

### Attention aux voleurs de pavés !

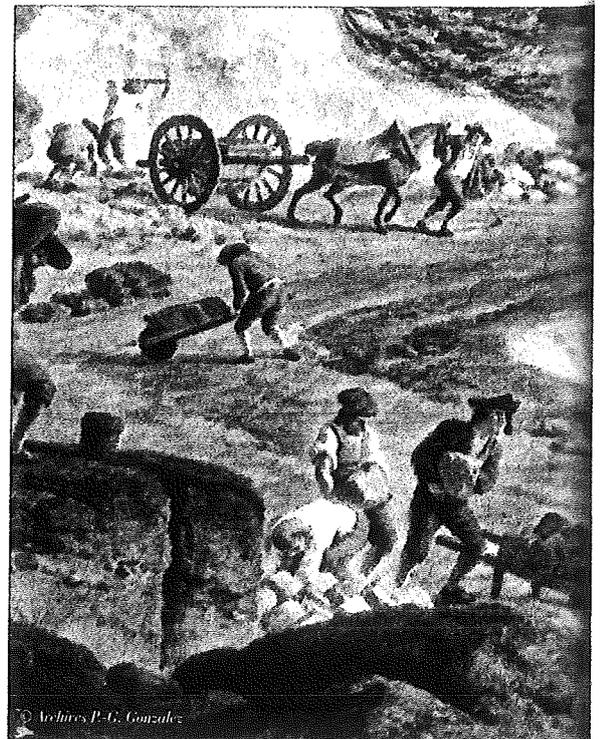
*Un arrêt royal, daté de 1731, déplore divers larcins commis en ville : « Sa Majesté étant informée que les entrepreneurs des ouvrages neufs et d'entretien des ponts, chemins et chaussées du royaume sont troublés dans leurs travaux ; qu'il arrive fréquemment dans ladite ville de Paris, que différents particuliers enlèvent pendant la nuit les pavés conduits sur les ateliers et destinés aux ouvrages du lendemain, que d'autres ont dépavé des portions considérables de chaussée, soit pour employer les pavés pour leur usage particulier, soit pour les fendre et débiter pour de petits ouvrages, soit pour les réduire en poudre et les vendre aux marbriers et autres artisans : en conséquence défend à tous particuliers de dépaver les rues de Paris. A peine pour les contrevenants d'être pour la première fois attachés au carcan avec écriteaux sur lesquels sera écrit : voleur de pavés et d'être en cas de récidive condamnés aux galères. »*

### *Le cantonnier sur la sellette*

**A**u 19<sup>e</sup> siècle, on compte plusieurs milliers de cantonniers répartis dans les anciennes provinces françaises. L'origine de leur nom semble à rechercher dans un sens ancien de « canton » qui désignait un « coin », un « lieu retiré » et même dans certains cas une prison. On peut ainsi penser que les prisonniers ou « cantonniers » employés de force sous l'Ancien Régime à l'entretien des routes ont laissé leur dénomination à ceux qui leur ont succédé : les ouvriers préposés à l'entretien des routes. Une circulaire de 1828 explique :

*« On doit choisir les cantonniers de manière que leur résidence se trouve à proximité de leurs cantons. Il ne faut conserver que ceux qui montrent du zèle, qui aiment leur état et tiennent à l'honneur de bien entretenir la portion de route qui leur est confiée. Il est important qu'ils soient employés toute l'année et qu'ils aient l'assurance de garder*

*leur place tant qu'ils ne rempliront leurs devoirs. On ne doit point les réunir pendant des mois entiers, comme on le fait dans quelques départements, pour les faire travailler en brigade et loin de leur cantons, car un ouvrier qu'on détourne de ses occupations journalières et des soins d'entretien qui lui sont confiés n'est plus responsable des dégradations qui se manifestent et à cet inconvénient se joint celui, beaucoup plus grave, d'affaiblir chez lui le désir de bien faire. Par la suite des mêmes motifs, on doit, autant que faire se pourra, renoncer à l'usage, existant dans quelques localités, de permettre aux cantonniers de faire la moisson. Il est vrai que dans cette saison, les routes sont généralement dans un état satisfaisant, et exigent rarement un emploi de matériaux : mais c'est aussi l'époque des orages et d'ailleurs, à l'instant où ces ouvriers sont chargés du curage et de l'entretien des fossés, il est évident qu'ils auront toujours à s'occuper, même au milieu de l'été. Il serait même convenable et utile de les charger d'ouvrir des fossés neufs aux époques où leur travail n'est pas nécessaire pour l'entretien des routes ou le simple curage des fossés. On conçoit facilement quel parti on peut tirer des cantonniers pour ces divers services, si l'on veille avec soin au bon emploi de leur temps. »*



