

Marie-Claire ROBIC*

• ATLAS
 • FRANCE
 • REVOLUTION FRANÇAISE
 • TERRITOIRE

• ATLAS
 • FRANCE
 • FRENCH REVOLUTION
 • TERRITORY

• ATLAS
 • FRANCIA
 • REVOLUCION FRANCESA
 • TERRITORIO

Il manquait à la Révolution son Atlas. L'esprit est en fête grâce à la parution des premiers fascicules de *l'Atlas de la Révolution française* (1), qui doit en comporter une vingtaine. Ces volumes, consacrés aux routes et communications, à l'enseignement, à l'armée et la guerre, au territoire, illustrent les deux options adoptées, d'une approche «structurelle» replaçant la Révolution dans le moyen terme de 40 à 50 ans et d'une approche «événementielle» plus strictement centrée sur la conjoncture révolutionnaire, cette dernière option étant surtout le fait du fascicule militaire. La dichotomie est cependant loin d'être totale, car chacun des atlas structurels est centré sur les innovations marquantes qui bouleversent avec une inégale efficacité le champ du phénomène étudié, et, puisqu'il s'agit d'atlas, l'espace du phénomène. Toutes sont envisagées dans plusieurs durées.

C'est le cas notamment de l'étude de l'innovation scolaire, pour laquelle Dominique Julia a pris le parti d'un cadrage historique très large, dans ses présentations générales, comme dans le fond même de la recherche sur l'alphabétisation, qui est de l'ordre du temps long, puisque les inégalités opposant France du nord et France du sud peuvent s'observer depuis le règne de Louis XIV jusqu'à la Restauration, comme le montraient alors les cartes de Dupin et d'Angeville, nouvellement reprises ici. Les ruptures sont rendues particulièrement sensibles par l'iconographie cartographique: disparition précoce des collèges et des pensionnats d'Ancien Régime, puis restructuration systématique de l'enseignement public. En un bilan saisissant de la situation en 1789 et en 1812, comme sur des analyses intermédiaires, c'est un triple processus de structuration de la carte scolaire qui est donné à voir: régularisation du semis des équipements par implantation d'une école centrale dans chaque département et disparition des plus petits établissements (régularisation aussi par la redistribution des universités sur l'ensemble du territoire, en direction des plus grands centres); affirmation d'un rayonnement parisien national, et affirmation de sa prééminence, tant pour l'organisation des grandes écoles, telle Polytechnique, que pour celle des Ecoles de santé, ramenées à trois (Paris, Montpellier, Strasbourg) mais nettement hiérarchisées en terme d'effectifs et d'aire de recrutement.

Pour ce qui est des transports, le parti du fascicule a été de resserrer autour de 1789 la description cartographique.

Les cartes d'ensemble révèlent des disparités d'équipement opposant le nord et le sud, tant en termes de densité de voies que de finesse du maillage, et les discontinuités qui apparaissent à un niveau infra-national tendent à mettre en valeur l'existence d'organisations régionales de transport mal connectées entre elles. La juxtaposition des échelles d'étude et la précision des approches techniques —importance des ponts, lacunes de l'empierrage, etc.—, ont une grande vertu sur laquelle il convient d'attirer l'attention: elles soulignent les discontinuités linéaires des voies, le flou des itinéraires probables (piétonniers notamment), diffusés en filets anastomosés plutôt qu'en lignes rigides. Ces représentations dessinent au fond un espace du mouvement morcelé et flou pour l'ensemble du territoire, qui contraste avec l'image du réseau structuré que suggère la cartographie à petite échelle des routes napoléoniennes. Cette structure d'espace hétérogène et anisotrope aide à comprendre le commentaire de Bernard Lepetit (p. 14) lorsqu'il suggère qu'il n'existe pas encore de représentation globale d'un «réseau» national: ceci n'apparaîtra qu'au cours des années 1840. Nous y verrions, plus que l'effet d'échelles de perception de l'espace, un reflet de pratiques de l'espace imprégnées de ces discontinuités linéaires et aréolaires du déplacement, discontinuités qui n'ont été mises en échec à l'époque que pour quelques grands axes capitale-frontières et pour quelques privilégiés, dont les serviteurs de l'Etat.

