

# L'Etat, la municipalité et la voirie à Vervins au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>

Le XVIII<sup>e</sup> siècle est un siècle révolutionnaire à plus d'un titre. Les conditions de vie s'améliorent au point de faire reculer, enfin, la mort. L'administration royale a une grande responsabilité dans ce recul et dans le démarrage de la transition démographique, si importante. Parmi les mesures qu'elle a prises, la création de grandes routes pavées, carrossables, appelées «royales», est cruciale. Vervins a la chance de se situer sur l'une d'entre elles. Comment celle-ci est-elle mise en place? Les attitudes du corps de ville de Vervins, ses relations avec l'État, représenté par l'intendant, en révèlent les difficultés et la lenteur.

## La voirie devient une préoccupation royale

### Les responsables administratifs: le bureau des finances, puis l'intendant

Lors de leur création en 1555, les généralités ne sont que des «recettes générales des finances» dirigées par un trésorier général secondé de trésoriers et receveurs qui constituent le «bureau des finances». Sa compétence porte, certes, sur les finances (contrôle des officiers de finances et des administrations des aides, surveillance de la répartition et de la perception de la taille, droit de regard sur les finances locales), mais aussi, et de plus en plus, sur l'administration en général comme l'adjudication des biens et droits domaniaux. En 1600-1627, son rôle administratif s'accroît avec la gestion de la voirie. Il est alors à son apogée et intervient quand il s'agit du domaine, des aides, de la taille, de la voirie et des travaux publics. Le bureau de finances apparaît alors comme «une forme nouvelle d'administration qui annonce et prépare de loin celle des intendants»<sup>2</sup>.

La monarchie, sans cesse confrontée à des problèmes financiers, multiplie les offices véniaux. Ceux du bureau des finances sont recherchés car ils confèrent

---

1. La composition du corps de ville de Vervins (nom donné alors du conseil municipal) de 1747 à 1789 a fait l'objet d'une étude détaillée dans l'article «L'État et le contrôle des municipalités aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles : le cas de Vervins», *Mémoires de la Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie de l'Aisne*, t. XXIII, 1993, p. 163-189. Les rapports entre l'État et le corps de ville de Vervins ont été abordés dans l'article «Les incendies de 1759 et 1763 à Vervins. L'action de la municipalité et le rôle de l'État», *Mémoires de la Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie de l'Aisne*, tome L, 2005.

2. Maurice Bordes, *Administration municipale et provinciale en France au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1972, SEDES, p. 55-66.

la noblesse personnelle, héréditaire lorsque deux générations successives occupent la charge. De ce fait, le bureau des finances de Soissons comprend, en 1789, 43 officiers<sup>3</sup>, dont un commissaire aux Ponts et Chaussées. Mais le nombre de ces officiers dilue leur responsabilité, diminue l'efficacité du bureau des finances. La monarchie se tourne vers une autre forme d'administration.

Avec la monarchie absolue, le contrôleur général prend en main toute l'administration du royaume, domestique les gouverneurs, et, à partir de 1637, met à la tête des généralités des « commissaires départis » au pouvoir de plus en plus étendu : ce sont les « intendants de justice, police et finances ». Ils se substituent aux bureaux des finances qu'ils président suite au règlement du 22 août 1642. Dès lors ce sont eux qui décident de la répartition de la taille. Ils s'imposent définitivement sous Colbert<sup>4</sup>. Au début de XVIII<sup>e</sup> siècle, bien installés, un par généralité, s'occupant de tout, ils sont animés d'un idéal : ils considèrent l'administration comme l'un des meilleurs moyens pour faire « avancer l'amélioration de l'État »<sup>5</sup>.

C'est ainsi qu'ils acquièrent alors la compétence en matière de voirie car les bureaux de finances manquent de zèle et les réparations ne sont pas exécutées par les communautés d'habitants. Les arrêts de 1705, 1720, 1721 chargent les intendants de dresser l'état des chemins, en distinguant les grands chemins royaux de soixante-douze pieds de large (23,328 m) avec deux fossés de six pieds (1,944 m), et les chemins de trente-six pieds de large (11,664 m).

Les bureaux des finances laissent finalement les intendants régler les problèmes de voirie dans les villes, avec les aménagements des entrées de villes et les alignements intra muros pour les routes royales<sup>6</sup>. Là encore, l'intendant est l'agent d'un pouvoir royal qui cherche à contrôler les municipalités. Celles-ci avaient acquis une certaine autonomie au Moyen Âge sanctionnée par des priviléges (chartes). Mais, sous l'Ancien Régime, elles gênent l'État par leur puissance militaire (murs, armes, milices), par la levée de taxes locales concurrentes des impôts royaux ; alors les rois limitent leurs libertés. Une des grandes préoccupations de Colbert est le défaut de bonne administration urbaine qui entraîne la ruine financière des villes. Par l'édit d'avril 1683, les intendants vérifient les comptes des corps de ville, autorisent les emprunts, l'aliénation des biens communaux, les ressources supplémentaires pour rembourser les emprunts. Ce dernier point nécessite l'accord du Conseil du roi<sup>7</sup>.

C'est bien une tutelle administrative qui s'impose aux municipalités, et à celle de Vervins en particulier. L'intendant contrôle constamment l'activité du

---

3. Auguste Matton, *Notes sur la topographie administrative et financière de la généralité de Soissons*, Laon, 1850.

4. M. Bordes, op. cit., p. 116 sq.

5. Jean Meyer, « Intendants », *Encyclopaedia Universalis*, Paris, 1975.

6. M. Bordes, op.cit., p. 55-66.

7. Charles Petit-Dutailly, *Les communes françaises et leur évolution des origines au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Albin Michel, 1937.

corps de ville. Ainsi, en 1747, l'intendant Charles-Blaise Méliand<sup>8</sup> refuse la décision municipale, du 19 février, aux termes de laquelle la ville veut aménager une prison dans la tour de la porte à l'Image. Le subdélégué Philippe-César Dupeuty<sup>9</sup> lui communique l'acte de délibération et, dès le 23 février, Charles-Blaise Méliand s'offusque contre cette «prétendue assemblée générale» composée de douze personnes seulement : l'acte «ne peut être regardé comme l'avis de tous les habitants d'une ville telle que celle de Vervins» alors qu'il est de règle que «tous les habitants sujets aux impositions et aux charges de la ville» soient invités, assistent et donnent leurs suffrages. C'est pourquoi il joint à sa lettre une ordonnance qui annule l'assemblée générale du 19 février et «ordonne qu'il en sera fait une autre». Il signifie au lieutenant de maire Claude-François Delacampagne – faisant fonction de maire puisque l'office de maire n'est pas alors pourvu – qu'il

« [...] l'adresse à Monsieur Dupeuty pour vous la remettre afin que vous vous y conformiez tant dans l'occasion présente que dans celles où il y aura à délibérer sur les affaires qui intéresseront toute la communauté. »<sup>10</sup>

Cette affaire se révèle être un excellent exemple de la centralisation administrative au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'intendant cherche à faire respecter un règlement pour les délibérations municipales et à s'opposer à la mainmise de quelques-uns sur la ville ; en outre, le subdélégué apparaît bien comme l'intermédiaire obligé dans la navette hiérarchique très précise pour toute correspondance : corps de ville – subdélégué – intendant – contrôleur général parfois, et réponse par les mêmes étapes. Enfin l'intendant contrôle avec rigueur les décisions des officiers municipaux et leur impose ses volontés :

« Nous intendant susdit ordonnons que l'acte sera et demeurera nul et en conséquence convoquons une nouvelle assemblée générale. Enjoignons aux dits habitants de se trouver à la dite assemblée ainsi qu'à toutes celles

---

8. Charles-Blaise Méliand fut l'intendant de la généralité de Soissons de 1743 à 1765.

9. Sur les 23 subdélégations de la généralité de Soissons, la seule élection de Laon en comprend huit, dont celle de Vervins. Il y a déjà un subdélégué à Vervins à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle : Antoine Gobinet de 1691 à 1699. Ceux de la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle appartiennent à la famille Dupeuty. Philippe-César Dupeuty naît en 1700, achète un office d'avocat, devient bailli de Voulpaix. Anne-Ferdinande Joyeuse de Grandpré, seigneur – contesté – de Vervins de 1725 à 1734, l'installe comme juge des traites de Vervins en 1731. Il est président des traites et tabac de Vervins, La Capelle et Hirson en 1738, puis subdélégué de Vervins en 1744 à la place de Jean-François Solon qui l'était depuis 1735. Après la mort de Philippe-César, le 15 mars 1763, son fils Jacques-Philippe le remplace. Né en 1731, il a précisément comme marraine Anne-Ferdinande Joyeuse de Grandpré. Il ajoute à la subdélégation la présidence des traites d'abord, et la présidence du grenier à sel ensuite. Il a même les fonctions municipales d'échevin de 1765 à 1767 et de maire en 1772.

Le greffier de la subdélégation est tout d'abord Claude Constant. Quand celui-ci meurt en 1778, Dupeuty le remplace par Jean-Baptiste-Jules Dalery, fils de Jules-Jérôme Dalery président du grenier à sel jusqu'en 1771.

