tension, historiquement située, entre liberté et contrainte¹⁹ ». La contrainte renvoie non seulement aux modalités du travail et à son organisation, notamment en termes de temps de travail, mais aussi à l'obligation de travailler pour disposer d'un revenu faute de propriétés ou d'autres moyens de subsistance, et au contrôle des flux de main-d'œuvre. L'idée que l'essor du capitalisme productif serait marqué par l'avènement du contrat salarial et le triomphe du travail libre, tandis que le recours au travail forcé aurait dominé l'organisation de la production dans les économies anciennes et féodales, fait l'objet depuis quelques années d'une relecture critique²⁰. La consécration du travail salarié n'est

19. *Le Travail contraint en Asie et en Europe XVII^e-XX^e siècle*, A. Stanziani (dir.), Paris, éd. MSH, 2009, p. IX.

20. BÉNOT Y., *La Modernité de l'esclavage. Essai sur la servitude au cœur du capitalisme*, Paris, La Découverte, 2003. MILES R., *Capitalism and unfree labour : Anomaly or necessity?*, Tavistock-

plus considérée comme le résultat d'un vaste mouvement historique de libération et d'émancipation, d'autant que, comme on l'a évoqué, l'économie capitaliste s'accommode aisément de formes de travail contraint. La résurgence de formes contemporaines de travail non libre, de même qu'elle oblige à réviser une approche volontiers téléologique selon laquelle la libération progressive du travail passerait de la contrainte au salariat, vient démentir le postulat selon lequel le travail servile constituerait une survivance de la féodalité et des vestiges de sociétés traditionnelles. Cependant, et alors que depuis plusieurs décennies les ouvrages consacrés aux formes de travail contraint se sont multipliés, la corvée – au même titre d'ailleurs que le travail requis – reste une réalité rarement évoquée. Robert Castel, pour montrer que le salariat ne procède pas de la liberté et du contrat mais de la tutelle, l'érige pourtant en « prototype de la forme d'échange obligée à travers laquelle un travailleur manuel s'acquitte de sa tâche » et va même jusqu'à lui reconnaître un rôle précurseur dans les résistances à l'avènement du rapport salarial moderne²¹.

Si la corvée s'inscrit pleinement dans une réflexion sur le travail, ses catégories et ses frontières, elle se place aussi résolument dans le contexte actuel d'une attention renouvelée aux institutions dans les sciences sociales en général et en histoire économique en particulier²². Il ne s'agit plus comme le postulaient les approches néo-institutionnalistes de comprendre les effets des institutions sur les performances économiques de tel ou tel pays, mais, dans la veine des travaux engagés en sociologie économique et par l'économie des conventions, de prendre de la distance avec une orientation essentiellement descriptive et normative pour appréhender la diversité des attentes, des besoins, des représentations et des stratégies qui façonnent le rapport des individus et de la puissance publique avec les institutions. Une telle approche part du principe qu'une institution ne saurait être étudiée en dehors des processus sociaux de sa mise en œuvre et des coordinations concrètes auxquelles elle donne lieu. Elle est aussi à étudier dans une perspective dynamique pour montrer comment elles présentent dans des contextes particuliers une solution spécifique et précaire, et sont sans cesse

Methuen, London and New York, 1987. CORRIGAN P., « Feudal Relics or Capitalist Monuments? Notes on the Sociology of Unfree Labour », *The Sociology of migration*, 1996, p. 3-31. STANZIANI A., « Free Labor-Forced Labor : An Uncertain Boundary? The Circulation of Economic Ideas between Russia and Europe from the 18th to the Mid-19th Century », *Kritika Explorations in Russian and Eurasian History*, vol. 9 (1), Winter 2008, p. 27-52.

21. CASTEL R., *La Métamorphose de la question sociale. Une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995, p. 150.

