

Mobiliser l'argument du pays pour obtenir une ligne de chemin de fer dans le deuxième tiers du XIXe siècle : deux cas de superposition entre territoires administratifs et économiques et vieux pays.

Nicolas Verdier

► **To cite this version:**

Nicolas Verdier. Mobiliser l'argument du pays pour obtenir une ligne de chemin de fer dans le deuxième tiers du XIXe siècle : deux cas de superposition entre territoires administratifs et économiques et vieux pays.. Territoires institutionnels, territoires fonctionnel, Nov 2006, France. pp.139-147. halshs-00000596

HAL Id: halshs-00000596

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00000596>

Submitted on 11 Sep 2003

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mobiliser l'argument du pays pour obtenir une ligne de chemin de fer dans le deuxième tiers du XIXe siècle □

deux cas de superposition entre territoires administratifs et économiques et vieux pays.

Nicolas Verdier

Deux mouvements d'ampleurs différentes et de formes différentes, concernant deux objets différents vont être rapprochés ici, le premier concerne les villes de France au XIXe siècle, le deuxième et l'usage des pays et nom de pays en ce même XIXe siècle. Pour ce rapprochement, on utilisera ici, un révélateur qui se trouve être la mise en place du réseau de chemins de fer français durant le deuxième tiers du XIXe siècle. Plus précisément, nous nous appuyerons ici principalement sur des exemples normands, pour tenter de voir comment les pays sont mobilisés, ou mobilisables, par les représentants des villes lors de la mise en place des chemins de fer, et donc bien avant que la géographie savante ne s'ingénie avec les travaux de Vidal de la Blache puis de Gallois à remettre ces contrées au goût du jour.

Lorsque l'on s'intéresse à la question urbaine, comme l'ont très bien montré tant Bernard Lepetit, pour les *villes dans la France moderne* que Denise Pumain pour les villes concernées par les chemins de fer au XIXe siècle, ce sont presque toujours les mêmes villes qui profitent des innovations apparaissant du XVIIe au XXe siècle¹. Bien sûr, □ un événement comme la Révolution française opère des reclassements, cependant les créations, telles que les chefs-lieux d'arrondissement et plus encore les stations de trains (et les lignes qui y sont associées) se retrouvent toujours dans les mêmes lieux et suit en quelque sorte la loi des avantages acquis. Cette inertie place la trame urbaine dans une longue durée des structures spatiales. Pour ce qui est des pays, en suivant les approches de Vidal de la Blache, voire de Gallois ou de Braudel qui les qualifie de "vivaces"², l'idée du temps long se retrouve. Gallois certes n'hésite pas à restreindre cette durée aux derniers siècles, mais accepte bien souvent une durée très longue des nombreuses appellations et zones correspondant aux pays.

Une étude des tensions entre ces deux structures spatiales de longue durée — en dehors de son manque de pertinence dû au fait que les deux objets (système de ville et pays) sont construits très différemment — n’aboutirait qu’à pointer des difficultés. Il en est ainsi de la ruralité, voire de la naturalité des pays qui ne peut que difficilement s’accorder avec la présence d’un groupe de villes, par définition ni rurales, ni naturelles. Il en est de même pour les zones d’influence urbaines, ou *umlands*, qui sont tout autant des territoires et qui pourtant ne sont que rarement sensés être concernés par l’appellation “pays”. Mais ce sur quoi nous aimerions insister ici réside plus dans une critique conjointe des deux modèles qui ont pour principal défaut de procéder par une construction d’objets finalement très abstraite sans s’interroger suffisamment aux usages beaucoup plus pragmatiques qui en sont fait par les acteurs du temps. Les aspects négatifs de cette élaboration par trop abstraite sont d’ailleurs parfois très complexes pour le pays. Il convient de renvoyer, par exemple, à l’une des sources de Gallois, c’est-à-dire Antoine Passy, qui produit successivement une géologie de la Seine-Inférieure et une notice géologique sur le département de l’Eure³ au début des années 1830. Dans ces ouvrages, il décrit des régions naturelles — que Gallois assimilera aux pays — comme le Bray ou le Vexin Normand avec une approche géologique tout en n’hésitant pas à évoquer la prescience géographique du vocabulaire topographique commun⁴. “Le bon sens des paysans [ayant ici] devancé les savants”⁵. On sait de ce point de vue l’importance des toponymes dans les recherches sur le pays. Mais, ce que l’on sait moins, c’est que ces toponymes sont, au moins pour les communes, en bonne partie, fixés par les préfets des années 1820-1830. Or Antoine Passy était préfet de l’Eure au moment où il décrit ce département sous la forme d’une notice géologique, et c’est donc lui qui est amené à décider des noms à donner, ou pas à telles ou telles communes⁶... On voit dès lors l’importance des effets de construction qui dépassent la simple action du scientifique actuel, ou de celui du début de ce siècle sur la définition même des pays.