10. Arch. com. Vervins, DD 2, lettre de l'intendant au corps de ville, le 23 février 1747.

qui seront convoquées pour les affaires de la ville et d'y donner leurs suffrages sous les peines de droit.»<sup>11</sup>

Les décisions ne se prendront jamais en grande assemblée, mais l'administration surveille pour que celle-ci soit tout de même représentative. Cette tutelle s'exerce à propos des travaux publics entrepris dans la ville et en particulier pour ce qui constitue la grande affaire du XVIII<sup>e</sup> siècle, la route royale. Ainsi, l'intendant insiste sur la représentativité du corps de ville en 1785, à propos du pavage de la ville. La représentativité se réalise assez bien, en novembre 1788, encore sur cette question imposée par les Ponts et Chaussées.

### La création des Ponts et Chaussées

Après une tentative de Sully pour centraliser un service de voirie avec la charge de «grand voyer de France», Colbert institue un budget des Ponts et Chaussées, un «ingénieur du roi» ou inspecteur des Ponts et Chaussées, et un commissaire par généralité, adjoint à l'intendant, qui a pour fonction :

«[...] de visiter les chaussées de la généralité, dresser le procès-verbal de leur état et faire faire en sa présence par des personnes intelligentes et capables les devis et estimations des ouvrages nécessaires pour les réparer et entretenir en bon état; sur lesquels il serait ensuite procédé avec le commissaire départi et non autrement à l'adjudication au rabais des dits ouvrages.»<sup>12</sup>

Pourtant, comme l'ont montré les crises de subsistances du sombre XVII<sup>e</sup> siècle quand les chemins défaillants ont rendu les transports de grains difficiles, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle encore le réseau routier fait toujours cruellement défaut. Une administration des Ponts et Chaussées se met alors progressivement en place. En 1716, un inspecteur général et 21 inspecteurs doivent dresser des projets de routes à ouvrir ou rectifier. Ces projets sont appliqués grâce à la nouvelle corvée royale sur les chemins, créée en 1738<sup>13</sup>, et à un personnel qualifié recruté à l'école des Ponts et Chaussées née en 1747 et dirigée par Jean-Rodolphe Perronet. En 1743, Daniel Trudaine devient intendant des finances et est chargé de ce service. En 1769, son fils le remplace.

Trudaine donne à son administration sa forme définitive en 1750. À la tête des quatre départements qui partagent le royaume, un premier ingénieur et quatre

11. Arch. com. Vervins, DD 2, ordonnance de l'intendant du 23 février 1747, où celui-ci précise « [...] dans une ville de quelque 500 feux ».

12. Georges Dawson, *L'évolution des structures de l'administration locale en France*, Paris, Librairie générale de droit, 1969, n. 9, p. 110: arrêt du Conseil du 11 février 1681.

13. Joël Cornette, *Absolutisme et Lumières 1652-1783*, Paris, Hachette, 1993, p. 172-173. Le contrôleur général des finances Orry, qui a été intendant dans la généralité de Soissons de 1722 à 1727, adresse à tous les intendants la circulaire du 13 juin 1738, par laquelle les paysans demeurant à portée des grands chemins sont requis de fournir leur voiture et attelage six jours par an pour assurer le transport des matériaux nécessaires à l'édification des «chemins pavés».

inspecteurs généraux sont assistés d'un bureau des géographes et dessinateurs ; dans chaque généralité, un ingénieur et un contrôleur des travaux commandent des sous-ingénieurs, des conducteurs et des piqueurs chargés des réalisations effectuées dans le cadre de la corvée royale<sup>14</sup>. Cette organisation efficace fait que, à la veille de la Révolution, le royaume se trouve équipé de 30 000 km de routes.

La préoccupation royale pour la voirie se révèle être nécessairement une préoccupation municipale à Vervins. Les travaux de voirie réalisés pendant la deuxième moitié du siècle se classent en deux grandes catégories : l'entretien des chemins d'accès à la ville et l'aménagement de la route royale.

## **La réfection des chemins d'accès à Vervins**

### **La rue des Fourbisseurs et la porte de Marle**

Tous les travaux routiers municipaux requièrent l'accord de l'intendant. En 1764, le corps de ville de Vervins, dirigé par le maire Adrien-Antoine Dubuf, estime qu'il est « indispensable de réparer la rue des Fourbisseurs depuis la porte à l'Image jusqu'à l'abreuvoir et en retour vers la rue Jacob près de la maison dite du Point du jour ». Les conditions sont précises. Un coût à la toise est fixé. Les journées des manouvriers, les dépenses pour les outils sont à la charge de l'entrepreneur. Les pavés doivent être réemployés ou taillés dans des grès des environs. Grès manquants et sable sont livrés par la ville. Il faut que le « ruisseau » coure au milieu de la chaussée quand celle-ci n'a que onze à douze pieds de large (3,50 m à 4 m). Quand elle peut avoir dix-huit pieds (5,83m), deux trottoirs de quatre pieds de large (1,30 m), « élevés de trois pouces (8 cm) plus haut que le milieu de la chaussée pour empêcher les eaux d'entrer dans les maisons », créent deux rigoles latérales.

La délibération rappelle aussi « que dans une partie de la porte de Marle le pavé est absolument mauvais » (près de chez Hennecart), et donc qu'il faut remettre des grès où il en manque. L'ouvrage n'est couvert de gravier ou de sable qu'après réception afin que les défauts, s'il y en a, puissent mieux se remarquer. L'entrepreneur, enfin, ne sera payé des premiers deniers qu'après approbation de l'intendant Charles-Blaise Méliand<sup>15</sup>. Celui-ci répond dès le 12 juin, comme toujours par lettre et ordonnance :

« Je vous envoie l'ordonnance que je viens de rendre en bas de la délibération qui était jointe à votre lettre du huit de ce mois pour la réparation du pavé et le rétablissement des chemins des abords de la ville. Vous voudrez bien vous concertez avec Monsieur Dupeuty pour l'exécution de ces ouvrages auxquels tous les habitants doivent contribuer. »<sup>16</sup>

---

14. G. Dawson, *op.cit.*, p. 109-112. Le piqueur note les absents à leur poste.

15. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 7 juin 1764.

16. Arch. com. Vervins, DD 3, lettre et ordonnance de l'intendant du 12 juin 1764.

L'ordonnance jointe précise cette directive :

«Les ouvrages seront réparés tant par les habitants de la ville de Vervins que par les paroisses qui seront commandées à cet effet et qui n'ont été employées cette année à la corvée des routes que pour les deux tiers de leurs tâches.»

Les habitants seront conduits par Dusolon, piqueur. Cette ordonnance attribue toujours un grand rôle au subdélégué puisque le travail doit se faire, à parité, sous ses ordres et ceux des officiers municipaux.

### **Le chemin de Foigny et les autres entrées de la ville**

D'autres entretiens routiers requièrent l'accord de l'intendant pour disposer de la main-d'œuvre gratuite de la corvée. En 1769, le chemin de Foigny et de la Bouteillle, «vers le point de la garenne», est raviné et devenu impraticable suite aux pluies continues et abondantes de l'hiver. Or ce chemin forme une des principales entrées de la ville. Il apparaît au maire Claude-François Verzeau nécessaire de le rétablir.

«[...] En conséquence l'on a obtenu sous le bon plaisir de Monseigneur l'intendant les corvées nécessaires pour la main d'œuvre de cette réparation qui sera conduite par Monsieur Gauché piqueur [...]. La réparation, suivant le devis de Charles Loison charpentier à Vervins, se montera à la somme de cent livres.»<sup>17</sup>

En cette fin de XVIII<sup>e</sup> siècle, ce sont tous les chemins qui rayonnent à partir de Vervins qui sont mauvais. Celui de Rozoy-sur-Serre «est impraticable l'hiver» ; celui de Montcornet «qui communique jusqu'à Reims est creux en divers endroits et presque impraticable aux environs de Vigneux» ; quant à celui d'Hirson qui communique «dans le pays de Chimay, à Luxembourg et en Brabant, en Champagne et en Lorraine, il est extrêmement mauvais». Des travaux de charité sont entrepris en 1774 dans la subdélégation de Vervins. Mais «la modicité de la somme (500 livres) sur le chemin Vervins-Hirson n'a pas permis un grand travail», bien que l'intendant Le Peletier veuille «procurer des salaires aux pauvres journaliers et réparer les communications vicinales si nécessaires au commerce et à l'exploitation des terres»<sup>18</sup>.

Les travaux sont limités, car une dizaine d'années plus tard, en 1783-1785, le problème resurgit. Tous les chemins d'entrée dans Vervins sont encore reconnus impraticables «parce que les habitants forcés de travailler sur la chaussée

17. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 12 mai 1769. Selon le rôle de taille de 1771, Vervins dispose de quatre charpentiers : Pierre Catillon, Antoine-Joseph Deforge, Philippe Godard, et Charles Loison.

18 Arch. dép. Aisne, C 598, travaux de charité dans la généralité de Soissons, 1773-1774.

depuis Voyenne n'ont pu s'occuper à l'entretien». Le corps de ville estime plus intéressant d'utiliser à des fins locales les habitants de Vervins réquisitionnés par la corvée royale pour la construction de la chaussée Laon-La Capelle. On demande à l'intendant Le Peletier d'autoriser les habitants de paver et «rétablir les chemins de communication dans les faubourgs jusqu'à l'extrémité du territoire». Qu'il ordonne également à tous ceux de la corvée d'obéir aux commandements du maire et des échevins! En outre, qu'il enjoigne à tous ceux, qui ont «anticipé» et rétréci les chemins en «poussant» leurs haies, de les arracher et rendre le terrain qu'ils ont anticipé pour «rendre à l'eau le cours qu'elle doit avoir». En particulier au pont Boutreux, que défense soit faite au propriétaire du terrain au bout de la ruelle aux os de gêner le passage de l'eau et de la faire descendre par la ruelle<sup>19</sup>!