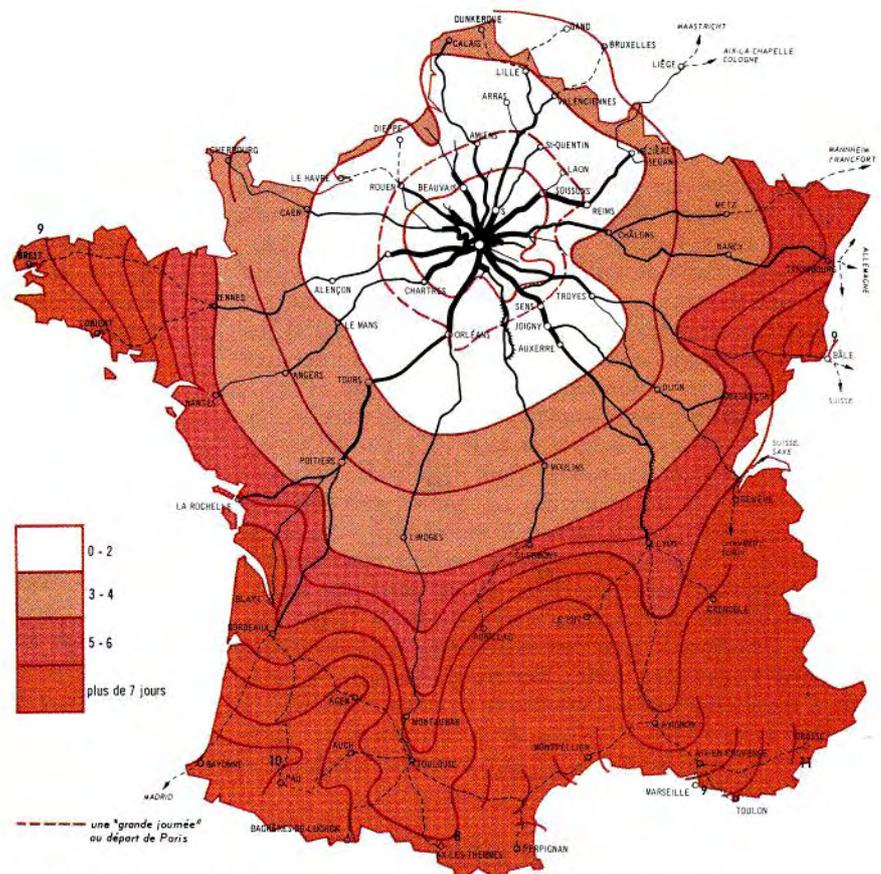
Il est vrai que l'ampleur de l'espace-temps français en 1789 a de quoi nous déconcerter: il faut une dizaine de jours de diligence pour se rendre de Paris aux confins de l'hexagone (actuel), au prix d'étapes journalières moyennes de 90 kilomètres (fig. 1). On saura gré à Guy Arbellot de rappeler dans son introduction comment s'est produite dans la seconde moitié du XVIII^e siècle une grande mutation de la circulation terrestre, grâce à la construction de nouvelles chaussées adaptées à la course des chevaux et au roulement de lourdes voitures: elles imposent une nouvelle image de la route, dont témoignent les propos des voyageurs et la diffusion de nouveaux guides, de cartes «itinéraires» ou «routières», à partir de 1773, qui se substituent progressivement aux anciennes représentations des lignes de relais de postes. L'atlas souligne donc que la conjoncture révolutionnaire et impériale a poursuivi cette évolution en faveur d'une route rapide et sûre, instrument de travail le long de laquelle s'organise tout un système de professions et d'activités, mais centralisé, et qui est loin

* Epistémologie et histoire de la géographie, URA 914, Université Paris I - C.N.R.S., 9, rue Malher, Paris.

