

LA ROUTE NATIONALE

DE VAUX-ESSOMES A CHATEAU-THIERRY, 1751

Les Romains nous ont appris que pour apporter la guerre ou la pacification avec le commerce et le progrès dans une contrée, il faut y établir d'abord des voies de communication. Plusieurs de nos rois firent beaucoup dans la France centralisée pour le percement et l'entretien des routes de terre. Nous savons que Sully fut « grand voyer de France » et qu'il prit son titre au sérieux. Colbert ne fut pas moins attentif au service des ponts et chaussées. Et en général, il est vrai de répéter que grâce au système des corvées, dont on a pu dire tant de mal, notre pays fut doté d'une viabilité relativement bonne et dont les voyageurs étrangers ont rendu témoignage.

Au XVIII^e siècle, malgré la misère du peuple et le triste règne de Louis XV, un des plus désastreux de la vieille monarchie, l'on exécuta à Château-Thierry et dans l'arrondissement des travaux considérables de voirie. Dans son Histoire manuscrite, II, p. 217, l'abbé Hébert a un chapitre instructif à ce sujet, intitulé : « Chaussées, ponts et rivières de Château-Thierry ».

L'abbé Poquet l'a reproduit en partie au livre second de notre Histoire, p. 187 à 196. En voici le résumé :

« Jusqu'en 1757 la grande route de Paris en Allemagne ne passait pas par Château-Thierry.

« De La Ferté-sous-Jouarre, elle venait à Luzancy où il y avait un bac à passer, de Luzancy à Nanteuil, à Charly, à

Romeny où il y avait encore un bac à passer pour aller à Nogent-l'Artaud ; de Nogent, on venait à Chézy et de Chézy on passait par Nogentel, Etampes et Chierry, d'où on allait à Crézancy, etc.

« Il y avait poste à Chézy, et quoique la grande route ne passât pas par Château-Thierry, il y avait cependant poste dans le Faubourg de Marne, d'où l'on menait les chevaux à Etampes ou dans l'endroit du chemin où les voitures en avaient besoin. Dans l'espace de Nogentel à Chierry, il fallait quelquefois 24 ou 30 chevaux pour tirer des mauvais pas le coche ou voiture publique de ce temps-là, laquelle était fort pesante et allait fort lentement. Pendant l'été cependant, lorsqu'il n'y avait plus les inondations de la plaine à craindre, la Poste venait relayer à Château-Thierry.

« Elle y arrivait de Nogentel par un chemin qui entrait dans le Faubourg de Marne par le bas village (1), tout le long de la rue voisine des Capucins ; elle sortait de ce Faubourg par la rue de la Sonnerie et les Filoirs, au bout desquelles prenait à travers la plaine le chemin qui conduisait à Chierry et y reprenait la route. Il n'y avait point alors de fausse rivière ».

On ne l'établit avec son « pont-neuf » qu'en 1759 pour remplacer le fossé Malingre et éviter les débordements de la Marne dans ses grandes crues. En 1763, on construisit la belle route d'Essômes ; en 1765, celle de Brasles. En 1766, on fit les travaux de la Levée et en 1768 on commença la première arche du pont de la Marne dont la construction entière ne fut achevée qu'après 20 ans !

C'est à cette même époque d'activité vicinale, de 1751 à 1758, que fut entreprise la nouvelle route royale de La Ferté-sous-Jouarre à Château-Thierry, section de la route d'Allemagne, de Paris à Strasbourg.

Elle n'eut pas l'inconvénient des bacs et des inondations et passait constamment par la ville de Château-Thierry. Elle

(1) L'Usine Couesnon a été construite sur l'emplacement de la ferme du Bas-Village.

rapprochait aussi de la route de Paris le château de Marigny, au moment où Abel-François Poisson, marquis de Marigny (à la cour, marquis de Vandières), était « directeur général des bâtiments, jardins, arts et manufactures du roi » et où sa sœur, M^{me} de Pompadour, créée marquise en 1745, duchesse en 1752, dame d'honneur de la reine en 1756 « avait le bonheur, comme elle l'écrivait, d'être avec le roi », « ce qui la consolait de tout le reste qui n'est qu'un tissu de méchancetés, de platitudes, enfin de toutes les misères dont les pauvres humains sont capables ».

C'est à l'ingénieur Leclert que furent confiés les nouveaux travaux de ces grands chemins de l'élection et banlieue de Château-Thierry.

L'œuvre de l'ingénieur, que nous n'avons pas à juger, eut à subir sur certains points de dures critiques. Ce n'est pas l'amour cette fois qui les justifiait et qui fut aussi le coupable, ç'aurait été plutôt la haine, du moins une animosité personnelle qui aurait poussé les intéressés à ne pas rechercher sur toute la ligne l'intérêt général.