### **Le pont Sainte-Anne**

Au même moment un autre problème routier se pose. La chaussée royale, avant d'entrer dans Vervins, enjambe le Chertemps par un pont provisoire en bois, près de la chapelle Sainte-Anne. Il a été détruit. L'édification d'un nouveau pont se révèle nécessaire suite à l'incertitude qui pèse sur la construction d'un grand pont qui est à réaliser en cet endroit, «aux frais de sa Majesté». En outre, l'ancien chemin qui traverse le Chertemps un peu en amont, près du faubourg de l'hôtel-Dieu, est impraticable «à ce point que plusieurs voituriers y ont déjà été obligés de décharger leurs voitures pour les retirer des ornières et les recharger pour les conduire à leur destination». Si le pont n'est pas rétabli avant l'hiver le commerce devra s'interrompre, situation qui sera très préjudiciable pour la ville, estime le corps de ville mené par Nicolas Jouette<sup>20</sup>. Joseph Deforge maître charpentier de Vervins établit un devis de 669 livres tant pour les matériaux que pour la main-d'œuvre. L'intendant Le Peletier<sup>21</sup> a promis de participer au financement. Les officiers municipaux le supplient d'autoriser le travail et d'accorder le secours à la ville «attendu l'utilité publique dudit pont et la charge du pavé dont elle est tenue»<sup>22</sup>.

Le pont «Sainte-Anne» provisoire reposait sur neuf piles nettement trop faibles et trop courtes et au surplus faites de bois blanc également faible. N'ayant pas la solidité convenable, il a été «renversé». Le devis pour le nouveau pont décide le réemploi d'une grande partie du bois de l'ancien. L'intendant le fait examiner par «une personne de l'art» qui refuse tout bois blanc, précise longueur, grosseur et qualité du matériau à utiliser. À cette condition, l'intendant accorde 400 livres. Le nouveau devis, conforme à cette prescription, se monte à

19. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 9 décembre 1784. La ruelle aux os se situe au sud de la ville, au lieudit «Les Lisses».

20. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 30 septembre 1787.

21. Le Peletier de Mortefontaine est intendant de la généralité de Soissons de 1765 à 1784, Labourdonnais de Blossac l'est de 1785 à 1789.

22. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 8 septembre 1787.

1 133 livres. Le corps de ville doit assurer une dépense de 733 livres. Le receveur Nicolas Dhumy déclare pouvoir payer grâce à la vente des arbres du Préhaut :

« [...] En conséquence l’assemblée, pour donner à Monseigneur l’intendant des preuves de son dévouement au bien public et de son empressement à satisfaire le désir que sa grandeur a que ce pont soit rétabli promptement puisqu’il veut bien contribuer de 400 livres à la dépense, consent de payer le surplus se montant à 733 livres »<sup>23</sup>.

L’intendant La Bourdonnaye de Blossac accepte dès le 9 octobre 1787.

« Vu la délibération et le devis du pont qu’il s’agit de construire sur le chemin de la chapelle Sainte-Anne montant à 1 133 livres et les éclaircissements par nous pris, nous autorisons les officiers municipaux de Vervins à faire faire conformément au devis ci-dessus le pont dont il s’agit et à en acquitter les dépenses tant avec les revenus communaux qu’avec le produit des arbres du Préhaut de la ville qui seront abattus, et pour faciliter le paiement de la construction, nous leur ferons remettre par forme de secours aussitôt après que l’ouvrage sera achevé la somme de 400 livres que nous leur avons promise. »<sup>24</sup>

Les travaux réalisés, la municipalité désigne trois experts de Vervins : Charles Lacaille et Philippe Godart, deux charpentiers, et Charles Lebon, maçon. Ils trouvent le pont « bien et solidement fait », comme dit Joseph Deforge. Alors l’intendant est prié de bien vouloir accorder les 400 livres promises et autoriser le paiement du reste « soit sur les fonds de la ville, soit par une imposition sur les habitants »<sup>25</sup>. Constatant que la municipalité a agi dans les règles de mise en adjudication, de devis, et selon ses ordres de financement, l’intendant signe son ordonnance le 29 février 1788 :

« Vu la délibération ci-dessus pour laquelle il appert que les travaux relatifs à la construction du pont Sainte-Anne sont entièrement exécutés conformément au devis et à l’adjudication qui en a été passée par les officiers municipaux de la ville de Vervins, nous avons fait remettre aux officiers municipaux conformément à notre ordonnance du 9 octobre dernier une somme de 400 livres pour les aider à acquitter la dépense de reconstruction du dit pont et les avons autorisés à payer le surplus sur les reve-

---

23. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 30 septembre 1787.

24. Arch. com. Vervins, CC 24.

25. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 24 février 1788. Selon le rôle de taille de 1787, Vervins dispose de six charpentiers : Pierre Catillon et Joseph Deforge – les deux plus aisés –, Pierre et Étienne Devin, Jean-Baptiste et Philippe Godard. Cinq maçons sont recensés : Charles Lebon, Pierre Devouzy, Pierre Debay, Antoine Tillot et Bonanventure Viéville.

nus communaux de la dite ville sans toutefois avoir recours à l'imposition dont il a été reconnu que l'on n'avait pas besoin.»<sup>26</sup>

Autorisé par l'intendant, le receveur Nicolas Dhumy se soumet à la décision du corps de ville et paie 600 livres à Joseph Deforge, le 7 mars 1788.

La restauration du pont Sainte-Anne appartient à l'aménagement indispensable des entrées de ville toujours médiocres, mais aussi au grand débat entre «l'ancien» et «le nouveau chemin», la route royale.

## **La route royale dans Vervins**

La préoccupation essentielle est la construction de la route royale Laon-Maubeuge par Marle-Vervins-La Capelle. Son édification est le grand thème d'alors par son intérêt propre, par sa longue édification, par les «rebondissements» des décisions qui la concernent, et par tout ce qu'elle implique quant aux finances et aux corvées. Les lenteurs administratives ne facilitent pas les solutions.

Vervins apparaît dans un relatif isolement, que l'édification des routes royales accentue un temps, puisque celle de Paris à Maubeuge, par Soissons et Laon, passe par Crécy-sur-Serre et par Guise dès 1741. Laon-Maubeuge par Marle et Vervins naît comme traverse seulement en 1755. Le rattrapage se réalise à partir de 1772, quand la route postale Laon-Vervins-Maubeuge est établie. Un peu plus courte, neuf postes et demie (70,262 km) au lieu de dix postes (73,960 km)<sup>27</sup>, mais surtout plus proche des Pays-Bas autrichiens et de l'axe frontalier Maubeuge-Mézières utile «aux passages des troupes», elle prend le pas sur la route par Guise dès 1780. En 1801, elle est «de première classe».

## **La route royale à la porte de Marle ou du cabaret.**

Dès les années 1760, Trudaine s'occupe de rendre la chaussée royale carrossable<sup>28</sup>. Les habitants de Vervins font part de leur souhait de voir passer «en faveur de leur commerce» cette route dans la ville même. Par une lettre du 16 février 1767, l'intendant communique à la municipalité, par l'intermédiaire du subdélégué Jacques-Philippe Dupeuty, le tracé proposé par Trudaine et la nécessité d'abattre plusieurs maisons en indemnisan les propriétaires. Comme il fait valoir la modicité des revenus communaux, le corps de ville subit une réponse cinglante de Le Peletier:

---

26. Arch. com. Vervins, CC 24.

27. Une poste égale deux lieues, une lieue postale égale 3 698 m.

28. Bernard Lechevalier, *Les routes postales de l'Aisne, 1630-1792*, Laon, Association marcophile et philatélique de l'Aisne, 1986. Cartes et distances postales aux XVII<sup>e</sup>-XXXVII<sup>e</sup> siècles.

«Comme les fonds des Ponts et Chaussées ne peuvent être employés aux dépenses qui se font dans l'intérieur des villes, les habitants de Vervins n'ont d'autre parti à prendre que de consentir à une imposition pour payer les indemnités résultantes des maisons à abattre et du pavé à faire [...]. L'objet sera au moins de 10 000 livres [...]. S'ils refusent de consentir à l'imposition, on ne fera pas passer la route par leur ville.»<sup>29</sup>

Le passage de la route semble si important pour relever la ville «de ses malheurs» – allusion aux incendies de 1759 et de 1763 – que les habitants se soumettent. Cependant ils veulent limiter la dépense et recherchent le tracé le plus économique. Ils proposent de traverser le faubourg de l'hôtel-Dieu «en suivant toujours le milieu», puis de prendre la rue de la Croix qui conduit à la rue de la Halle pour sortir par la porte de Flandres (ou des Champs). Cette entrée par le faubourg de l'hôtel-Dieu nécessite un remblai, conviennent-ils, mais pas plus que pour la voie projetée par Trudaine ! D'ailleurs cette dernière passe «derrière le faubourg», dans un chemin inacceptable.