Il ne s’agit aucunement ici de critiquer les travaux de Passy, ceux de Vidal ou de Gallois, notre seul objectif est d’insister sur l’aspect construit de leur élaboration, et dès lors de replacer leur activité dans une suite de productions ni meilleures ni pires les unes que les autres, mais toutes construites et donc éminemment subjectives. On notera sur ce point que cette subjectivité est perçue bien avant l’activité scientifique de la fin du XIXe siècle puisque de nombreuses définitions des dictionnaires exposent la multitude des usages du mot pays. Le *Dictionnaire de l’Académie* de 1762 donne trois définitions du mot et vingt usages différents, Le dictionnaire *Littré* (1872 et supplément de 1876) donne quatorze définitions du mot. Enfin, le dictionnaire des synonymes de Guizot (1822) associe les mots régions, contrées et pays

dans une même notice en spécifiant les difficultés liées aux approximations ainsi qu'en insistant sur l'action d'observer pratiquée par celui qui dit, ou pas, le pays□

“Il serait assez difficile de déterminer positivement l'étendue relative que désignent ces trois dénominations ; il semble cependant que la contrée embrasse de plus vastes espaces, et que le pays se soumet à de plus petites subdivisions. L'Europe est une contrée, quoiqu'elle en renferme plusieurs autres, et ce n'est point un pays : la France est un pays ; une province est un pays ; pour un paysan, son village est son pays. On dit à la vue d'un beau site, que le pays est joli, mais ce n'est qu'à une élévation d'où l'on peut apercevoir des châteaux, des villes, des rivières, etc. qu'on dit que la vue s'étend sur toute la contrée. La région n'a rien qui détermine son étendue relative : sur la pointe d'une montagne qui ne fait qu'une petite partie d'un pays, on se trouve dans une région différente de celle du bas de la montagne : la région du tropique embrasse d'immenses contrées.”⁷

Ces nombreuses définitions qui sous-entendent à leur tour des usages variés placent le mot «pays» parmi ces vocables particuliers dont l'imprécision n'est un défaut qu'aux yeux des chercheurs qui craignent leur caractère labile. Pour les autres acteurs, ayant à les employer, l'imprécision est au contraire une liberté parce qu'elle permet toutes les appropriations et semble offrir aux textes toutes les recevabilités possibles. Mais dire le pays, ou tout autre territoire ne se fait pas sans raison. Les gens heureux n'ont probablement pas plus de territoire que d'histoire. Aussi est-il nécessaire de se pencher sur des moments de conflit, ou de concurrence pour trouver des évocations territoriales. La création des lignes de chemin de fer, en France, au XIXe siècle est l'un des sujets pour lesquels ces constructions ont eu lieu. C'est pourquoi nous nous intéresserons ici ces lignes et à quelques cas qui leurs sont relatifs⁸.

Les cas des Andelys et de Caudebec-en-Caux

À reprendre des critères qui paraissent aujourd'hui évidents, les communes des Andelys dans l'Eure et de Caudebec-en-Caux dans la Seine-inférieure sont relativement semblables. Si leurs populations diffèrent (Les Andelys ont 5085 habitants contre 2713 à Caudebec-en-Caux), ces communes sont situées sur la Seine, et ont toutes deux une activité économique se concentrant essentiellement sur la commercialisation des productions agricoles locales : pour reprendre une terminologie de l'époque, ce sont des agglomérations agricoles⁹. Mais la situation administrative des deux communes est nettement différente puisque Les Andelys sont, depuis la Révolution, le chef-lieu d'une circonscription administrative importante (district puis arrondissement), alors que Caudebec-en-Caux a perdu son chef-lieu du grand-bailliage de Caux au moment de la création des départements. Deux argumentaires, mettant en scène deux territoires complexes découlent, d'une part de ces différences, et d'autre part des conceptions des acteurs locaux. C'est à cette question que nous allons nous attacher dans les pages qui suivent.

La requête du conseil municipal des Andelys

Le 23 avril 1836, le conseil municipal de la ville des Andelys délibère sur la question des chemins de fer. Sur les dix membres qui, à notre connaissance, forment le conseil municipal de la ville, deux sont manufacturiers dont le maire, Flavigny, trois sont juristes dont un avocat, un, notaire et un juge au tribunal civil ; deux sont marchands l'un de bois et l'autre de laine, un est pharmacien ; un commissaire de police ; et un receveur municipal. Si on fait le total des professions mentionnées dans l'*Annuaire du Département de l'Eure...* pour la ville des Andelys, il ne reste que 26 autres notables. On peut raisonnablement imaginer que l'importance de la fonction administrative de sous-préfecture dans l'activité de cette petite ville est forte. Cela explique peut-être que les conseillers municipaux de la ville des Andelys, dont pourtant un seul membre fait partie du Conseil d'arrondissement, confondent les besoins de leur ville avec ceux de la circonscription.