© Archives P.-G. Gonzalez

## Devoir de formation

*Il ne suffit pas que  
les cantonniers soient  
choisis, il faut encore  
qu'ils soient instruits.*

« Il est plus difficile qu'on ne le pense de faire comprendre à un ouvrier les meilleurs moyens à employer pour rendre ses soins et son travail profitables. Pour arriver à ce but, il faut que les piqueurs, les conducteurs et les ingénieurs se fassent accompagner, dans leurs tournées, par chaque cantonnier, dans l'étendue de son canton ; qu'ils saisissent cette occasion de leur montrer ce qu'ils ont fait de bien et de mal, et de leur donner, pour ainsi dire quelques leçons d'application. L'ingénieur en chef lui-même ne doit pas dédaigner de descendre à ces détails, et de profiter de ses tournées annuelles pour faire connaître à tous les devoirs et les moyens de les remplir. On doit veiller à ce que les cantonniers soient munis des outils prescrits par le règlement, et faire joindre à ces outils des trapèzes formés de quatre fortes lattes indiquant les dimensions des fossés. Il importe encore que les piqueurs et conducteurs ne soient pas occupés de projets étrangers à l'administration. Enfin, MM. les ingénieurs en chef ne manqueront pas de donner l'exemple de cette application exclusive des individus, aux fonctions pour lesquelles ils sont établis, en s'interdisant eux-mêmes toute distraction des agents de leur service.

L'article 22 du règlement oblige les cantonniers à porter, dans leur travail, un chapeau avec une fleur de lys et un costume uniforme. On a satisfait à la première de ces indications : mais ce n'est que dans quelques départements qu'on leur fait porter le costume uniforme. Il est à désirer que cette mesure devienne générale : elle facilite la surveillance de la police, et a l'avantage d'attacher les cantonniers à leur état. » (Circulaire des ponts et chaussées et des mines, 1828).

### *Changement de régime*

Par courrier en date du 22 novembre 1814, le directeur général des Ponts et Chaussées (M. Pasquier), précise à MM. les préfets :  
« La sculpture des aigles en demi-bosse sur les bornes départementales n'offrant pas assez de relief pour les transformer en fleurs de lis d'une dimension proportionnée, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai décidé que ce changement aurait lieu de la manière suivante : la fleur de lis sans couronne sera sculptée en relief, mais au lieu d'être comme l'aigle, en saillie sur le corps de la borne, elle sera placée dans une calotte circulaire dont le diamètre aura vingt-quatre centimètres et la plus grande profondeur vingt-quatre millimètres... La modification que je viens de prescrire n'ayant pour but que la substitution d'un emblème à un autre, il ne sera rien changé aux dimensions générales déterminées pour ces bornes par la circulaire du 11 février 1813. » Ce texte montre la volonté des nouveaux venus d'effacer toutes les traces de l'Empire. Nous sommes pendant la première Restauration (juin 1814 - mars 1815), juste avant le retour de Napoléon 1<sup>er</sup> et les Cent jours...

## Des préoccupations « terre à terre »

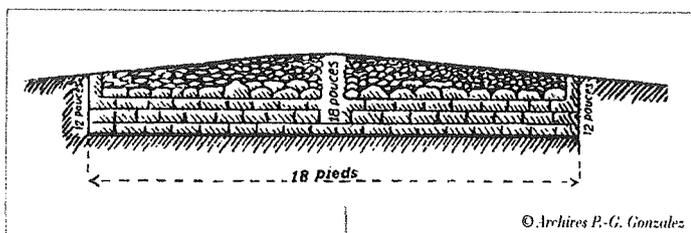
*Pas facile de garantir  
l'entretien des routes !*

Dans une lettre circulaire, M. Becquey, directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines, précise : « Monsieur le préfet... Les routes royales se divisent en deux classes par la nature de leur construction. Les unes ont des chaussées d'empierrements ou de gravelages, et les autres des chaussées en pavé. Il y a depuis longtemps des cantonniers sur les premières. Et il n'y en a point eu jus-