d'irriguer l'ensemble du territoire; elle a poussé à conforter, sans en rien le révolutionner, un mode de transmission relativement rapide des hommes et des informations, au prix d'abord de mesures d'urgence, puis d'une rationalisation impériale passant par un classement routier national et l'affectation différenciée des moyens selon le type de la route. Sans parler de la «révolution des transports» amorcée dans les années 1840, on regrette par contre que G. Arbellot n'ait pas jugé intéressant de (re-)montrer dans cet atlas le premier rétrécissement de l'espace-temps et l'«isotropisation» qui se sont produits autour de Paris au cours des trente années précédant la Révolution, grâce à l'amélioration des routes: s'il fallait 8 journées de parcours en voiture publique pour se rendre de Paris à Rennes en 1765 et, à distance sensiblement égale, seulement 4 jours pour rejoindre Mâcon, il ne faut plus que 3 jours de diligence en 1780 pour atteindre Rennes (de même que Dijon, Nancy, Metz), Mâcon restant toujours à 4 jours (2).

Quant au volume consacré au territoire, il est centré sur l'événement majeur qui, en une décennie, de 1789 à 1800, fixe les contours du réseau administratif et des circonscriptions de la représentation politique. Cette substitution d'un maillage unique aux multiples circonscriptions locales révèle sa pertinence à la diffusion extrêmement rapide de la représentation départementale dans l'édition (tel le premier *Atlas national de France*), dans la pédagogie et dans la statistique, comme le montrent les documents d'époque présentés en dernière partie du volume: le département est un canevas vite devenu une «matrice» de la représentation et des pratiques.

La force de l'analyse de la départementalisation est d'avoir su exploiter cartographiquement, ici encore par des dessins d'époque et surtout par la transcription



1. Voitures publiques: les services de Paris, 1789

«La rapidité des services parisiens fait qu'il est toujours préférable de passer par la capitale pour traverser la France. [...] Les courbes isochrones d'une journée, qui jalonnent ici la course des diligences, dessinent des cercles concentriques réguliers jusqu'à 350 km environ, une distance franchie en moins de quatre jours. [...] Si les étapes journalières moyennes approchent donc les 90 km sur les plus grands parcours, elles sont pourtant plus longues au départ. Les diligences quittent en effet Paris de nuit et ne s'arrêtent que le lendemain soir après une «grande journée» de route. Le record appartient à celle de Reims qui franchit ainsi 165 km en une seule étape.»

des discours, les catégories de la conception de l'espace mobilisées par les nécessités de l'argumentation: Marie-Vic Ozouf-Marignier démonte les jeux sur la centralité, sur l'accessibilité, sur la complémentarité et sur l'homogénéité par lesquels les représentants des villes tentent de justifier leurs prétentions à l'administration territoriale. Un considérable apport du volume réside aussi dans la recherche détaillée des continuités et des ruptures des localisations, qu'elles concernent la promotion des centres de l'administration nouvelle, le tracé des limites ou la conservation des circonscriptions de gestion de l'Ancien Régime ou des aires coutumières, culturelles ou linguistiques. On a ainsi un tableau minutieux du changement, un peu répétitif parfois, dont on aimerait maintenant avoir comme une mesure synthétique.

Cette reconstitution des points, lignes et surfaces de l'espace administratif français manifeste à la fois une tendance à la rupture avec la multiplicité baroque des ressorts de gestion, à la régularisation des formes, des tailles et des mailages, et une tendance à la reproduction, qui serait notamment celle des villes chefs-lieux. La rationalisation du territoire, entrevue déjà dans les cartes d'équipement scolaire, est manifeste. En même temps s'impose l'idée, polémique par rapport à deux siècles de lutte idéologique contre l'«arbitraire» départemental, que cette spatialisation nouvelle qui a été, au sens fort, un événement politique

fut aussi comme l'avènement de formes d'organisation territoriale latentes.