“La ville et l'arrondissement des Andelys [...] sont intéressés à cette direction [de la ligne de chemin de fer par la vallée de la Seine [...] qui doit les mettre en communication avec Elbeuf et Louviers, villes

avec lesquelles leurs rapports sont fréquents [...]. Le conseil municipal croit pouvoir se faire l'organe de tous les cultivateurs du Vexin, dont la principale industrie consiste dans leurs troupeaux mérinos et qui se trouveront ainsi, par l'embranchement des Andelys, en communication directe avec les manufactures de Louviers et d'Elbeuf auxquelles ils vendent leur laine."¹⁰

Notons, tout d'abord, la superposition effectuée entre l'arrondissement des Andelys et le Vexin. En dehors d'une proximité entre les définitions anciennes du Vexin et celle de l'arrondissement des Andelys, qui sera d'ailleurs évoquée lors du découpage des départements en districts en 1789¹¹, il semble que l'une des raisons majeures réside dans le rapprochement entre le Vexin et l'arrondissement des Andelys que l'on retrouve dans des ouvrages savants de l'époque et qui reprennent ou réinventent la relation entre les deux contrées, tant d'un point de vue historique que géologique¹².

Pour Le marquis de la Rochefoucauld, qui s'intéresse à cette zone principalement à l'origine pour faire l'hagiographie de son aïeul, Louis-Alexandre qui fut massacré à Gisors le 14 septembre 1792,

“L'arrondissement de la sous-préfecture d'Andely est borné au Midi, par la Seine ; à l'Est, par l'Epte ; au Nord et au Couchant, par le département de la Seine-Inférieure ; mais, de ces deux côtés, n'a point de limites naturelles. Son étendue est d'environ trente lieues de circonférence, et il est à peu près de forme circulaire ; ce qui serait avantageux aux habitans, si le chef-lieu était placé au centre. Il contient 64 000 habitans.

“Cet arrondissement est formé de la partie des terres des Vélocasses, qui devint le Vexin normand, d'une partie de celle des Calètes, partie qui resta toujours dépendante du pays de Caux.”

L'arrondissement des Andelys, en partie bordé de limites naturelles contient donc deux anciennes terres, celle des Vélocasses et celle des Calètes, dont la première a donné le Caux et la deuxième a fourni le Vexin. L'arrondissement est donc une construction élaborée à partir de deux pays historiques définis par leurs populations originelles.

Pour Passy, qui comme nous l'avons vu a été préfet de l'Eure et qui produit une notice géologique sur le département□

“À l'est, [du département] l'arrondissement des Andelys, séparé par ce fleuve du reste du département, forme un plateau, presque enclacé par les deux vallées où coulent l'Epte à l'Est, et l'Andelle à l'ouest. Ce plateau est divisé en deux régions naturelles, le Vexin-normand, pays de grande culture et la forêt de Lyons.”

L'arrondissement est donc composé de deux régions naturelles qui correspondent très bien par ailleurs au découpage proposé par La Rochefoucauld, même s'il est constitué sur des critères au moins en partie géologiques.

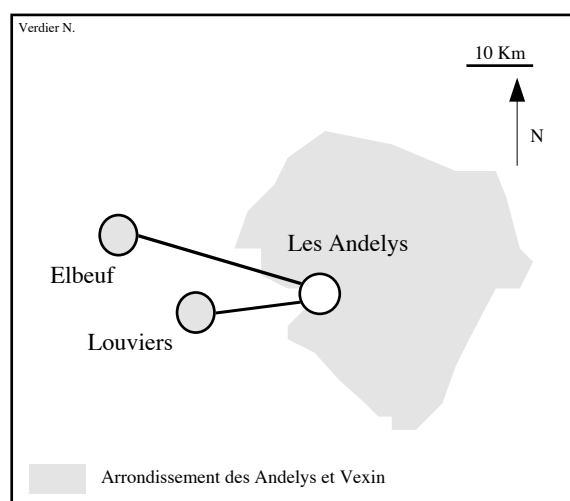
Il convient secondement de noter une deuxième superposition effectuée par les représentants de la commune des Andelys entre Vexin et cultivateurs. En effet, la référence aux mérinos est l'un des points importants de la requête. On reconnaît là l'influence probable de Duval, le marchand de laine du conseil municipal. Cependant, il semble qu'il faille ne pas hésiter à y voir l'une des principales productions de l'arrondissement des Andelys puisqu'il en compte 82 000 têtes en 1830 et 96 000 en 1840¹³. La question est d'ailleurs débattue par les élites locales dans les différentes sociétés savantes implantées dans l'arrondissement et qui se réunissent aux Andelys. Les habitants des Andelys, et plus précisément les électeurs censitaires de la commune, sont donc très probablement sensibilisés à cette question.