L'abbé Hébert nous l'affirme quand il dit qu'il fut question de donner au chemin de La Ferté à Château « une direction plus courte que celle qu'on lui a fait suivre » et quand il rapporte le bruit que pour nuire aux religieux d'Essômes et se venger d'eux (parce qu'ils avaient écrit contre lui au Conseil), Leclert fit passer la route nouvelle par le bois des Rochets (bois des religieux), à trois quarts de lieue de Château-Thierry.

Nos Archives départementales C. 421, possèdent plusieurs documents inédits qui gardent le souvenir des querelles soulevées à ce sujet. C'est d'abord un procès-verbal du 21 octobre 1751 de « Nicolas Latizeau, garde pour le Roy en ses Eaux et Forêts de la maîtrise particulière de la ville de Soissons, résidant en la paroisse de Saulchery », constatant les délits commis par l'ingénieur Leclerc qui, « de son chef et de sa propre autorité, sans en avoir préalablement averti le garde, a fait abattre et arracher une partie de la Réserve du Bois des Ro-

chets, sans nécessité, et par son nouveau tracé, détourne les courriers de plus de 800 pas. au lieu qu'en suivant les premiers alignements qu'il avait tirés et marqués par les piquets, le chemin neuf n'est pas approché de la dite Réserve au moins de 20 pas ».

Ce procès-verbal est joint à une supplique des chanoines de l'abbaye d'Essômes, adressée à Mgr l'Intendant de la Généralité de Soissons, qui se plaignent des dégradations considérables commises par l'ingénieur dans leur propriété, et réclamant de ce fait trois mille livres de dommages-intérêts. Le 9 novembre de la même année 1751, c'est une lettre très vive de Leclerc, contre « l'impudence du garde et la mauvaise foi des moines », qui l'ont attaqué, et, communiquant la lettre, réponse très courte de Carrier, procureur du Roy.

Le document le plus long c'est la « Réponse des abbé et chanoines réguliers de Sainte-Geneviève de l'abbaye d'Essômes à la lettre écrite à Mgr l'Intendant de la généralité de Soissons par le sieur Leclerc, ingénieur, en novembre 1751 ». Les chanoines rappellent les différents projets de la nouvelle route d'Allemagne par Château-Thierry et démontrent que ce n'est pas dans l'intérêt public que le sieur Leclerc leur a préféré son projet actuel.

Ils représentent l'ingénieur comme ce que nous appelons aujourd'hui un anticlérical (alors un philosophe, un ancêtre des mangeurs de moines !). Ils affirment que sous le voile apparent du bien public il essaie de cacher la passion qu'il a contre les religieux d'Essômes. Bien à tort, selon eux, car « si on excepte des politesses, la maison d'Essômes ne lui a rien fait ; mais c'est une abbaye et cela lui suffit ». Puis la réponse des religieux suit pas à pas le mémoire de Leclerc et veut « le battre sur tout ce qu'il avance et sur tous les prétextes qu'il allègue, en donnant continuellement des entorses à la vérité ». Il y a dans cette lettre assez vive bien des détails intéressants sur les différents projets des ingénieurs, sur la route en construction de Paroy-Sauvigny, sur l'état des esprits et sur les manières de procéder de cette époque.

La *Société Archéologique* jugera s'il est bon de publier en entier tous ces documents que je mets à sa disposition.

Le dernier de nos Archives est un écrit du 15 novembre 1751 de François Naudé, notaire et arpenteur royal à Château-Thierry, qui requis par MM. les abbé, prieur et chanoines réguliers de l'abbaye Saint-Ferréol d'Essômes s'est transporté sur le tracé de la nouvelle ligne en construction et prononce le jugement suivant. Il nous tiendra lieu de conclusion :

« Nous ne blâmons point le projet dudit sieur Leclerc (était-il bon et prudent de le faire alors ?) ; mais nous pensons qu'il aurait pu se dispenser d'entrer dans le bois des Rochets par la raison qu'en y passant point, si le travail avait été d'un côté un peu plus considérable, de l'autre par équivalence, le chemin aurait été plus court et plus régulier. »

Il n'y a rien de nouveau sous le soleil, L'histoire se répète.

On raconte que pour les lignes actuelles de nos chemins de fer comme pour toutes sortes d'entreprises privées et publiques, la science désintéressée des ingénieurs n'est pas seule consultée .. Avec l'intérêt général, on a toujours tâché de combiner pour le mieux ses intérêts particuliers, voire même le désavantage de ses ennemis. Et ce n'est pas d'aujourd'hui que l'homme est homme !

N. GUYOT,
Curé d'Essômes.