22. BESSY C. et FAVREAU O., « Institutions et économie des conventions », A. LEROUX et P. LIVET (dir.), *Leçons de philosophie économique – Économie Politique et Philosophie Sociale, Economica*, 2005, p. 207-243. CHATRIOT A. et LEMERCIER C., « Institutions et histoire économique », *L'histoire économique en mouvement, entre héritages et renouvellements*, J.-C. DAUMAS (dir.), Villeneuve d'Asq, Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 143-165. DOCKÈS P., « La nouvelle économie institutionnelle, l'évolutionnisme et l'histoire », *Revue européenne des sciences sociales*, 1998, t. XXVI (110), p. 77-96.

amenées à s'adapter pour maintenir un certain équilibre fonctionnel. Ce sont ces questionnements qu'en rouvrant le dossier de la corvée, on entend ici prolonger et poursuivre à travers cette étude qui vise à comprendre les évolutions institutionnelles de la corvée, en les resituant dans les dynamiques économiques qui les conditionnent et celles qu'elles impulsent.

Il importe d'abord de comprendre les raisons du choix de la corvée que fait la monarchie dans la première moitié du XVIII^e siècle pour entreprendre son vaste plan de construction et de rénovation des infrastructures routières. Quelles sont les contraintes économiques et sociales qui justifient la réquisition en travail ? Aurait-il été possible d'opter pour un autre moyen que la mobilisation et l'allocation des ressources en travail qu'offre la corvée ? La France, compte tenu de son niveau de productivité agricole et de la concurrence qu'exercent les grands chantiers urbains, avait-elle des disponibilités en main-d'œuvre pour faire face à des objectifs de construction et d'entretien routiers tout à fait considérables ? L'argument de la disponibilité de main-d'œuvre non qualifiée et en sous-emploi dans le cadre d'un royaume très peuplé suffit-il à expliquer la réquisition des communautés riveraines ? Le recours à la réquisition se justifie-t-il par un manque de fonds à allouer pour le financement des infrastructures ou par l'absence de solutions alternatives ? Le choix de la corvée ne résulte-t-il pas aussi d'une préférence des communautés pour une prestation en travail plutôt qu'une contribution en argent ? En somme, la question qui se pose est de savoir comment la monarchie pouvait engager une ambitieuse politique routière dans un royaume majoritairement rural. Il importe donc de saisir les attentes auxquelles elle répond tant du côté de la puissance publique que des corvéables eux-mêmes. Le choix politique de la réquisition en travail intervient par ailleurs non seulement dans un contexte de contraintes, mais aussi dans un système de valeurs qui la justifie très largement. Un élément de grande complexité tient au fait que la corvée, loin d'être uniforme et statique au cours du siècle, évolue singulièrement dans les modalités de son exigibilité, avec le rachat de la corvée mis en œuvre dans plusieurs généralités à partir des années 1760, et l'impôt de remplacement finalement décidé en 1786 dans les pays d'élections. Cette plasticité même de la corvée invite à comprendre la dynamique des enjeux économiques, politiques et sociaux qui déterminent en retour ses transformations. De quels changements la commutation rendent-elles compte dans des campagnes touchées par une pénétration croissante de l'économie de marché, des stratégies de maximisation du profit, des modes de régulation de plus en plus monétarisés et une consommation marchande élargie ?

La question du choix de la corvée et de ses transformations au cours du siècle est indissociable de celle de sa portée sur les dynamiques économiques. La question de l'incidence économique de la corvée engage toute une série d'interrogations fondamentales sur la concurrence qu'exercerait

la corvée en travail sur les tâches productives, sur la distribution du travail paysan partagé entre les activités agricoles et des occupations annexes qui connaissent dans le cadre de la proto-industrie ou sur les ateliers de charité un développement sans précédent au cours du XVIII^e siècle, ou encore sur la monétarisation des campagnes et l'entrée d'une partie de la population rurale dans le circuit de la dépense. Quant à comprendre à plus ou moins long terme la portée du choix de la corvée, cela relève d'un véritable défi de connaissances et d'interprétations dans lequel il ne semble guère possible de s'engager. Comment mesurer le rôle de la corvée dans l'augmentation des circulations et plus largement dans la croissance économique, dont l'historiographie tend à réévaluer dans l'ordre des déterminations le rôle de la commercialisation par rapport à une explication fondée jusqu'alors principalement sur la conjoncture de la production ? Le choix de la corvée a-t-il retardé en France le recours à l'emprunt qui ne s'imposera qu'au XIX^e siècle comme levier majeur du financement des infrastructures ? Quel impact la corvée a-t-elle eu sur le développement des entreprises de travaux publics ? A-t-elle pesé sur le développement de la proto-industrie ? Ce sont là autant de questions qui se posent mais auxquelles il est, en l'état, très difficile de répondre.