On apprécie aussi la présentation de ces cartes qui, à l'inverse de la mise à plat promue par les projets des Constituants et avant eux par les Fénelon, d'Argenson, Turgot ou Condorcet, témoignent du développement à la fin du XVIII^e siècle d'une reconnaissance «en relief» des configurations de l'espace français. C'est le cas de la géographie souterraine de Guettard, des cartes physiques de Buache (qui invente, outre les fameux bassins fluviaux et chaînes de montagnes, les courbes bathymétriques et les courbes de niveau terrestres), et des témoignages littéraires et cartographiques d'une perception nouvelle de la montagne. Le volume s'ouvre ainsi, après une fort intéressante mise au point sur les frontières de la France, par des représentations variées de la manière dont a été perçu et représenté le territoire au cours des décennies précédant la Révolution. Faut-il parler encore de «territoire» ou non? Si l'entreprise de Cassini est rappelée comme participant à une représentation cartographique qui est aussi une appropriation politique de l'espace, la discussion de ce qui formerait à proprement parler le «territoire» n'est peut-être pas menée à son terme. Mais, derrière le sous-titre de «réalités et représentations», l'invitation à penser ensemble la géographie historique, l'histoire de la cartographie, l'épistémologie de la géographie...et la Révolution est la trouvaille de ce fascicule.

Le principe de *l'Atlas de la Révolution française* est, on l'a compris, celui d'un atlas complexe, c'est-à-dire d'ouvrages centrés sur l'expression cartographique des phénomènes, mais qui accordent au texte, qu'il soit destiné à la mise en perspective des informations ou au commentaire des documents, une place importante dépassant de loin la simple légende. On reconnaîtra la griffe du laboratoire de graphique de l'EHESS à l'abondance du traitement graphique des données, qui va de l'histogramme classique aux multiples procédés matriciels inventés par Jacques Bertin. On la reconnaîtra aussi à la domination de cartes d'analyse, qu'elles soient cartes d'inventaire ponctuelles telles la carte des établissements scolaires de 1812, cartes aréales, cartes de comptages —telle la planche intitulée «le souffle de la guerre, 1792-1801»—, cartes de réseaux, etc. Elle s'illustre enfin par la qualité de la représentation, combinant une parfaite clarté de lecture à une certaine élégance visuelle: l'alliance du classique noir et blanc et du bistre produit des pages d'atlas à la fois efficaces et agréables à l'œil.

Un parti d'échelles différentes a été adopté, qui va de l'échelle nationale (voire du grand ensemble, tel le bassin méditerranéen pour tracer le recrutement de pensionnats d'enseignement technique de Marseille), à la localité (ainsi les quartiers urbains étudiés du point de vue de la richesse et de l'alphabétisation, ou de l'implantation scolaire, ou encore les représentations des doléances territoriales de petites villes), et à l'échelle moyenne, qui figure bien sûr les départements et groupes de départements (tel le réseau routier du Soissonnais et de Champagne), mais

aussi des sections de réseaux hydrographiques pour l'étude des activités, des trafics et des aménagements fluviaux, etc.

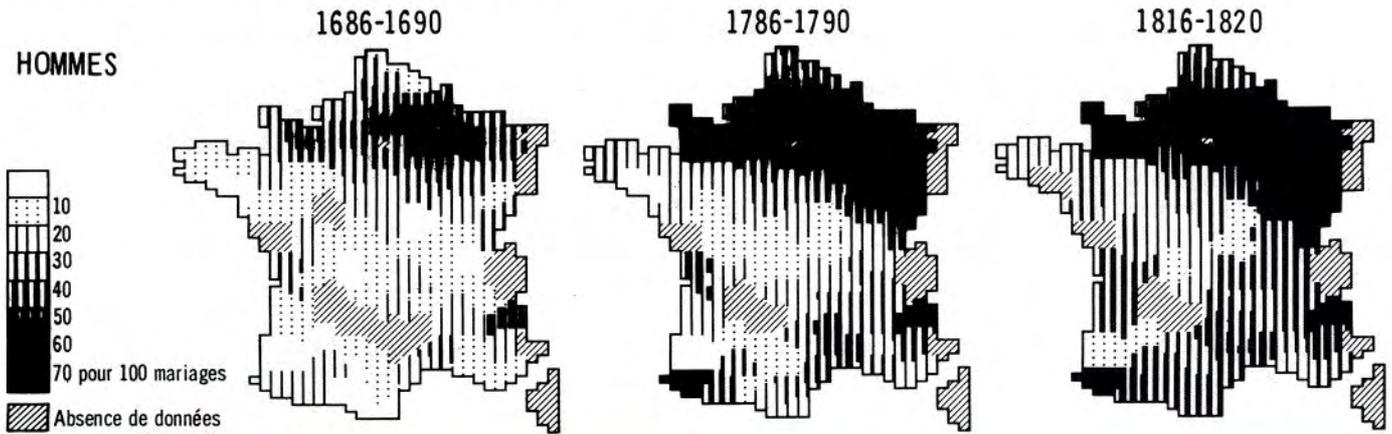
Ajoutons que chaque fascicule bénéficie de sa propre conception graphique, indépendamment de la nature des informations initiales, d'ordre sensiblement différent, ce qui confère à l'ensemble une variété certaine dans un module qui reste fortement unifié. On relèvera ici l'abus de la graphique, là une tendance au «bourrage» de la page, là encore, et c'est plus grave, la qualité médiocre des reproductions de documents anciens; ou bien, dans le détail cette fois, des coexistences fâcheuses de fonds de cartes d'une stylisation trop différente, et quelques autres maladroites de mise en page ou de légendes... L'essentiel reste: l'excellente qualité de l'atlas, qui donne en même temps le plaisir de l'œil et celui de l'esprit, celui de la compréhension et celui de la découverte.