«L'entrée proposée est la plus naturelle et le chemin suivi de tout temps pour entrer dans la ville depuis qu'elle existe, ce qui a donné lieu à la formation de ce faubourg, l'un des plus beaux et des plus considérables qui a cent pieds de large et où le dit remblai sera le moins sensible.»

S'il est vrai que la pente serait alors de six pouces par toise (quelque 7 %)<sup>30</sup>, elle ne serait pas longue, et la considération pour la ville devait l'emporter sur cette incommodité, affirme le maire Adrien Dubuf. Il n'y aurait vers le milieu du faubourg que dix pieds de remblai et «à cent pieds de distance du corps de garde, quinze pieds de remblai». En outre il ne faudrait raser que quelques baraques; ceci causerait un dommage moins grand que de couper en deux le jardin de l'hôtel-Dieu et de démolir trois assez belles maisons. Enfin, ajoute-t-il, pour ne pas pavé le long du faubourg, les eaux qui descendent de la ville pourraient descendre de la place du corps de garde vers la rivière en passant par le jardin de Caron. Cet itinéraire entraînerait une dépense moins forte et une utilité plus grande !

Forte de cette argumentation, Vervins «ose attendre du gouvernement l'obtention de cette grâce», c'est-à-dire l'acceptation de son projet. Peine perdue. Dès le 30 avril arrive la lettre de Trudaine qui rejette le vœu de la ville et impose le tracé derrière l'hôtel-Dieu à cause de la pente. Le Conseil du roi annonce le début des travaux pour le printemps suivant et ordonne de faire démolir tout de

---

29. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 4 mars 1767.

30. Édouard Piette, *Les minutes historiques d'un notaire de Vervins aux XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, Le Livre d'histoire, 1877, p. 138. É. Piette juge cette pente et cette entrée traditionnelle très négativement: «La montée par laquelle on accédait du faubourg de l'hospice à la ville était fort rapide, et le passage entre les deux portes, qui allait en tournant, présentait pour le roulage une extrême difficulté.» Il donne tort au corps de ville.

suite les trois maisons. C'est pourquoi les officiers municipaux sont autorisés à traiter avec les propriétaires, Antoine Diot, la veuve Tafflet et Charles Hennecart le jeune<sup>31</sup>. La maison de Diot devra être rebâtie «en même état qu'elle était, à coté de la route»; pour Hennecart c'est la partie à abattre qui devra être rebâtie. Ces reconstructions préteront lieu «à adjudications au rabais sur les deniers de la ville». La municipalité rachètera seulement la maison de la veuve Tafflet selon un prix convenu avec elle. En outre les officiers municipaux sont autorisés à se pourvoir «par devant l'intendant» qui donnera la permission «d'imposer sur la ville» une somme de trois à quatre mille livres<sup>32</sup>.

Le corps de ville, dans cette situation nouvelle que représente l'édification d'une route «d'intérêt national», n'a aucune autonomie. L'État dicte toutes les conditions: tracé, travaux, coût, imposition. C'est pourquoi, sans doute, il en résulte un mécontentement qui transparaît dans l'attitude de Jules Dalery «qui s'est retiré de l'assemblée et n'a pas voulu signer».

L'intendant Le Peletier de Mortefontaine intervient plusieurs fois lors de l'adjudication de la maison de Charles Hennecart le jeune.

Après l'ordre de Trudaine du 20 avril 1767, et comme annoncé, l'intendant autorise le 18 mai l'adjudication de la démolition, au passage de la chaussée, des maisons près de la porte de Marle. Cette adjudication est dédoublée le 20 juin sous la présidence de Solon, bailli seigneurial, assisté de Beauvisage, sous-ingénieur des Ponts et Chaussées pour la généralité de Soissons.

La première adjudication concerne la démolition des maisons d'Antoine Diot et de la veuve Tafflet, et une seule reconstruction, celle de la maison de Diot. Celle-ci est attribuée à Diot lui-même pour 725 livres. La veuve Tafflet, en plus de l'exemption des gens de guerre, reçoit 1 500 livres d'indemnité, somme «jugée convenable par l'assemblée municipale attendu qu'il n'y a pas d'emplacement pour reconstruire la maison»<sup>33</sup>.

La deuxième adjudication, attribuée à Joseph Dentier, charpentier et entrepreneur en bâtiments à Fontaine-les-Vervins pour 2 150 livres, porte sur un ensemble complexe. D'une part, pour la maison de Hennecart, il s'agit de la reconstruction d'un pignon nécessaire pour obturer l'ouverture faite aux deux chambres du devant, et de la construction d'une chambre sur le derrière pour le dédommager. D'autre part, l'adjudication porte sur la démolition de fortifications, la porte des Champs à la sortie de la ville vers la Capelle, le corps de garde de la porte de Marle<sup>34</sup> et la tourelle tenant aux maisons de Diot et de la veuve

31. Arch. com. Vervins, CC 3-6. Selon le rôle de taille de 1771, Charles Hennecart le jeune est tanneur, paie trois livres quinze sols de taille; son père, Charles, est cabaretier et paie six livres trois sols; Antoine Diot est aussi cabaretier, paie trois livres douze sols; la veuve Tafflet est «bourgeoise», paie une livre seize sols.

32. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 30 avril 1767.

33. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 10 juin 1767.

34. Arch. com. Vervins, BB 1. Une délibération municipale du 30 septembre 1766 rapporte «que la porte de la ville dite la porte des Champs est absolument défectueuse et menace ruine depuis longtemps, comme aussi que le corps de garde qui est au bas de la porte Marloise, qu'ainsi il est nécessaire de les démolir. La matière mise en délibération, la dite assemblée a autorisé les dits maires et

Tafflet<sup>35</sup>; et aussi sur le pavage de 115 toises (224 m) de longueur sur trois (5,77 m) de large dans la rue de la Croix, et le rehaussement de celui de la rue de la Halle jusqu'à la porte des Champs selon la pente fixée par l'ingénieur<sup>36</sup>.

Le 15 avril 1768, l'intendant déclare nulle l'adjudication pour la maison de Hennecart et ordonne :

« [...] un nouveau devis dans lequel le rez-de-chaussée serait élevé au niveau de la nouvelle chaussée et l'étage au-dessus à proportion aux frais de la ville et, en cas de difficulté, (l'intendant) autorise les officiers municipaux à acheter la maison et le terrain pour faire ensuite rebâtir sur le terrain au profit de la ville ainsi que bon lui semblerait. »<sup>37</sup>

La nouvelle adjudication pour la reconstruction de cette maison porte sur 1 600 livres. Le maire Adrien Dubuf supplie l'intendant de l'accepter et d'accorder le transport par corvée du sable de reconstruction et des terres de remblai.

Finalement, la municipalité semble libre d'agir pour procéder à l'arpentage du terrain perdu (neuf toises carrées) par Charles Hennecart, pour mettre sa nouvelle maison à l'alignement de la nouvelle chaussée. Philippe Demante, l'arpenteur-juré de Vervins, établit un procès-verbal le 15 mai 1770. Après avoir accepté le plan de reconstruction, Hennecart rachète aux enchères, aux dépens de Diot et pour quelque 560 livres, le terrain restant libéré par les maisons détruites, soit un triangle de 40 toises carrées (160 m<sup>2</sup>) le long de la nouvelle route<sup>38</sup>.

Mais Il n'est plus question du pavage des rues empruntées par la route royale dans Vervins !

---

échevins à faire démolir la porte des Champs et le corps de garde de la porte Marloise après avoir obtenu l'autorisation et l'approbation de Monseigneur l'intendant ». N'y a-t-il pas de demande ? L'intendant n'a-t-il pas répondu ? Toujours est-il que les deux édifices ne sont pas encore démolis en ce mois de juin 1767, alors que les travaux routiers semblent imposer cette destruction. C'est encore un exemple d'intervention obligée de l'intendant, même pour un travail d'importance assez limitée.

35. Arch. com. Vervins, BB1, délibération du 30 septembre 1766. Le corps de ville décide les démolitions de ces parties défectueuses et dangereuses des remparts. Elles ont été autorisées par l'intendant le 8 octobre 1766.

36. Arch. com. Vervins, DD 2 et BB 1, délibération du 10 juin 1767. Le plan de la maison de Diot comporte « une place (pièce) de 18 pieds huit pouces (6,03 m) de long sur quinze de large (4,85 m), murs en briques de vingt pieds (6,8 m) de hauteur tant pour cette place que pour celle du dessus, pavée en briques, avec une cheminée, éclairées de deux croisées garnies de châssis et vitre en plomb ; une chambre (semblable) [...] au-dessus [...], et au-dessus de la dite chambre un grenier et une charpente en bois de chêne de seize pouces (0,43 m), couverte en ardoises, et la pointe du pignon de trente-trois pieds (10,69 m) de long sur quatorze (4,53 m) de haut terminée en pointe ». Les détails des travaux au bénéfice de Hennecart portent sur le pignon à reconstituer le long de la chaussée, la cave et le cellier à combler, et le bâtiment de remplacement à l'arrière dont la description ressemble fort à celle de la maison Diot.

37. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 11 juin 1768.

38. Arch. com. Vervins, BB 1, annonce du 17 mai 1770 pour la vente publique, délibération du 24 mai 1770, et série DD pour le procès-verbal de Demante. Philippe Demante est le seul arpenteur noté dans le rôle de taille de 1787. Il doit quatre livres seize sols de taille.