À partir d'une analyse croisée des conditions de son fonctionnement, de son organisation administrative, des pratiques qui la façonnent et des discours qui renseignent sur les représentations que s'en font les acteurs, il est en revanche possible d'objectiver et d'historiciser en même temps les logiques de la corvée. C'est en articulant les objectifs assignés, les moyens investis et les résultats obtenus, qu'il importe aussi de prendre la mesure de son action. L'analyse repose nécessairement sur le large éventail de savoirs quantitatifs et de discours chiffrés produits dans le cadre de l'administration de la corvée et de l'élaboration de sa réforme pour en évaluer la légitimité et en conduire la mise en œuvre. L'étude de la corvée ouvre toutefois sur toute une série d'interrogations qui dépassent largement la compréhension de sa stricte efficacité institutionnelle. Ses interactions avec la construction de l'État monarchique, la constitution de savoirs administratifs, la réflexion sur les enjeux fiscaux, les ressorts du démarrage de la croissance, les catégories du travail ou encore la constitution de l'économie politique comme discipline scientifique en font un point d'observation de première importance pour saisir les transformations du XVIII^e siècle.

Les échelles de l'enquête

Le cadrage chronologique et géographique du sujet s'est trouvé déterminé par ces interrogations sur les dynamiques historiques de la corvée. Aussi suggestives que soient les approches monographiques, seule une étude globale est à même de rendre compte d'un ensemble de logiques communes,

d'une régularité de pratiques et d'une convergence de discours, tout en assumant la diversité des régimes de corvée et leur évolution différentielle dans le temps. C'est d'ailleurs à l'échelle du royaume que la question de la corvée va de plus en plus se poser et que se définissent les enjeux de la commutation en 1776 et en 1786. Les territoires coloniaux, parce qu'ils présentaient des configurations différentes en termes d'équipement routier et de financement des infrastructures, ont toutefois été exclus de cette étude. À partir de ce cadrage général, il nous a fallu jouer des échelles en articulant une intelligence globale de la corvée et des écarts localement situés²³. Cette variation de focale permet notamment d'étudier les différents niveaux auxquels était pensée l'économie de la corvée. De même que cette enquête embrasse un large cadre géographique, elle trouve sa cohérence dans une temporalité qui couvre un long XVIII^e siècle, depuis la systématisation de la réquisition en travail jusqu'à son abolition en 1789, qu'elle soit exigée en travail ou sous forme de supplément d'impôt. Seul ce large spectre chronologique permettait de prendre véritablement la mesure des dynamiques comptables et métrologiques qui sous-tendent la fiscalisation de la corvée.

Il aurait été déraisonnable de se lancer dans une telle entreprise sans pouvoir s'appuyer au préalable sur un ensemble de monographies locales (la Bretagne, le Poitou, la Lorraine, l'Alsace, le Lyonnais, la Guyenne, la Champagne, la généralité de Caen...) ²⁴, et sur la compilation des archives du Ministère des Travaux publics publiée par E.-J.-M. Vignon, et qui pour un grand nombre d'entre elles ont été détruites lors de l'inondation de 1910. À partir de ce solide corpus, il devenait possible d'entreprendre de plus amples investigations en respectant la double exigence d'une perspective générale et d'éclairages locaux. Le dépouillement systématique de la correspondance résiduelle entre les ingénieurs des Ponts et Chaussées et leur administration de tutelle nous a permis d'abord d'embrasser l'ensemble des généralités où s'exerçait l'action de l'administration des Ponts et

23. Dans sa thèse soutenue en 2008, Stéphane Blond constatait qu'« il manque encore aujourd'hui une vraie synthèse sur la corvée royale, alors que cette mesure a paradoxalement suscité de vastes et vifs débats. Il serait mal venu de combler ici cette lacune historiographique, car ce travail impose une longue et patiente multiplication des études de cas » (S. BLOND, *L'Atlas de Trudaine. Pouvoirs, administrateurs et savoirs techniques (v. 1730-v. 1780)*, thèse de doctorat, D. Nordman (dir.), EHESS, 2008, t. 1, p. 80).