Les productions locales du Vexin Normand semblent donc coexister avec l'action administrative du chef-lieu. C'est en quelque sorte l'addition de la pratique administrative d'une ville et de la production d'un pays agricole que les représentants des Andelys opèrent. On notera ici que le discours des élites locales et celui des savants n'est pas le même (cela alors que le Mérinos est un des sujets abordés par l'Association normande dont Passy est un membre¹⁴). Si l'on accordait une prérogative au discours savant, ce qui n'est pas nécessairement pertinent ici, on pourrait dire que les représentants des Andelys font subir une forte distorsion aux pays savants en escamotant les zones cauchoises de l'arrondissement. Si en revanche on accorde une prérogative au discours local, on pourra affirmer que les savants

produisent un discours qui n'est pas en phase avec le découpage administrativo-économique à l'œuvre, si on en croit les habitants des Andelys.

Précisons pour finir qu'un troisième territoire est évoqué par ces représentants. Celui-ci relie la production de leur arrondissement, par la ville des Andelys aux centres industriels. Le chemin de fer est vu comme mettant en relation ce pays-arrondissement¹⁵ producteur de laine avec des communes industrielles consommatrices de ce

Projet de ligne par la Vallée selon les conseillers municipaux des Andelys



produit, par l'intermédiaire de la ville des Andelys. À la vision de l'arrondissement se superpose donc la référence à des flux reliant des lieux.

Des conceptions du territoire se trouvent donc ici adroitement juxtaposées. La première est une description de pays, c'est-à-dire de contrées clairement délimitées sous la forme d'un arrondissement administratif. La deuxième est une zone de production, elle correspond de la même façon à l'arrondissement. Il y a ici une parfaite superposition entre les deux éléments. La dernière est une description de relations, soit de centralité par rapport aux Andelys, soit de réseau d'échange entre les Andelys, Elbeuf et Louviers. Le pays agricole fonctionne donc ici en symbiose avec la ville opératrice de la commercialisation de ses productions.

La demande de Caudebec-en-Caux

Le 11 mai 1836, le conseil municipal de Caudebec-en-Caux délibère afin de donner son avis sur les lignes de chemin de fer telles qu'elles semblent devoir être construites à ce moment-là. Les conseillers se sentent particulièrement concernés par le sujet, car depuis le 29 janvier, la compagnie Riant propose un nouveau tracé entre Rouen et Le Havre qui passerait par Caudebec¹⁶.

À notre connaissance, les conseillers municipaux de cette petite ville sont au nombre de neuf : le maire, Lechaptois (médecin), trois commerçants, deux rentiers, un notaire, un orfèvre, et un fabricant d'indiennes¹⁷. En 1840, selon Saulnier, érudit local, Caudebec n'abrite que "trois tanneries, deux fours à plâtre, une scierie et une manufacture de moutarde vieille de 130 ans". Cet auteur donne d'ailleurs des indices qui laissent penser que la ville de Caudebec est surtout liée à l'activité agricole : "Son marché du samedi n'est pas sans importance, relativement au cabotage des grains qui trouvent, ainsi que les foins, de nombreux acheteurs"¹⁸. Sur ce trafic fluvial, on ne sait pas grand-chose, Rouen se fournit à Caudebec, comme à Elbeuf, depuis bien avant la Révolution, mais pendant longtemps le trafic fut effectué par route, par peur d'abîmer les grains¹⁹. Un ingénieur des Ponts et Chaussées chargé des travaux du port du Havre, affirme, cependant, qu'en 1832 le fleuve est préféré, et que des navires de 100 à 200 tonneaux font régulièrement le cabotage entre Paris et Rouen²⁰.

C'est en fait presque uniquement sur ce commerce agricole que s'appuie la demande des conseillers municipaux.

“La ville de Caudebec, par sa position intermédiaire entre Rouen et le Havre, est pour ainsi dire l’entrepôt du pays de Caux, où on vient apporter les grains, denrées de toutes espèces et colzas qui sont expédiés par Rouen dans l’intérieur ou à l’étranger par le Havre. En appuyant le projet par la vallée de la Seine le conseil municipal croit pouvoir se faire l’organe de tous les cultivateurs du pays de Caux, qui trouveraient dans l’établissement du chemin de fer un nouveau moyen d’écoulement de leurs produits.”²¹

Deux éléments importants semblent devoir être retenus dans ce texte. Le premier est le lien entre le pays de Caux et Caudebec ; les conseillers municipaux font en effet de la ville l’entrepôt du pays de Caux et s’expriment au nom de ses cultivateurs. On trouve à cela une origine évidente : sous l’Ancien Régime, Caudebec-en-Caux était le chef-lieu du grand-bailliage de Caux, et a été, au début de la Révolution, chef-lieu de district²². En 1840, ce déclassement est encore décrit comme un scandale, par un historien local, Saulnier.