L'Atlas de la Révolution française se veut une entreprise de recherche. Le souci du recensement précis des sources, exprimé par la place des annexes et de la bibliographie, sent bien sa connivence avec une érudition historique de bon aloi qui prolonge le parti analytique de l'ensemble cartographique: chacun dans son genre est le gage d'une certaine transparence entre l'information initiale et le produit de recherche. Quant à la matière traitée, elle est bien souvent originale, issue de fronts récents de la recherche historique, voire géo-historique. Les hiatus de l'historiographie de part et d'autre de la Révolution ont parfois dû être très nouvellement transgressés, par exemple pour l'enseignement (fig. 2); l'exploitation de dossiers entiers, tels celui des discussions relatives à la départementalisation en 1789 et 1790, vient d'être effectivement faite et s'y retrouve; des analyses d'équipement urbains, le repérage fin des changements de limites locales, la reconstitution d'itinéraires ou de champs de bataille, par exemple, sont autant de nouveautés rassemblées ici. En fait, cette mobilisation cartographique de la recherche en train de se faire devrait être aussi un formidable moyen de vulgarisation à tous les niveaux: l'expression graphique, par sa qualité, est un médium extrêmement efficace.

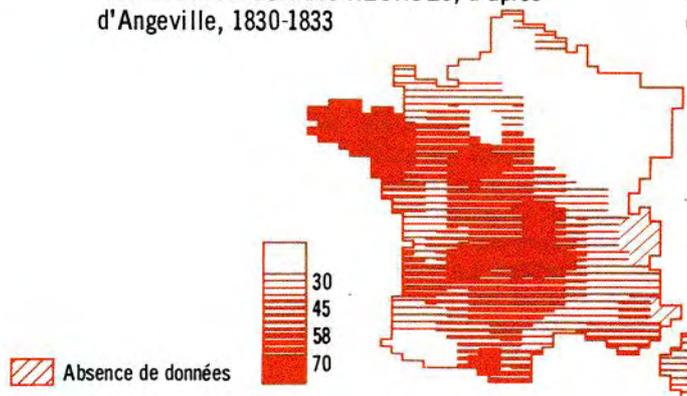
Au total aussi, on se demande pourtant si la maîtrise éprouvée d'un instrument d'expression et d'une méthode de recherche ne trouve pas ses limites dans des champs de recherche maintenant bien renouvelés en matière d'analyse spatiale. Et ce, d'un double point de vue, celui de l'heuristique et celui de la représentation.