## **Le pavage de la chaussée royale ou l'entretien de l'ancien chemin?**

Au début des années 1780, le pavage de la chaussée royale intra muros porte de Mare–rue de la Croix–rue de la Halle–porte des Champs n'est toujours pas réalisé. Le subdélégué Dupeuty le confirme dans une lettre adressée à l'intendant La Bourdonnaye :

« Il y a eu une adjudication faite le 20 juin 1767 [avec la démolition des maisons de la porte de Marle]<sup>39</sup> de la construction du pavé de la nouvelle route. Mais elle n'a point été autorisée ni n'a eu d'ailleurs d'exécution dans le temps. Elle a été déclarée nulle et sans effet du consentement et sans réclamation des parties. »<sup>40</sup>

En conséquence, les rues principales sont en bien mauvais état. Les plaintes des particuliers situés sur le tracé de la chaussée royale « se multiplient » auprès de l'intendant. Selon Jacques-Philippe Dupeuty, ces plaintes sont moins dictées par l'intérêt public que par l'intérêt personnel. Il affirme aussi que le travail n'a rien d'urgent, car le passage dans ces rues ne pourra avoir lieu qu'après que les entrées de la ville auront été faites, et l'ancien chemin – porte de Marle–Grande Rue–Place de l'hôtel de ville–rue de la Halle, de l'église à la porte des Champs – sert toujours. C'est pour ces raisons qu'en 1783 il adresse à l'intendant un mémoire pour soutenir la restauration de l'ancien chemin. Son usage, continue-t-il, procurera toujours aux voyageurs un passage praticable, satisfera aux vœux des habitants, fera cesser les sujets de mécontentements et donnera à la ville le temps de s'acquitter de sa dette<sup>41</sup>. Il ose même assurer que le résultat sera plus efficace car le nouveau tracé « ne sera pas plus fréquenté ».

Le mémoire est communiqué à Chambrette, responsable des Ponts et Chaussées à Guise et responsable pour la subdélégation de Vervins<sup>42</sup>. Chambrette répond à l'intendant que la route royale « de Paris en Flandres par Vervins » est sur le point de se terminer. La traversée de Vervins, dont le pavé est en mauvais état, ne pourra qu'être un obstacle à l'utilité de la route. Mais il cède aux remarques de Jacques-Philippe Dupeuty<sup>43</sup>: refaire tout de suite le pavé de l'an-

---

39. Cette lettre montre le bon état des archives.

40. Arch. dép. Aisne, C 530, lettre du 15 mai 1785.

41. Arch. com. Vervins, CC23, Etat des finances de la ville de Vervins en 1782. La dette « pour le pavé » est de 2.275 livres.

42. Arch. dép. Aisne, C 522, lettre de Dupeuty à l'intendant, datée du 4 mai 1783, à propos des corvées : « Malgré l'exclusion que vous paraissiez m'avoir donnée de cette partie du service et l'humiliation que j'ai de voir les ordres donnés à ce sujet dans cette ville même et dans toutes les paroisses de mon département par votre subdélégué de Guise, permettez avec la plus parfaite soumission les plaintes tant de ma part que de celles des paroisses ».

Arch. dép. Aisne, C 530, sa lettre du 18 avril 1785, avec notamment : l'ordre de corvée « [...] signé par votre subdélégué de Guise ».

43. Arch. dép. Aisne, C 522, rapport de Chambrette à l'intendant du 15 janvier 1783.

cien chemin, c'est-à-dire celui de la Grande Rue qui traverse la Place, et ensuite pavé les rues du nouveau chemin.

Après la réception du rapport de Chambrette la décision de l'intendant ne tarde pas. Le 16 janvier 1783, tout en acceptant que les corvées dues par les habitants servent aux travaux de voirie à Vervins même, il répond fermement à Dupeuty :

« Je vous prie d'engager les officiers municipaux à faire travailler très promptement à rétablir ce pavé afin qu'il ne me revienne plus aucune plainte à cet égard. Vous voudrez bien m'informer de ce à quoi ils se détermineront parce que dans le cas où ils s'y refuseraient, je rendrais une ordonnance pour que cette réparation soit faite à leurs frais. »<sup>44</sup>

L'ordonnance est rendue bien tardivement, en avril 1784. Le corps de ville de Vervins est tenu de réparer, dans le courant de l'année, le pavé des rues servant au passage actuel. Il est également obligé de refaire à neuf celui de la nouvelle route avec l'alignement, travaux qui devraient durer cinq à six ans, pour un coût de plus de 10 000 livres à imposer sur les habitants. Or, rien ne se réalise en ce qui concerne la route royale. Peut-être le changement d'intendant y est-il pour quelque chose. Labourdonnais de Blossac remplace alors Le Peletier de Mortefontaine<sup>45</sup> et... le dossier se perd !

### *1783-1785: une première réfection, malheureuse, de l'entrée de ville près de l'église*

Mais, entre-temps, « une partie » de l'ancien passage, entre la porte des Champs et le grenier à sel – qui est en réalité commune à l'ancien et au nouveau chemin, donc qui n'engage pas un choix définitif entre les deux tracés ! – est effectivement repavée à l'initiative de la ville, mais sous la direction des Ponts et Chaussées. Pourtant l'ouvrage est mal fait et bientôt hors d'état. Il faut le faire restaurer par un entrepreneur « au fait du travail ». C'est ainsi qu'en avril 1785 le corps de ville affirme à l'intendant qu'il a délibéré pour traiter avec un entrepreneur, et qu'il attend son accord tant pour passer une nouvelle adjudication que pour disposer des corvées – délibération invisible dans le registre municipal<sup>46</sup>. Dupeuty appuie la requête en précisant à l'intendant qu'il faut en charger

---

44. Arch. dép. Aisne, C 522, lettre de l'intendant à Dupeuty du 16 janvier 1783.

45. Arch. dép. Aisne, C 530, lettre de l'intendant au subdélégué Jacques-Philippe Dupeuty : « Il ne m'a pas été possible de retrouver l'ordonnance rendue par Monsieur Le Peletier du 24 avril 1784 qui exempte la ville de Vervins de corvée des grandes routes en considération de la construction dont elle est chargée du pavé de la traverse de la nouvelle route [...]. Elle l'est le 3 juillet – le temps de s'habituer aux archives – comme le révèle la lettre du secrétaire de l'intendant à Dupeuty : « [...] j'ai retrouvé l'ordonnance du 24 avril 1784 ».

46. Arch. dép. Aisne, C 530, lettre du corps de ville de Vervins à l'intendant, enregistrée le 20 avril 1785.

« [...] l'entrepreneur ordinaire des travaux du département, [...] d'attribuer les corvées pour le charroi du sable, des grès et autres matériaux sur les ordres que je donnerai et sur la conduite du piqueur employé sur la route, [...] d'accorder l'exemption de la corvée des grands chemins pendant la durée du travail et du paiement du pavé, à la charge de parfaire les réparations et d'entretenir les chemins d'entrée dans la ville, [...] laquelle adjudication sera faite par devant moi en votre nom, en présence du sous-ingénieur du département. C'est effectivement le parti le plus avantageux pour la ville, laquelle autrement sera toujours mal servie et ne fera jamais rien de bien.»<sup>47</sup>

Il faut pourtant que Dupeuty insiste car la réponse ne vient pas. Il rappelle, en juin, à l'intendant qu'il lui a adressé une copie de l'ordonnance de Le Peletier, qu'il lui en a également parlé à Paris. Il insiste sur l'attitude des employés des Ponts et Chaussées qui « menacent et me font valoir personnellement la complaisance qu'ils ont d'attendre », et « que le temps du travail – le printemps – passe ». Il prend soin d'ajouter qu'il n'a point de difficulté avec le sous-ingénieur des Ponts et Chaussées, qu'il est en accord avec lui, même s'il le presse<sup>48</sup>.

La situation se dénoue. Un projet d'ordonnance parvient le 25 juin à Dupeuty, qui immédiatement n'hésite pas à faire ajouter les quelques points auxquels il tient et qu'il a précisés dans sa requête. L'adjudication se fera devant lui, en présence du sous-ingénieur, « pour faire dépendre plus particulièrement l'adjudication et l'exécution de l'autorité de l'intendant ». D'ailleurs le sous-ingénieur, souvent évoqué, le demande. L'exemption des corvées hors de Vervins pour les Vervinois pendant cinq ans paraît justifiée car le pavé est partie intégrante de la route royale et son coût représentera bien cinq années de corvées évaluées à 2000 livres chaque<sup>49</sup>. Finalement l'ordonnance est signée le 1<sup>er</sup> juillet :

« Vu l'ordonnance de notre prédécesseur par laquelle les officiers municipaux sont tenus de remettre en bon état le pavé servant au passage actuel et aussi de faire faire à neuf et relever le pavé de la nouvelle route le tout aux frais de la ville, les habitants ont été déchargés des travaux des grandes routes pour cette année, nous réservant de leur donner la même faveur selon le compte rendu des ouvrages qu'ils auront faits, nous ordonnons que sous les ordres qui leur seront donnés par les officiers municipaux de Vervins les habitants de la ville seront tenus de faire les tâches sous la conduite d'un piqueur qui sera commis à cet effet par le sieur Dupeuty. »

47. Arch. dép. Aisne, C 530, lettre de Dupeuty à l'intendant du 15 mai 1785.

48. Arch. dép. Aisne, C 530, lettre de Dupeuty à l'intendant du 16 juin 1785.

49. Arch. dép. Aisne, C 530, lettre de Dupeuty à l'intendant du 30 juin 1785.

Toutefois, comme une imposition sera nécessaire : « [...] elle ne pourra être autorisée que à la lecture d'une délibération de la communauté qui justifie un consentement unanime des habitants »<sup>50</sup>.