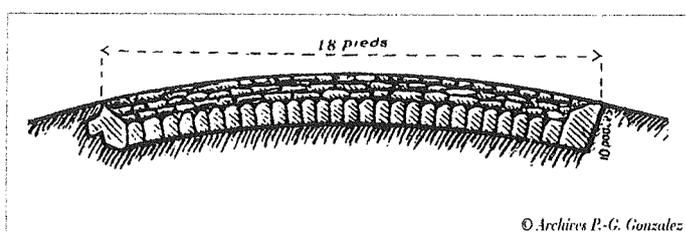
## Les préposés des poids publics

*L'ordonnance du roi du 16 juillet 1828 sur les voitures publiques rappelle l'existence des employés aux ponts à bascule : « ils seront tenus, sous peine de destitution, de peser, au moins une fois par trimestre, une des voitures publiques par chaque route desservie. Il est, en conséquence, ordonné à tout gendarme en fonction de s'arrêter dans sa tournée à chaque pont à bascule qui se trouvera sur sa route, de recevoir les déclarations que les préposés auraient à lui faire, et de se charger des procès-verbaux des délits qui*

*auraient été commis pour les déposer au greffe. » Cette institution a été créée : « Dans toutes les villes où les besoins du commerce l'exige, il est établi par le préfet, sur demande des municipalités, des bureaux de pesage, mesurage et jaugeage publics, où toute personne peut faire peser, mesurer et jauger ses marchandises par des peseurs et mesureurs assermentés dits "peseurs et mesureurs publics", moyennant une rétribution juste et modérée. » (Arrêté du 7 brumaire an IX, le 29 octobre 1800). ■*



© Archives P.-G. Gonzalez



© Archives P.-G. Gonzalez

*Différents types de construction de routes en usage au début du 19<sup>e</sup> siècle.*

*qu'ici sur les secondes, sauf quelques exceptions assez rares. Beaucoup de parties de routes n'ont point encore de fossés. D'autres, par la nature du terrain sur lequel elles sont assises, ont des talus sujets aux éboulements et qu'il faut entretenir. Enfin dans certaines localités, les routes sont bordées de murs, ou de haies, ou de propriétés précieuses, et il devient nécessaire de porter au loin les déblais dont on doit se débarrasser.*

*Ces ouvrages ne peuvent pas toujours être confiés parce qu'ils détourneraient trop ces ouvriers des soins qu'ils doivent aux routes et à l'entretien des fossés. MM. les ingénieurs doivent examiner le mode qu'il est convenable de suivre pour l'exécution de ces ouvrages. L'ouverture des fossés peut être exécutée à l'aide d'ateliers ambulants dirigés par les employés de l'administration, ou portée dans les baux d'entretien des routes. Le transport des déblais peut être confié aux entrepreneurs et, lorsque ce moyen sera préféré, il faudra le comprendre dans les baux. Il n'y a point de bonnes routes sans fossés pour l'écoulement des eaux : il faut donc en ouvrir parfois où il*

*n'en existe point. Lorsqu'il sera nécessaire d'en charger les entrepreneurs, il suffira d'énoncer cette sorte de travail dans les devis d'entretien, et d'indiquer, dans les détails qui les accompagnent, les prix à allouer pour chaque mètre cube de déblais provenant de l'ouverture des fossés neufs. On aura soin de prévoir l'espèce des déblais, soit dans un terrain ordinaire, soit dans un terrain mêlé de pierrailles et de rochers au pic, soit enfin dans des rochers à la poudre. MM. les ingénieurs en chef doivent tous les ans vous proposer de destiner des fonds à l'ouverture des fossés, et porter leurs propositions, à ce sujet, dans la répartition des fonds de chaque exercice, jusqu'à ce que les fossés soient ouverts partout où ils sont nécessaires. Il est entendu qu'ils proportionneront leurs dimensions en longueur, largeur et profondeur, aux besoins et à la nature du sol. Dans les éboulements considérables qui viennent obstruer les fossés, il n'y a généralement que des déblais à faire pour les rétablir, ainsi que les formes de la route : il faut adjoindre, quand il est nécessaire, des auxiliaires aux cantonniers pour opérer ces déblais. »*