Pour ce qui est de la recherche, on souhaiterait que la réalisation de cette considérable série de vingt volumes soit aussi l'occasion pour les historiens, pour les spécialistes de géographie historique, pour les épistémologues, et pour leur public, d'expérimenter des méthodologies nouvelles: cartographie d'analyses multivariées devenues classiques, tests de distributions spatiales statiques ou dynamiques, modélisation graphique et cartographique... Pour ce qui est de la représentation, on est tenté notamment par l'exploitation du jeu de la différence, et l'on se deman-

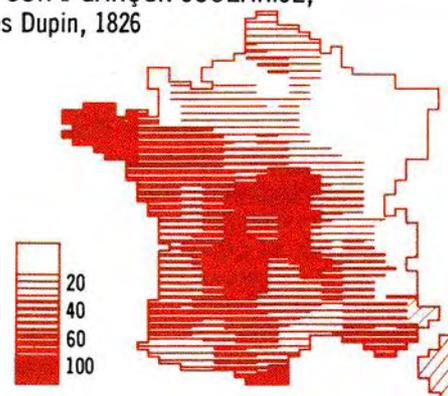
SIGNATURES AU MARIAGE (d'après l'enquête de Louis Maggiolo)



IGNORANTS POUR 100 RECRUES, d'après d'Angeville, 1830-1833



HABITANTS POUR 1 GARÇON SCOLARISÉ, d'après Charles Dupin, 1826



2. Alphabétisation et scolarisation

«Phénomène de longue durée, l'alphabétisation (mesurée par les signatures des époux à leur acte de mariage) révèle l'existence d'une France double traversée par une frontière qui va de Saint-Malo à Genève: du règne de Louis XIV à la Restauration, l'avance de la France du Nord-Nord-Est (avec ses deux pôles privilégiés: Normandie et Champagne-Lorraine) ne cesse de s'affirmer par rapport à une France du Sud dont le retard ne se comble qu'au XIX^e siècle (exception faite des scores masculins, élevés et précoces du Béarn et des Hautes-Alpes. [...])

Fort logiquement, ces divisions se retrouvent inscrites sur la carte des conscrits qui ne savent ni lire ni écrire en 1830-1833 mais aussi dans celle du rapport de la scolarisation masculine à la population totale, élaborée en 1826 par le baron Dupin: se voit ainsi souligné, dès avant la loi Guizot de 1833, le lien qui unit école/alphabétisation.»

de par exemple si l'expressivité, voire le caractère choquant des anamorphoses d'un espace «naturellement» connu par un siècle d'enseignement de la carte murale, ne faciliterait pas une compréhension sensible de la nature ou du moins des propriétés de l'espace révolutionnaire, à la fois dans ses représentations et dans ses pratiques.

Certes, l'époque révolutionnaire est à bien des égards une période «pré-statistique», ce qui ne rend pas toujours immédiate la mise en marche de programmes d'analyse

que d'aucuns estiment être aujourd'hui une routine...On pourrait aussi objecter que les représentations de l'époque, ou que les perceptions, ou que les pratiques de l'espace sont autres: raison de plus pour tester la pertinence des outils actuels de géographes et de cartographes, leur capacité à en rendre compte, à révéler leurs singularités ou à se déclarer incompetents...

Souhaitons donc à l'iconographie révolutionnaire de rester à la fête!

- (1) *Atlas de la Révolution française* (sous la direction de Serge Bonin et Claude Langlois), Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales:
 1. *Routes et communications* (Guy Arbellot, Bernard Lepetit, Jacques Bertrand), 1987, 91 p.
 2. *L'enseignement, 1760-1815* (Dominique Julia, Huguette Bertrand, Serge Bonin, Alexandra Laclau), 1987, 105 p.
 3. *L'armée et la guerre* (Jean-Paul Bertaud, Daniel Reichel, Jacques Bertrand), 1989, 79 p.
 4. *Le territoire (1) Réalités et représentations* (Daniel Nordman, Marie-Vic Ozouf-Marignier, Roberto Gimeno, Alexandra Laclau), 1989, 106 p.
 5. *Le territoire (2) Les limites administratives*, (Daniel Nordman, Marie-Vic Ozouf-Marignier, Alexandra Laclau), 1989, 7 cartes hors-texte, 128 p.
- (2) Guy Arbellot, 1973, «La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle», *Annales ESC*, mai-juin, pp. 765-791.