La municipalité effectivement requiert encore l'intendant pour permettre la restauration du pavé et, ensuite, à cet effet, une imposition sur les habitants<sup>51</sup>. L'intendant autorise et surveille. Il exempte la ville des corvées sur les grandes routes en considération du pavage intra-muros qui est à sa charge et de l'entretien des chemins, comme elle l'a demandé. En conséquence, « il est question de s'occuper de ces deux objets et d'aviser aux moyens de tirer des corvées le parti le plus utile à la ville et au public », dit en son nom le subdélégué Dupeuty.

Le corps de ville d'alors donne des formes très rigoureuses, très administratives, à l'organisation des corvées. La corvée est obligatoire lorsque le travail a été arrêté par l'assemblée qui fixe le nombre d'ouvriers et de chevaux nécessaires, en fait la liste en deux exemplaires, établit un état des corvéables qui méritent des égards, contrôle le travail de chacun qui, « après la perfection » de sa tâche, reçoit une « décharge de celui qui est chargé de la conduite du travail » et la remet en mains du greffier de ville. Il faut sans doute montrer l'utilisation des corvées !

Finalement, on se préoccupe d'abord des entrées de ville. Le chemin au faubourg de l'hôtel-Dieu passe en priorité. Dès avant la moisson, c'est-à-dire dans le mois, il « sera chargé en cailloutis » sur une largeur de douze pieds, et en graviers « aplatis autant qu'on le pourra ». Dans le temps ordinaire des corvées, selon l'ordonnance de l'intendant, le travail s'orientera vers le chemin qui descend au pont de Fontaine-les-Vervins, puis sur la route de Reims, de la briqueterie de Nicolas Hopin jusqu'à l'entrée de la ville<sup>52</sup>.

On ne parle pas des rues de la ville. Le Conseil du roi a autorisé la ville à lever une imposition de 1 000 livres. Celle-ci doit servir à restaurer, une nouvelle fois, le pavé de l'entrée de la ville à la porte des Champs, près de l'église.

## **En 1788 : la deuxième réfection de l'entrée de ville près de l'église**

Trois ans plus tard, en mars 1788, on reparle du pavage ! Il s'agit cette fois encore du pavé entre la porte des Champs et le grenier à sel, c'est-à-dire celui de la rue de la Halle sur une longueur estimée par les édiles à 35 toises (68,21 mètres !), pavé qui

« [...] est totalement détruit et bouleversé, que le pavage est à présent impraticable, que les voituriers ne peuvent plus entrer ou sortir de la ville sans être arrêtés dans les trous et ornières, que le milieu de la rue ayant été

---

50. Arch. dép. Aisne, C 530, ordre du 1<sup>er</sup> juillet 1785.

51. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 10 juillet 1785.

52. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du premier juillet 1785. D'après le rôle de taille de 1784, Nicolas Hopin est enregistré briquetier à Thenailles, hameau de quatre feux. Il paie douze sols de taille. Il est déjà briquetier en 1777 ; il l'est encore en 1791.

creusé de trois pieds pour adoucir la pente l'on ne parvenait que difficilement à l'église, que l'on ne pouvait plus entrer à voiture dans le Vieux Château, que les bourgeois qui habitent les maisons de l'autre côté de la rue étaient obligés de descendre et monter à pied, ce qui gêne très fort leur commerce, que les voûtes des caves qui sont sous cette rue courrent le risque d'être creusées.»<sup>53</sup>

Le mémoire est envoyé par le maire Nicolas Jouette à la commission intermédiaire de l'assemblée provinciale<sup>54</sup> pour que la ville soit autorisée à faire établir le devis par Alix Degrange, sous-ingénieur des Ponts et Chaussées, et à restaurer le milieu de la rue. Les officiers municipaux demandent aussi que la ville ordonne l'adjudication du travail payé des deniers de la ville, et qu'elle impose aux propriétaires des maisons voisines de faire les «six pieds d'accotement».

La commission provinciale donne son accord le 4 avril. Un membre de l'assemblée de l'élection de Laon, commissaire délégué du bureau intermédiaire, constate la dégradation du travail précédent «soit parce que les grès n'étaient point de qualité, soit parce qu'il y avait trop de sable, le pavé neuf fut bientôt détruit et cette rue se trouve dans un état pire qu'en premier, un cloaque affreux». En outre, «les eaux filent à travers les voûtes des caves des maisons voisines». Et si le pavé n'est pas refait avant l'hiver, ce sera pour la ville «un dommage très considérable», ajoute-t-il.

Mais pour assurer les travaux il faut l'accord de Degrange sans lequel il ne peut être procédé à aucune adjudication de pavage. Or les rapports entre la ville et cet ingénieur semblent conflictuels. Dans leur correspondance les officiers municipaux se font tout miel. Le premier travail de Degrange, qui a consisté à lever le plan du pavé de la route royale dans Vervins et à établir le devis des ouvrages à réaliser, a été remis au subdélégué, affirment les officiers municipaux.

---

53. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 26 mars 1788.

54. Par la réforme de Loménie de Brienne de juin 1787 sont mises en place des assemblées hiérarchisées. La généralité de Soissons est dotée d'une assemblée provinciale de 36 membres, d'une commission intermédiaire de quatre membres et d'un procureur-syndic. La généralité est divisée en départements, comme celui de Laon doté d'une assemblée départementale ou d'élection de 24 membres avec un bureau intermédiaire de quatre membres et un procureur-syndic. Le département de Laon est divisé en six arrondissements. Celui de Vervins remplace la subdélégation de Dupeuty. La réforme tente de définir les fonctions respectives de l'intendant et de l'assemblée provinciale, et leur travail en commun. Ainsi l'intendant au nom du roi autorise toute décision sur les dépenses à faire. Il reçoit un procès-verbal de toutes les séances des assemblées afin d'être informé chaque jour des objets délibérés, car aucune délibération ne peut avoir d'effet qu'après avoir été homologuée par l'intendant. Il règle tout contentieux. Il décide seul pour les ouvrages royaux. Si l'assemblée d'élection procède aux adjudications d'ouvrages pour une communauté d'habitants, il lui est interdit de lever des deniers pour le compte de celle-ci, sauf si elle est autorisée par le roi pour une somme supérieure à 500 livres, ou par l'intendant ou «commissaire départi» pour moins de 500 livres. Quant à l'assemblée municipale, elle voit ses dépenses visées et autorisées par le bureau intermédiaire et contrôlées par la commission intermédiaire. En effet, ces commissions, entre les séances des assemblées, sont seules habilitées à décider sur les travaux.

Cependant ils ne l'ont jamais eu à leur disposition. Ils n'en ont pas refusé le paiement puisqu'il ne leur a jamais été demandé. Ils espèrent donc que même s'il y a un dû, et même s'il est très occupé à la construction du pont d'Etréaupont (entre Vervins et La Capelle), un ouvrage considérable, Degrange se rendra à leur prière pour venir faire le nouveau devis. Le devis ne prendra qu'un moment, juste le temps d'estimer ce qu'il en coûtera ! Et « [...] si Monsieur Degrange n'est point payé de ce qu'il a déjà fait, on le répète, ce n'est point la faute des officiers municipaux ! Il ne le leur a point demandé. Il estimera ce qui lui est dû. »<sup>55</sup>

La réponse de Degrange tarde à venir. Il l'adresse le 26 septembre seulement et prévoit un montant de 3 900 livres pour 48 toises (93,55 m) de pavé sur trois (5,84 m) de large, y compris le transport des matériaux, car les grès doivent se prendre à Châtillon<sup>56</sup> distant de quatre lieues. Sont compris également les raccordements aux pavés des rues adjacentes.

Comme la saison est trop avancée pour que les travaux soient réalisés avant l'hiver, il faut rendre en urgence le passage praticable : le corps de ville décide de retirer la terre et les immondices que les habitants y répandent pour boucher les trous, et d'épandre dix toises de cailloux. Le tout pour quelque 208 livres. Que les membres de la commission intermédiaire veuillent bien l'approuver<sup>57</sup> !

Quant au pavage de la chaussée royale selon le tracé de Trudaine, il entraînerait une dépense considérable pour la ville. Un pavé neuf sur 230 toises (448,27 m) reviendrait à 18 000 livres si l'on se fonde sur le calcul de Degrange, à raison de 3 900 livres pour 48 toises (93,55 m). En ajoutant 3 000 livres pour le mur de soutien, cela donnerait 21 000 livres. Il est impossible d'y pourvoir sans le secours d'un octroi imposé sur les boissons consommées dans la ville à raison de neuf sols par veille d'eau-de-vie, trente sols par pièce de vin, quinze sols par pièce de bière et cidre<sup>58</sup>. L'octroi sera perçu au profit de la ville jusqu'à l'entier paiement de l'ouvrage. Le corps de ville décide :

« [...] De quoi il a été arrêté qu'il serait adressé à Messieurs de la commission intermédiaire provinciale du Soissonnais pour qu'ils veuillent bien se pourvoir auprès du Conseil du roi pour obtenir un arrêt portant l'établissement de l'octroi, pour pouvoir procéder en l'élection de Laon à l'adjudication de la confection du pavé de la route royale traversant la ville et pour aussi pouvoir payer l'adjudicataire des deniers qui proviendraient de l'octroi. »<sup>59</sup>

55. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 13 juillet 1788.