24. LETACONNOUX J., *Le Régime de la corvée en Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, Plihon et Hommay, 1905. CLÉMENT F.-P., *La Corvée des grands chemins en France et spécialement en Poitou sous les intendants de Blossac et Boula de Nanteuil*, Thèse, Poitiers, 1899. BOYE P., *Les Travaux publics et le régime des corvées en Lorraine au XVIII^e siècle*, Paris, Berger-Levrault et C^{ie}, 1900. WERNER R., *Les Ponts et Chaussées d'Alsace au XVIII^e siècle*, Strasbourg, imp Heitz et C^{ie}, 1929. CHATELARD (Abbé L.), « La corvée royale dans le Lyonnais (1720-1789) », *Revue d'histoire de Lyon*, mai-juin 1908, p. 161-185. DESGRAVES L., *L'Introduction de la corvée dans la généralité de Guyenne par l'intendant Claude Boucher en 1736*, Agen, Impr. Laborde, 1946. DARTIGUE-PEYROU C., *Dupré de Saint-Maur et le problème des corvées. Le conflit entre l'intendant de Guyenne et le Parlement de Bordeaux (1776-1785)*, Mont-de-Marsan, 1936. PLACE C., *L'Intendant François-Jean Orceau de Fontette et la transformation de la corvée royale des chemins (1752-1787)*, thèse de droit, dactyl., Caen, 1966.

Chaussées²⁵. La série ancienne des archives des pays d'états, pays d'élections et intendance (H1) apporta des compléments utiles. Il était matériellement impossible de faire le dépouillement exhaustif des 95 dépôts d'archives départementales; la consultation systématique des inventaires de la série C a d'ailleurs révélé l'inégalité des fonds conservés localement. La sélection du corpus de sources, si elle a été en partie dictée par le repérage des documents comptables, obéit à une méthode raisonnée. Les généralités qui les premières ont expérimenté la commutation – celles de Caen et de Limoges – se sont imposées comme des terrains privilégiés d'investigation. Pour étudier la période 1776-1786, qui méritait une étude beaucoup plus approfondie que le sort qui lui est généralement fait de simple parenthèse entre l'échec d'une imposition des propriétaires et la conversion indexée sur la taille, le choix s'est porté sur des généralités qui au lendemain de la réforme avortée de Turgot ont opté pour le rachat (Bordeaux, Tours, Lyon et Riom). Il importait également de prendre en compte les États provinciaux qui firent le choix de la corvée au XVIII^e siècle – la Bretagne et la Bourgogne – et qui conservèrent la réquisition en travail jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. D'autres circonscriptions particulièrement bien documentées, comme les généralités d'Alençon, de Châlons, de Hainaut et de Soissons, et les intendances de Lorraine et de Roussillon ont apporté des éclairages complémentaires.

La collecte de documents comptables s'est révélée particulièrement riche, et a permis d'embrasser, sur des terrains d'enquête diversifiés, un large spectre chronologique depuis la progressive introduction de la corvée en travail dans le royaume jusqu'à sa fiscalisation à la fin de l'Ancien Régime. Chacun de ces terrains d'investigation, sélectionnés pour les éclairages spécifiques qu'ils étaient susceptibles d'apporter sur des périodes lourdes d'enjeux, a donné lieu à un dépouillement systématique des archives relatives à la corvée, de façon à permettre une compréhension diachronique des configurations locales. Le choix des fonds d'archives a été conçu également pour correspondre aux registres d'exemples cités dans les écrits qui sous-tendent la querelle de la corvée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : dans l'article de l'*Encyclopédie*, l'ingénieur Nicolas-Antoine Boulanger fait référence à la route de Tours à Château-du-Loir²⁶; la Bresse est citée par Nicolas de Fer de la Nouerre; les routes d'Auvergne reviennent sous la plume de plusieurs auteurs²⁷; l'exemple

25. A.N. F14 123-181.

26. BOULANGER N, Article « Corvée », *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des arts et métiers*, Paris, Briasson, 1754, t. IV, p. 283.

