

Le désenclavement routier de Vervins, XVIII^e-XX^e siècles

Introduction

Vervins est l'une des principales agglomérations de la Thiérache, microrégion bien typée qui constitue le rebord oriental des dernières auréoles du Bassin parisien au contact du vieux massif primaire schisteux des Ardennes. Son climat frais et humide, à tendance semi continentale, provoque des précipitations de pluie et de neige qui alimentent de nombreux cours d'eau tributaires des bassins de la Seine et de la Meuse qui ont creusé des vallées dans le substrat argilo-calcaire et les recouvrements gréseux et sableux. Si la Thiérache est un pays de forêts et d'herbages, elle permet néanmoins les cultures. Elle ne fut jamais hostile à l'homme comme il était couramment admis jusqu'à présent¹. Au cours des siècles, les hommes ont su tirer parti des contraintes naturelles pour établir des chemins, et, en particulier, créer un nœud routier à Vervins.

« Terre sans maître »², telle est l'expression qui pourrait s'appliquer à Vervins situé aux confins des cités des Nerviens, des Viromanduens, des Suessons et des Rèmes qui l'ont successivement annexée. Ses origines peuvent, dès l'époque de l'indépendance gauloise, être esquissées ainsi : « un lieu de rendez-vous périodiques d'agriculteurs échangeant des produits, puis une petite bourgade habitée toute l'année, établie autour d'une place où s'effectuent les transactions. Un tel marché suppose un sanctuaire et un lieu de délasement »³. L'existence d'un lieu de réunion suppose évidemment des chemins d'accès.

Vervins a toujours eu des rapports privilégiés avec les routes et les chemins. La première mention de Vervins dans l'Histoire nous est donnée par deux célèbres itinéraires routiers de l'époque romaine : l'Itinéraire d'Antonin, qui comporte la station de *Verbinum*, et la Table Théodosienne, dite aussi Carte de Peutinger, qui indique la forme *Vironum*.

Le Vervins antique était une agglomération secondaire où se croisaient deux routes importantes : un tracé sud-nord, la voie Reims-Bavay, et une ligne ouest-est, la voie de Vermand-Saint-Quentin à Macquenoise qui se prolongeait vers les limes du Rhin (elle ne figure pas sur les itinéraires antiques).

1. Voir Bénédicte Doyen, *Structuration d'un paysage : l'occupation du sol en Thiérache du xie au xv^e siècle*, Thèse de doctorat d'histoire, Reims, Université de Champagne-Ardenne, 2003.

2. Expression de Pierre Dausse, correspondant des Antiquités.

3. Jean-Michel Desbordes, « Site et situation de Vervins antique », *La Thiérache, Bulletin de la SAHVT*, 1973, p. 51-52.

Au Moyen Âge, Vervins était desservi par le Grand Chemin de Coucy – dont les tronçons sont désignés sous le vocable Chemin Vert –, par le Chemin des Rouliers venant d’Étréaupont et se dirigeant par le Pont Rouge du Petit-Lugny sur Plomion (ce trajet direct n’a été abandonné qu’au milieu du XIX^e siècle), et par la vieille voie Reims-Bavay devenue Chaussée Brunehaut.

Mais, par suite de guerres incessantes, les chemins ne furent plus guère entretenus. Au début du mois de février 1598 le légat du pape, le cardinal Alexandre de Médicis, éprouve de sérieuses difficultés pour gagner Vervins désigné comme lieu de négociation de la paix entre la France et l’Espagne.

Pendant deux millénaires la Thiérache constitua une zone frontière politique et militaire; mais aussi une interface. Les routes commerciales la traversaient; d’ailleurs le terme «thiérachiens» désignait les charretiers. Mais ces routes constituaient aussi des voies d’invasion.

De plus, la situation géographique de Vervins, qui a varié au cours des âges, a la particularité d’être double: un emplacement haut, un étroit rebord de plateau où la ville forte est perchée, très difficile d'accès, et, en contrebas, un site de vallée et de confluence.

La mauvaise desserte de Vervins fut l’un des arguments invoqués par les autorités municipales de Guise dans un mémoire contre Vervins au début de la Révolution, alors que les deux villes se disputaient le chef-lieu de district: «Vervins n'est pas praticable dans son intérieur, il n'a plus qu'un reste de pavé et, pendant une partie de l'année, il n'est accessible que d'un seul côté»⁴. La situation s'était améliorée depuis le traité de 1598 grâce à la construction de la route de Paris à Maubeuge, mais les travaux étaient loin d'être terminés, comme nous allons le constater.

Une autre donnée quasi constante était la faiblesse des ressources financières de la ville. La corvée, très impopulaire, était souvent l’unique moyen d’entretenir les chemins⁵. Parmi les édiles locaux, rares étaient ceux qui possédaient suffisamment de hauteur de vue, d’indépendance et d’amour du bien public pour engager des dépenses importantes pendant de longues années. La plupart des dirigeants de la classe aisée rechignaient à s’autotaxer, rejoignant ainsi les quelques représentants de la classe modeste systématiquement opposés à tout projet de développement, si limité fut-il. Enfin, les notables ayant la charge des affaires locales éprouvaient de grandes difficultés à contrer les projets élaborés par les ingénieurs des Ponts et Chaussées dès lors que l’État intervenait comme maître d’œuvre ou maître d’ouvrage; mais nous verrons qu’ils y sont parfois arrivés. Ces techniciens, tributaires des crédits qu’on leur allouait, choisissaient les tracés les plus courts et les plus faciles (ceux qui exigeaient le minimum d’ouvrages d’art), sans tenir compte des vœux exprimés par les populations locales.