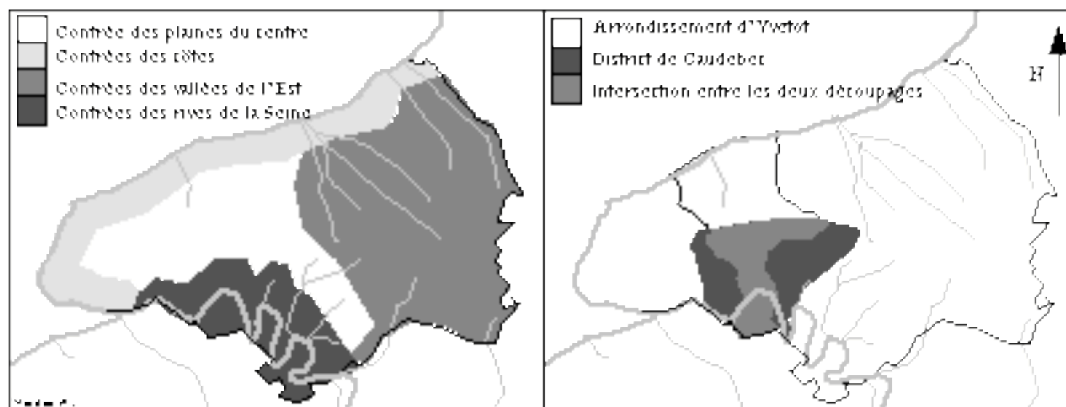
“Avant que la Convention eût décidé qu’Yvetot [...] remplacerait Caudebec [...], l’ancienne capitale du pays de Caux **Erreur Source du renvoi introuvable.** était le siège de tous les tribunaux et établissements de finance : elle possédait bailliage, présidial prévôté, maîtrise, amirauté, élection , grenier à sel, ponts et Chaussées, haute-justice seigneuriale, recette des tailles, ferme générale, direction des aides, bureau de traite des douanes, des domaines, etc... La suppression de tous ces établissements amena donc un ordre de choses tout différent : on venait de trancher toutes les vivifiantes artères de Caudebec.”²³

Ajoutons que tous les membres du Conseil municipal font partie de la liste des souscripteurs publiée à la fin de l’ouvrage de Saulnier. On peut donc imaginer qu’ils sont en accord avec cette nostalgie d’une ville de Caudebec “Reine du pays de Caux”.

Il convient alors de s’interroger sur ce que signifie le “pays de Caux”, ce qui va nous permettre de traiter le deuxième élément important du texte, celui des relations commerciales entre le pays de Caux et Caudebec. Car, ce qui est revendiqué c’est l’étendue **Erreur Source du renvoi introuvable.** agricole du pays de Caux. S’agit-il pour autant d’un territoire qui correspondrait à l’ancien grand-bailliage ? Probablement pas, en effet, les géographies du début de la Révolution ou celles du début du XIXe siècle s’accordent sur le fait que le grand-bailliage contenait non seulement le pays de Caux, mais encore le pays de Bray²⁴. Peut-on alors limiter la zone au reste du département ? Encore une fois ce serait exagérer, car toutes les zones du département ne fournissent pas de blé et de colza. Selon le *Tableau géographique et statistique du département de la Seine-Inférieure*, qui date approximativement de 1830, les céréales sont cultivées dans la “*contrée des plaines du centre*

: formée du pays de Caux”. Le reste du département est réparti en “*contrée des vallées de*

Le pays de Caux **selon différentes définitions**

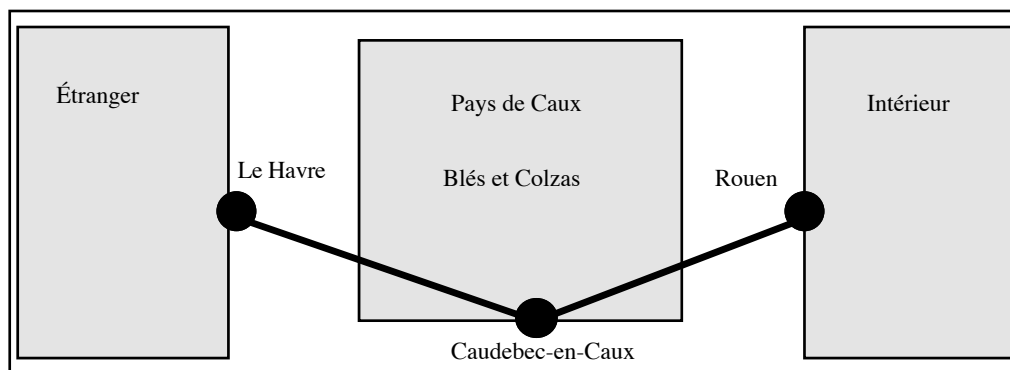


l'Est”, qui correspondent aux vallées du pays de Bray, en “*contrée des côtes*” et en “*contrée des rives de la Seine*”.