56. Châtillons-les-Sons, près de Marle.

57. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 29 septembre 1788.

58. F. Curé, *Traité des mesures métriques et de leur rapport avec les mesures anciennes dans l'Aisne*, Laon, 1839. La pièce de vin égale 205 litres, la veille représente 1/15e du muid de vin, soit 7,45 litres.

59. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 29 septembre 1788. Ces droits sont ceux fixés par le Conseil du roi pour l'octroi nécessaire au paiement du don gratuit de 1759.

Le cheminement du dossier, qui comporte les deux demandes de la ville, illustre l'organisation de la nouvelle administration mise en place par la monarchie. Le 8 octobre, la délibération passe par le bureau intermédiaire de Laon :

« [...] Le bureau est d'avis sous le bon plaisir de la commission provinciale que le conseil municipal de Vervins soit autorisé à faire faire la réparation provisoire par lui proposée pour rendre la rue dont il s'agit praticable pendant l'hiver prochain. Quant au projet d'établissement d'un octroi pour subvenir à la dépense de la réparation du pavé, il mérite beaucoup d'attention. Le bureau n'a pas cru devoir ouvrir un avis et il a préféré d'en référer à ce sujet à la prochaine assemblée d'élection. »<sup>60</sup>

Le bureau intermédiaire de Laon envoie le dossier aux procureurs syndics provinciaux. Trois semaines plus tard, disposant de toutes les réflexions des administrateurs de Laon, la commission intermédiaire provinciale peut délibérer dans sa séance du 29 octobre :

« Messieurs les procureurs syndics provinciaux qui ont examiné avec attention les pièces qu'ils ont reçues de Messieurs les procureurs syndics de l'assemblée d'élection de Laon concernant la réparation du pavé de plusieurs parties des rues de la ville de Vervins et la construction d'un mur de soutènement ont fait le rapport qui suit :

« Messieurs, il résulte de notre examen que le conseil municipal de la ville de Vervins ayant par une requête du 26 mars dernier demandé à être autorisé à faire constater l'état de dégradation où se trouvait le pavé [...], vous avez par votre délibération du 4 avril suivant arrêté que le sieur Alix Degrange dresserait un devis estimatif [...]. Parmi les pièces qui viennent de nous être adressées, nous avons trouvé d'abord la copie d'un ancien devis qu'a donné le sieur Degrange [...]. Nous avons ensuite porté nos regards sur un deuxième devis du même du 26 septembre dernier [...]. Le 29 du même mois il fut pris une délibération municipale [...].

Le premier objet ne paraît souffrir aucune difficulté, il n'en est pas de même du second. Le bureau intermédiaire de Laon, sous les yeux duquel sont passées toutes les pièces, par la délibération du présent mois a été d'avis que le corps municipal fut autorisé à faire la réparation et à en référer à son assemblée sur le projet d'un octroi. Cette assemblée a estimé par sa délibération du 19, qui ne nous est parvenue qu'hier, que la dépense soit imposée sur tous les habitants de toutes classes par la voie d'un rôle de répartition, de préférence à l'octroi. Nous pensons que vous embrasserez cette opinion. »<sup>61</sup>

---

60. Arch. dép. Aisne, C 1014, délibération du bureau intermédiaire de l'élection de Laon, 8 octobre 1788, signée par l'abbé de Prémontré, Devisme, De Sars, Croyer, Cadot de Villemomble et Signier.

61. Arch. com. Vervins, CC 9.

En conséquence de cette délibération de la commission provinciale, dès le 15 novembre l'intendant approuve dans son ordonnance la dépense des 208 livres pour la réfection provisoire en cailloutis de la rue de la Halle devant l'église. Sur ce point, le corps de ville chargera Jean-Antoine Debry, lieutenant de maire, de passer les marchés avec les entrepreneurs<sup>62</sup>. Quant au financement pour la construction du pavé de la chaussée, le magistrat surseoit à toute décision. Il laisse les habitants en débattre à nouveau dans «une assemblée générale des habitants» convoquée à cet effet, avec toutes les formalités requises, et portant consentement de ce que la dépense soit acquittée par la ville.

Finalement c'est le bureau intermédiaire de l'élection ou département de Laon qui transmet la décision de l'intendant à la municipalité, et attend que la réponse lui soit en premier adressée. Le schéma administratif montre un travail en coopération des assemblées locales nouvelles et du représentant du roi, c'est-à-dire l'intendant: corps de ville de Vervins – procureurs syndics, bureau intermédiaire et assemblée de l'élection de Laon–procureurs syndics, commission intermédiaire et assemblée provinciale de Soissons–intendant qui prend toujours la décision– et retour au bureau intermédiaire avant le corps municipal. Le subdélégué n'a plus sa place. La tutelle existe toujours, mais, intégrée à diverses assemblées «représentatives», elle est devenue bien plus complexe et moins rigoureuse. L'intendant attend la décision démocratique de la ville.

### **Le financement des travaux: un sujet de tension entre les habitants**

Les hésitations de l'intendant s'expliquent par l'attitude des habitants de Vervins. Lors d'une séance municipale, tous se prononcent pour un pavage en grès de la route royale, mais la division se fait au sujet du financement: par un impôt proportionnel à la taille – soit au marc la livre – ou par un octroi sur les boissons.

Cinquante-deux habitants, emmenés par les cabaretiers, refusent l'octroi sur les boissons. Dès le lendemain de la délibération, le 30 septembre, ceux-ci se coalisent devant notaire; ils écrivent à l'intendant et à la commission provinciale le 8 octobre au nom des «maires, échevins, bourgeois, notables, artisans, marchands, cabaretiers». Ils affirment que cet octroi est voulu par une coalition, influente à Paris, d'échevins et d'agents du seigneur, eux-mêmes étant officiers municipaux. C'est le cas d'Adrien-Antoine Dubuf, ancien lieutenant de justice seigneuriale, depuis 1787 bailli du seigneur, procureur du roi au sein du corps de ville; et de Jean-Barthélémy Launois, procureur fiscal, le troisième assesseur à avoir acheté sa charge en 1784<sup>63</sup>. Pour ces 52 habitants, l'octroi donnerait lieu à la fraude des magasins d'eau-de-vie établis hors de l'enceinte, gènerait le commerce, lèserait le petit peuple «qui paierait autant que les gros

62. Arch. dép. Aisne, C 1014, copie de l'ordonnance; Arch. com. Vervins BB 1, délibération du 25 novembre 1788.

63. Arch. com. Vervins, CC 9, lettre de 52 habitants de Vervins adressée à l'intendant La Bourdonnaye le 8 octobre 1788.

propriétaires et les capitalistes», au contraire de la levée à proportion de la taille qui est plus équitable. En outre, la perception se perpétuerait puisque l'octroi rapportant 2 400 livres par an ne comblerait que lentement les frais engagés pour le pavage. Enfin le groupe suggère que le seigneur de Vervins contribue au paiement de la voirie car il perçoit un droit d'entrée et de hallage sur toutes les marchandises vendues sur la place, droit issu de la Transaction de 1573<sup>64</sup> et alloué à la charge du pavé de la ville. À Nesles, par exemple, ce droit est financé par le seigneur.

Le maire Nicolas Jouette signe ce plaidoyer contre l'octroi, et même insiste dans une lettre personnelle à l'intendant, datant du 10 décembre, dans laquelle il rejette «un impôt – l'octroi – que ces messieurs semblent n'avoir imaginé que pour s'alléger dans la dépense du pavé»<sup>65</sup>. Mais quel jeu joue-t-il ? Dans sa dernière apparition comme maire<sup>66</sup> lors de la séance municipale du 29 novembre, il est noté dans le tableau qui distingue les personnes favorables des personnes défavorables à l'octroi<sup>67</sup>: «Jouette maire revenu à l'avis de l'octroi». De fait, Jouette signe un mémoire favorable à l'octroi et l'envoie à l'intendant.

Ce 29 novembre, Debry, lieutenant de maire, Mauclerc, échevin, Delacampagne, Levasseur, Launois, assesseurs, Dubuf, bailli, considèrent que l'octroi est la seule forme d'imposition possible et n'a que des avantages. Le coût total des travaux de voirie projetés à Vervins est évalué à 57 245 livres : 24 245 pour la construction du pavé, 6 000 pour l'entretien, 12 000 pour les accotements de la route, 15 000 pour le pavé des autres rues. En escomptant une participation de 10 000 livres du marquis de Coigny, il faudra payer 47 000 livres ! Une contribution foncière est impossible : le terroir de la communauté – de 2 300 jalois (789 ha 66 ares)<sup>68</sup> – «n'est point considérable» et supporte déjà le terrage au vingtième, la dîme au vingtième, et deux vingtièmes et le sol par livre pour le roi, soit un cinquième des récoltes. La contribution immobilière, déjà fixée à deux vingtièmes et deux sols par livre, ruinerait le pauvre dont la maison est évaluée pour l'ordinaire à vingt livres. Le pauvre, «toujours peu considéré mais qui le sera toujours beaucoup par cette municipalité», semble bien être un paravent pour les plus aisés qui évitent de parler de leur propre imposition.