27. PINOT DUCLOS C. (?), *Réflexions sur la corvée des chemins ou supplément à l'« Essai sur la voirie » pour servir de réponse à la critique de l'« Ami des hommes »*, Nyon, 1762, p. 317. THÉLIS C.-A. de, *Idées d'un citoyen sur les chemins*, s. l., 1771, p. 24 et p. 34, et *Idées proposées au gouvernement sur l'administration des chemins, suivies d'un détail de ceux qu'il a fait faire à prix d'argent par des soldats et des paysans...*, s. l., 1777, p. 19-30. L'exemple du département de Saint-Flour est abondamment développé dans le *Mémoire et observations aux différents moyens de suppléer à la corvée*, cahier in-4, s. l., Bibl. ENPC Ms 2156.

de la Bourgogne²⁸ est davantage convoqué que celui de la Bretagne²⁹ ; dans la joute qui oppose l'abbé Baudeau à Charles-Axel Guillaumot, la généralité de Paris est mise en parallèle avec celle de Champagne³⁰...

Une perspective diachronique nous est apparue la mieux à même de concilier dans un même mouvement les dynamiques institutionnelles de la corvée et l'explicitation de ses rationalités multiples (politique, institutionnelle, administrative, fiscale, économique et intellectuelle). Après un premier chapitre centré sur l'institutionnalisation de la corvée en travail et les raisons de ce choix au début du XVIII^e siècle, l'étude du travail administratif et des procédures qui président à sa mise en œuvre analyse comment s'est construite une institution, à travers la mobilisation de savoirs et l'apprentissage de répertoires d'actions (chapitre II). L'expérience du travail des corvéables et leurs réactions face à la réquisition livrent une autre appréciation de la corvée (chapitre III). L'analyse de l'introduction différenciée du rachat dans les généralités de Caen et de Limoges dans les années 1760 donne à comprendre comment la corvée se transforme en modifiant les logiques de sa répartition et les conditions de son application (chapitre IV). Parallèlement les dispositifs de gestion dont l'introduction participe à la consolidation de l'institution, concourent à la mesure de son coût et à l'élucidation de ses logiques d'action (chapitre V). La disqualification de la corvée, largement alimentée par la controverse physiocratique, fournit l'occasion de poser la question de son incidence économique (chapitre VI). Après la réforme avortée de A.-R.-J. Turgot, la corvée devient l'objet de toute une série d'enquêtes administratives et d'investigations savantes, qui en cherchant à lui trouver des alternatives participent à sa mesure (chapitre VII). Le dernier chapitre permettra enfin de s'interroger sur la pertinence de la préférence donnée à l'entreprise sur la corvée en travail.

28. FER DE LA NOUERRE N. *De la possibilité de faciliter l'établissement général de la navigation intérieure du royaume, de supprimer les corvées, et d'introduire dans les travaux publics l'économie que l'on désire*, Paris, Cailleau, 1786, t. 2, p. 265-266, THÉLIS C.-A. de, *Idées d'un citoyen sur les chemins*, op. cit., p. 27.

29. Cf. TOUSTAIN C.-G. de, vicomte de Richebourg, *Pro aris et focis*, Philadelphie, d'Armorique et non d'Amérique, 1776.

30. BAUDEAU N., *Mémoire sur les corvées, servant de réplique à leurs apologistes*, s. l., 1775, p. 6, et GUILLAUMOT C.-A., *Lettre à M. Grosley avocat au Parlement, de l'Académie royale des inscriptions et belles-lettres, sur l'Administration des corvées*, s. l., s. d. (1773?), p. 16-31 et p. 57-75.