Il semble en fait que l’on puisse encore affiner cette définition du pays de Caux, tel qu’il est probablement conçu par les conseillers municipaux, en recherchant les lieux de production du blé et du colza. En reprenant la statistique que nous venons d’utiliser, on apprend que “le froment est surtout cultivé dans l’arrondissement d’Yvetot” et que le colza y est “exclusivement cultivé”. Partant, on peut penser que le pays de Caux évoqué par les représentants de la ville de Caudebec-en-Caux se limite en fait à l’arrondissement d’Yvetot. Notons comme indice de la labilité du mot “pays” que le district de Caudebec n’a pas grand-chose à voir avec l’arrondissement d’Yvetot et pas plus avec les contrées des plaines du centre du département. Cependant cela n’empêche pas de renvoyer implicitement à tous ces découpages en même temps. On peut même penser que l’imprécision du terme lui donne toute son efficacité, puisque au pire, le pays de Caux n’est que le district de Caudebec et, au mieux, il s’agit de l’ensemble des plaines du centre de la Seine-Inférieure. On voit cependant l’importance des statistiques dans la description du pays de Caux. Si celles-ci nous ont permis de tenter une reconstitution de cette zone, telle que la pensent les représentants de la commune de Caudebec-en Caux, il est possible que ces textes aient eu une influence sur ces mêmes acteurs locaux.

On se trouve donc devant des représentants d’une petite commune urbaine qui s’approprient un territoire agricole, possiblement administratif — ancien ou récent —, en lui donnant, comme dans les publications de l’époque, le nom de pays. Ceci fait, il n’y a plus qu’à

relier l'ensemble de l'activité de ce territoire avec la ligne qui intéresse les conseillers municipaux. Et cette liaison est effectuée par l'intermédiaire de la ville par laquelle passe la ligne. Il s'agit d'ailleurs d'un modèle général d'explication des relations entre circonscriptions



lignes et villes puisque le Havre est la ville qui lie avec l'étranger et Rouen avec l'intérieur de la France.

Conception territoriale des conseillers municipaux de Caudebec en 1836

On trouve, tant dans le cas des Andelys que dans celui de Caudebec-en-Caux des représentants de communes dont les relations avec l'activité agricole sont possiblement proches de la commercialisation, ou, qui sont sensibilisés à ces activités parce que celles-ci sont usuelles dans leur ville. Nous avons vu combien la référence au passé pouvait avoir de l'importance, c'est le cas de Caudebec-en-Caux dont les habitants se réfèrent à un glorieux passé. Mais ce passé n'est exprimé qu'en fonction d'une demande présente qui se réfère également aux activités contemporaines, c'est ainsi le cas des représentants des Andelys qui mentionnent l'importance de la production lainière de leur contrée. La difficulté réside en fait dans la définition stricte du territoire de référence. Dans le cas des Andelys, celle-ci est aisée puisque le territoire mentionné est aisément superposé à une circonscription administrative assez bien reconnue par la société de l'époque : l'arrondissement. En revanche, dans celui de Caudebec-en-Caux celle-ci est difficile puisque la superposition ne concerne que des zones soit floues (le pays), soit disparues (le grand-bailliage). On a donc dans un cas des territoires locaux aisément mobilisables parce qu'ils correspondent assez bien à des territoires généralement reconnus, et dans un autre des territoires locaux fragilisés par leur manque de prise avec le présent, en d'autres mots par leur absence d'actualisation. Notons cependant que, dans le second cas, l'absence de référence à une circonscription officielle et contemporaine

offre aux représentants de Caudebec-en-Caux la possibilité de renvoyer à un territoire particulièrement malléable et donc adaptable en fonction de l'accueil que recevra la requête.