En revanche, l'octroi est pour eux un impôt mieux réparti qui n'épuise pas les ressources de l'habitant et «lui laisse au contraire les moyens de payer les impositions au roi» : c'est là une remarque fréquente qui cherche à plaire à une monarchie en péril financier. D'ailleurs les villes voisines de Laon, Saint-Quen-

---

64. Charte passée le 25 avril 1573 entre le seigneur Jacques II de Coucy-Vervins et les habitants de Vervins, qui fixe l'organisation du corps de ville et de la justice locale.

65. Arch. com. Vervins, CC 9.

66. À partir de cette date Nicolas Jouette ne se considère plus maire. Par pression du duc d'Orléans il a cédé son office, par acte du 15 novembre 1788, à Périn de Touly, bien que celui-ci n'entre en fonction qu'en juillet 1789.

67. 66 pour et 41 contre.

68. F. Curé, *op. cit.* Un jaloï comme unité de surface mesure 34 ares 33 centiares.

tin, Reims et Rethel en jouissent pour l'entretien des lieux publics sans que le gouvernement ne les en prive. Vervins a connu ce droit au XVII<sup>e</sup> siècle,

« [...] lorsqu'elle était aux frontières du royaume et que La Capelle en était première forteresse, il lui importait et à l'Etat d'entretenir ses murs et ses fortifications ; pour lui en faciliter le moyen nos rois l'ont exemptée des huitième, vingtième et autres subventions auxquelles étaient assujetties les autres villes du royaume ; ils lui ont même accordé une somme de 400 livres à prendre sur le produit du grenier à sel ; enfin cette ville pour fournir aux dépenses de l'entretien de ses murs portes et pavés a eu recours à l'établissement d'un impôt sur les boissons. »<sup>69</sup>

Il s'agit de l'octroi institué par l'édit de février 1609<sup>70</sup>. L'administration royale est aussi invitée par ce rappel historique à participer aux frais par des exemptions !

En outre, même si la démonstration tient compte d'un don de 10 000 livres du seigneur de Vervins, le marquis de Coigny, celui-ci n'a en réalité pas charge du pavé de la ville. Le problème donne l'occasion de consulter la Transaction de 1573 au cours de la délibération municipale :

« A été en présence de tous les habitants assemblés procédé à l'ouverture du coffre où sont déposées les archives de la ville et examen publiquement fait de tous les papiers y renfermés, et n'a été trouvé aucun titre par lequel le seigneur soit chargé de l'entretien du pavé, comme il a été annoncé par la requête présentée le 8 octobre dernier par cinquante-deux habitants. »<sup>71</sup>

Lecture est donc faite de la Transaction, notamment des articles 29, 31, 32, 36 et 45 portant la dénomination des droits de gambage, d'étaux, de stellage, de bourgeoisie et de hallage perçus au profit du seigneur. Il n'y est nulle part question de l'entretien du pavé par le seigneur. Mais on constate également que les droits de péage et de petit vinage du seigneur ont été supprimés par arrêt du Conseil du 8 mai 1744, et donc que le seigneur ne perçoit aucun droit d'entrée<sup>72</sup>. Ce point de contestation est donc réglé. Peut-on soupçonner une gronde antisie-

---

69. Arch. com. Vervins, CC 9, Mémoire pour l'octroi, 29 novembre 1788.

70. On notera que Debry père présente à cette occasion le registre des délibérations municipales de 1610 à 1620, malheureusement aujourd'hui disparu !

71. Arch. com. Vervins, BB 1, délibération du 29 novembre 1788.

72. Arrêt qui fait suite au conflit entre la ville et le seigneur de Bonnevie. Droit de gambage perçu sur la bière dans chaque brasserie ; droits d'étaux payés par les bouchers, cordonniers, drapiers et autres personnes foraines venant les jours de marchés ; droit de hallage de six sols par place payé par les non habitants venant aux halles ; droit de stellage ou étalage consistant en un prélèvement d'un jaloï sur 48, pour droit de vente des grains sur la place publique. Pourtant, le seigneur perçoit le droit de hallage sur les blés et le droit de tonlieu « sur chaque cheval chargé apporté par les étrangers ».

gneuriale à la veille de 1789 malgré l'état affirmé des bonnes relations entre le marquis de Coigny et la communauté de Vervins<sup>73</sup>? N'est-ce pas tout simplement que la dépense apparaît tellement considérable pour la ville que chacun cherche à alléger la charge globale, et simultanément alléger sa charge individuelle en la reportant en partie sur autrui? Le fond du débat sur l'octroi se situe à ce niveau.

Quoiqu'il en soit, la tension municipale apparaît très vive à cette occasion. Le 29 novembre, le maire Nicolas Jouette remet les clés du coffre de la ville pour l'ouverture de celui-ci et ne signe pas la délibération! À la demande de l'intendant la délibération reprend avec avis des «absents à la dernière assemblée»: 19 personnes sont favorables à l'octroi contre une seule pour la répartition au marc la livre. Le 6 décembre, alors que le maire n'y participe pas, l'assemblée municipale constate, par hasard et avec étonnement, que dans des mémoires sur l'imposition il se trouve «des ouvrages dont aucun de nous n'a connaissance», ouvrages ayant été commandés par le maire lui-même! On appelle celui-ci, qui ne vient pas. Le 11 décembre, une délibération a bien lieu, mais le registre n'en a pas trace. Enfin le 14, c'est la décision, transcrise cette fois et prise à l'unanimité... de répartir un impôt au marc la livre<sup>74</sup>.

Le bureau intermédiaire de l'élection de Laon est saisi de la demande de Vervins de lever en deux années, premièrement une somme de 3 690 livres, montant des différentes dépenses «pour l'acquit des charges locales», deuxièmement une somme de 600 livres tant pour payer une réparation provisoire de 208 livres «à faire à une rue de la ville que par avance pour fournir aux dépenses courantes». Le bureau conclut le 27 janvier 1789

«[qu'il] ne peut que s'en rapporter à la sagesse de la commission provinciale en observant que cette demande paraît favorable et ne prête à aucun inconvénient.»<sup>75</sup>

Conformément au règlement royal du 5 août 1787, suite à la réforme de Loménie de Brienne, la commission provinciale ne peut décider d'une imposition des habitants. Le 28 février 1789, elle «supplie» le Conseil du roi d'autoriser l'assemblée municipale de Vervins à lever les 4 290 livres sur les habitants au marc la livre de taille<sup>76</sup>. Le 14 mars, le Conseil du roi arrête son autorisation<sup>77</sup>. Ce n'est pas la somme requise pour réaménager la voirie, ni même pour pavier le «nouveau chemin».

À la veille de la Révolution, la chaussée royale n'est toujours pas aménagée dans Vervins.

73. C'est ce que veut présenter, avec un ou deux exemples, Eugène Creveaux, «L'hôtel de ville de Vervins, Monsieur de Coigny et la municipalité de Vervins», *La Thiérache*, Vervins, 1929.

74. Arch. com. Vervins, BB 1, délibérations des 6 et 14 décembre 1788.

75. Arch. dép. Aisne, C 1014, délibération du bureau intermédiaire de Laon, 27 janvier 1789.

76. Arch. dép. Aisne, C 1014, réception le 10 mars 1789 par le bureau intermédiaire de Laon de la délibération de la commission provinciale.

77. Arch. dép. Aisne, C 1014, réception le 7 avril 1789 par le bureau intermédiaire de Laon de la lettre de Monsieur Blondel intendant des finances écrite le 30 mars.

## Conclusion

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la tutelle exercée par l'administration royale sur le corps de ville de Vervins est aussi lourde à propos des travaux publics que des finances locales ou de toute autre activité. Non seulement l'intendant essaie d'imposer des assemblées municipales véritablement représentatives, mais il décide de tout : adjudication, tracé, exécution, exemption de corvée, financement, paiement pour la voirie, dont la route royale Laon-Maubeuge, la grande préoccupation du moment. Entre 1787 et 1789, la commission intermédiaire participe aux côtés de l'intendant à la gestion de la province, mais la réforme de Loménie de Brienne ne semble pas entraîner l'autonomie municipale. En fait, la ville subit une tutelle dédoublée.

Mais quelle force d'inertie le corps de ville oppose-t-il à l'administration royale ! Les rues intra muros de la chaussée royale ne sont toujours pas pavées à la veille de la Révolution, plus de vingt ans après le tracé de la route par Trudaine, et malgré de longues discussions. Le pont sur le Chertemps est toujours provisoire dans les années 1780. Lors des bouleversements administratifs de 1789-1790, la ville, dans sa compétition avec Guise, aurait pu faire son mea culpa si elle n'avait pas été choisie comme chef-lieu de district. Par chance pour Vervins le tracé Laon-Maubeuge par Vervins s'est imposé dès les années 1770 aux dépens du tracé Laon-Maubeuge par Guise<sup>78</sup>.

À la décharge de la ville, l'administration montre beaucoup de lenteur. La responsabilité profonde des tergiversations revient à la mauvaise organisation des finances royales qui laissent sans ressources les municipalités.

Claude CARÊME

---

78. B. Lechevalier, *op.cit.*