Afin de conclure de façon plus générale, je renverrais ici aux travaux d'Annie Bleton Ruget dans lesquels elle s'intéresse à la constitution du pays de la Bresse-Louhanaise autour de 1863. La ville de Louhans, chef-lieu d'arrondissement de Saône-et-Loire est parfaitement comparable aux villes de Caudebec ou des Andelys et l'évocation d'un pays peut aisément être rapprochée de ces deux cas. Mais, cette fois-ci c'est par l'invention d'un vocable que se signale la demande des représentants de Louhan. Avant 1863, point de Bresse-Louhanaise, mais une Bresse Chalonnaise, qui recouvre en partie la contrée revendiquée par les Louhanais. Comme pour Caudebec-en-Caux ou les Andelys, derrière le pays apparaissent rapidement le maillage administratif de l'arrondissement et la centralité du chef-lieu sur une zone agricole. Les territoires évoqués lors des constructions de ligne de chemin de fer semblent donc comparables en eux puisqu'ils sont composés de maillages administratifs auxquels sont attribués des noms et qui recouvrent des zones agricoles représentant l'umland, ou ici d'arrière pays, de petites villes chef-lieu d'arrondissement. Un contre-exemple permettra de d'insister ici sur l'aspect agricole des pays. Entre 1831 et 1837, Alexandre Glais-Bizoin, le député de Loudéac, petit chef-lieu d'arrondissement des Côtes-du-Nord, également comparable aux trois petites villes qui viennent d'être évoquées, effectue une série de demandes dans le dessein d'obtenir la création d'une route royale entre Rennes et Brest passant par Loudéac. Quelques années plus tard, entre 1842 et 1846, il tente d'obtenir la création d'une ligne de chemin de fer passant par les mêmes points. L'homme est un acteur local dynamique qui défend activement l'industrie des toiles de Bretagne et ne s'intéresse jamais officiellement à la très médiocre agriculture de cette contrée. Ses demandes ne feront jamais mention d'un pays quelconque et c'est toujours l'arrondissement qui sera mis en avant. Précisons a contrario que dans les caricatures littéraires de ce député, la référence à l'arriération bretonne, courante à l'époque, passe toujours par l'évocation des "pâtres du pays de Loudéac".

Dans les cas des trois premières requêtes, le pays et la ville, ces structures de longue durée que nous évoquons en introduction ne sont pas disjointes, au contraire, elles sont consolidées par le maillage administratif. Une petite cinquantaine d'années plus tard, deux propositions de définition du pays entreront en conflit, celle de Vidal, représentant de la science géographique en cours d'institutionnalisation, se construit sur des critères naturels□

elle est prévue à un bel avenir. Celle de Foncin avec ses pays-arrondissement n'aura finalement que peu d'influence...

Notes

¹ LEPETIT, B., Les villes dans la France moderne □ PUMAIN, D., Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle.

² VIDAL DE LA BLACHE, les pays de France, Gallois, pays et noms de pays □ Braudel, l'identité de la France, p. 30.

³ PASSY, A., *Description géologique de la Seine Inférieure, par M. Antoine Passy, préfet de l'Eure*, Ouvrage imprimé par ordre de l'Académie royale des Sciences, belles lettres et arts de Rouen, Rouen, Impr. Nicéas Périaux, 1832, 2 Vol. dont un atlas □ Notice géologique sur le département de l'Eure", *Recueil de la société libre d'agriculture, sciences, arts et belles lettres du département de l'Eure*, N°XIII, janvier 1832, pp. 135-167 (mal paginé, commence p. 185 en apparence).

⁴ CHAMBOREDON,

⁵ PASSY, A., *Description géologique de la Seine Inférieure... op. cit.*

⁶ DROUYN DE LHUYS, M., "Notice biographique sur M. Antoine Passy, membre de l'Association Normande"

⁷ GUIZOT, F., *Nouveau dictionnaire universel des synonymes de la langue française par M. F. Guizot*, Paris, Payen, 1822, 2è éd..

⁸ Pour un aperçu de la situation : N. VERDIER, "Les villes moyennes existent-elles en Haute-Normandie lors de la constitution du réseau de chemin de fer (1830-1880) ? ", in N. Commerçon et P. Goujon (dir.), *Villes Moyennes, Espace, Société, Patrimoine*, Lyon, P.U.L., 1997, pp. 121-126.

⁹ Sur cette question : R. MAUNIER dans *L'origine et la fonction économique des villes, étude de morphologie sociale*, Paris **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, Giard et Brière, Bibliothèque sociologique internationale, 1910. Pour la population des communes : "Tableaux de population, 1836", *Bulletin des lois*, janvier - juin 1837.

¹⁰ A.N. F¹⁴ 8 863, "Délibération du conseil municipal de la ville des Andelys", 23 avril 1836.

¹¹ Sur ce point, nous renvoyons à la définition de l'article Vexin dans L. MORERI, *Grand Dictionnaire Historique, ou Mélanges curieux de l'Histoire Sacrée et Profane*, Paris, 1759. Pour l'évocation de la proximité entre les deux contrées : A.N. D IV^{bis} 6/191-15, E. DEAUVICHON, *Réponse de la commune d'Andely* **Erreur □ Source du renvoi introuvable.** au mémoire de la commune de Vernon, chez Knapen, lib. impr. de la cour des aides, Pont Saint-Michel, 1789, 7 p.

¹² Sur ce point, on verra ROCHEFOUCAULD-LIANCOURT (LA), *Histoire de l'arrondissement des Andelys*, Les Andelys **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, Impr. Saillot aîné Éd., 1833 ; et surtout, PASSY, A., "Notice géologique sur le département de l'Eure", *Recueil de la société libre d'agriculture, sciences, arts et belles lettres du département de l'Eure*, n° XIII, janvier 1832, pp. 135-167. **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**

¹³ *Rapport sur les progrès de l'agriculture et de l'industrie dans l'arrondissement des Andelys, par M. Louis Passy*, Évreux, Impr. A. Hérissey, 1862.

¹⁴ Sur la répartition des membres de ces sociétés, on verra VERDIER, N., "La sociabilité des élites induit-elle un espace différent entre petites villes et bourgs □ L'exemple de la Haute-Normandie 1840-1940.", in Laborie, J.-P., et Renard J. (dir.), *Bourgs et petites villes*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 1997, pp. 461-471.

¹⁵ FONCIN, P., *Les pays de France, projet de fédéralisme administratif*, Paris, Armand Colin, 1898, pp. 31-38.

¹⁶ A.N. F¹⁴ 8 863, *Soumission de la compagnie du chemin de fer de Paris à la mer, par la vallée* **Erreur □ Source du renvoi introuvable.** de la Seine, représentée par M. Riant **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, à Monsieur le Ministre de l'Intérieur, Paris, autographié, 29 janvier 1836, non paginé.

¹⁷ A.D.S.M. 3 M 576, "Cahier servant à enregistrer les nominations des conseillers municipaux des communes de l'arrondissement d'Yvetot **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**", vers 1825-vers 1842.

¹⁸ A. SAULNIER **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, *Caudebec* **Erreur □ Source du renvoi introuvable.** et ses environs, Rouen **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, N. Périaux, 1840, pp. 147-148.

¹⁹ J. LEVAINVILLE **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, **Erreur □ Source du renvoi introuvable.** Rouen, *Étude d'une agglomération urbaine*, Paris, A. Colin, 1913., pp. 279-288 ; ainsi que C. ALARD, *Notice sur le port de Caudebec-en-Caux* **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, Paris **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, Impr. Nationale, 1875, pp. 8-12.

²⁰ P. F. FRISSARD **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, *Navigation fluviale du Havre* **Erreur □ Source du renvoi introuvable.** à Rouen **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**, Havre, Impr. du Commerce, 1832, p. 20.

²¹ A.N. F¹⁴ 8 863, "Délibération du conseil municipal de la ville **Erreur □ Source du renvoi introuvable.** de Caudebec **Erreur □ Source du renvoi introuvable.** en Caux **Erreur □ Source du renvoi introuvable.**", le 11 mai 1836.

²² Sur ce point, une grande partie des sources se retrouvent dans A.N. F² I 520, "Divisions territoriales", et la question a été traitée de nombreuses fois par les historiens locaux, et ceci à différentes époques : A.

SAULNIER **Erreur** Source du renvoi introuvable., *Caudebec* **Erreur** Source du renvoi introuvable..., *op. cit.* ; P. DUCHEMIN **Erreur** Source du renvoi introuvable., *Le canton de Motteville (Yerville* **Erreur** Source du renvoi introuvable.) *et les districts de Caudebec-Yvetot et Cany* **Erreur** Source du renvoi introuvable. *pendant la Révolution (1789-1800)*, Yvetot **Erreur** Source du renvoi introuvable., 1897.

²³ A. SAULNIER **Erreur** Source du renvoi introuvable., *Caudebec* **Erreur** Source du renvoi introuvable..., *op. cit.*, p. 150.

²⁴ P. COUÉDIC **Erreur** Source du renvoi introuvable., *Tableau géographique* **Erreur** Source du renvoi introuvable. *de la puissance industrielle, commerciale et agricole de la Nation Française, par départements, districts, et cantons...*, Paris **Erreur** Source du renvoi introuvable., rue des Mathurins, 1791. Dans cet ouvrage, l'auteur définit le département de Rouen **Erreur** Source du renvoi introuvable. comme constitué du grand bailliage **Erreur** Source du renvoi introuvable. de Caux **Erreur** Source du renvoi introuvable. **Erreur** Source du renvoi introuvable. et d'une partie du Vexin **Erreur** Source du renvoi introuvable.. Plus loin, il décrit le département comme constitué des pays **Erreur** Source du renvoi introuvable. de Caux, de Bray **Erreur** Source du renvoi introuvable. et du Vexin. De même, pendant la Restauration, *Tableau géographique et statistique du département de la Seine-Inférieure*, Paris, Baudouin frères, s.d. [entre 1828 et 1832] ; A. HUGO **Erreur** Source du renvoi introuvable., *Description pittoresque, topographique* **Erreur** Source du renvoi introuvable. *et statistique du Département de la Seine-Inférieure...*, Paris, 1835.