4. Auguste Penant (Dr), «Observations pour la Ville de Guise, contre la Ville de Vervins», *La Thiérache, Bulletin de la SAVHT*, 1901-1903, p.108.

5. La corvée a été remplacée par les «prestations», taxe annexe de la contribution mobilière payée en argent ou exécutée en nature (journées de travail). Les prestations sont l’ultime forme de la corvée royale.

Enfin, un dernier problème récurrent – et non des moindres – se posait et se pose toujours au conseil municipal de Vervins : l'exiguïté du territoire municipal⁶. La banlieue de Vervins, composée des quartiers de la Chaussée de Fontaine et du Pont de Pierre, est entièrement située sur la commune voisine de Fontaine-lès-Vervins. Les accès de Vervins imposés par la géologie et la géographie, comme la ruelle des Soupirs et le plateau au nord de l'agglomération, échappent donc à la maîtrise des élus locaux.

Il est certain que Vervins occupe une position géostratégique remarquable, mais qui n'a peut-être pas été suffisamment mise en valeur. Situé pratiquement au centre de la partie nord-est de l'Hexagone, légèrement en retrait de la frontière artificielle et de la trouée de l'Oise, dans un environnement géographique facilement défendable, Vervins couvre Laon et, en arrière, Paris qui n'est éloigné que de 180 kilomètres. Une armée concentrée autour de Vervins peut pivoter en direction de Maubeuge, Valenciennes et Lille au nord, et en direction de Reims et de Metz à l'est. Ce n'est sans doute pas un hasard si en 1939 Vervins servit de quartier général à la 9^e armée française (commandée par le général Corap), mais nos conceptions stratégiques étaient trop statiques pour tirer pleinement parti de la situation privilégiée de la ville⁷.

Les responsables municipaux de Vervins, qu'il s'agisse du corps de ville sous l'Ancien Régime ou du conseil municipal depuis la Révolution, ont toujours su que la création de nouvelles voies de communication pouvaient permettre l'expansion de la ville tributaire de son site en hauteur. Cet emplacement l'avait favorisée dans un lointain passé en permettant l'édification d'une ceinture de remparts, mais l'handicapait sérieusement depuis l'abandon de ses fortifications médiévales complètement obsolètes malgré un timide essai d'adaptation vers le milieu du XVII^e siècle, toujours à l'occasion d'un conflit (la guerre de Trente Ans et la Fronde).

Au début de l'année 1767 les Vervinois tentent de faire modifier le projet de la route royale de Paris à Maubeuge (la future RN 2) afin que la nouvelle route passe à l'intérieur de leur ville et favorise le commerce. Le tracé initial élaboré par l'intendant des finances Trudaine et par les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées, qu'il venait de créer, contournait Vervins à moins d'un quart de lieue par l'ouest en empruntant la ruelle des Soupirs, dite aussi Chaussée Brunehaut, qui était un tronçon de la vieille voie Reims-Bavay dans sa traversée du site antique de Vervins. Moins de deux siècles plus tard ce choix sera remis en question par le progrès de l'automobile remplaçant les chevaux : il faudra créer la déviation de la RN 2.

Cependant, en 1868, la municipalité fait le mauvais choix en acceptant, sans le contester, l'emplacement de la station de chemin de fer (c'est ainsi que

6. L'intercommunalité devrait permettre de résoudre enfin ce problème. Le principal argument invoqué par ceux qui s'y opposent, à savoir les habitants des quartiers de La Chaussée et du Pont de Pierre, est d'ordre fiscal : les impôts locaux sont moins élevés à Fontaine qu'à Vervins !

7. Idée chère à Jean-Paul Meuret, le spécialiste des églises fortifiées de Thiérache. Voir l'article prémonitoire d'Eugène Creveaux intitulé «Les fortifications de Flessingue et la garnison de Vervins» publié dans *Le Démocrate de l'Aisne* en 1913.

l'on désignait la gare) déterminé par les ingénieurs de la Compagnie du Nord, alors qu'il était apparu d'emblée à quelques esprits ouverts qu'il n'apporterait aucun avantage⁸.

Mais l'évolution n'est pas terminée : déjà un projet de contournement de Vervins par le sud permettant un accès facile à la nouvelle zone d'activité est à l'étude. Peut-être aussi l'autoroute A 29 sera-t-elle prolongée de Saint-Quentin à Charleville-Mézières en passant près de Vervins⁹.

L'itinéraire vers le nord : la route Paris-Maubeuge

L'historique, à partir de 1755, de cette route qui deviendra la route nationale n° 2, ayant constitué pendant deux siècles et jusqu'à la réalisation de l'autoroute A 1 l'itinéraire Paris-Bruxelles, fait l'objet d'un article très documenté de Claude Carême dans ce volume¹⁰

L'existence de la RN 2 est un bon exemple de la pérennité des itinéraires. Cette route, qui s'infléchit nettement vers le nord à la sortie de Vervins, suit précisément à partir de là jusqu'à Larouillies (à la limite administrative entre l'Aisne et le Nord, qui n'est autre que l'ancienne frontière entre le royaume de France et l'empire germanique) le tracé de la voie gallo-romaine Reims-Bavay, laquelle doit probablement correspondre à un très vieux chemin emprunté par les Gaulois belges.

Le tracé initial des ingénieurs de Trudaine – que les Vervinois ont réussi à faire abandonner – contournait la ville par le nord-ouest, évitant ainsi l'obstacle des remparts, et suivait sur une plus grande longueur l'antique voie romaine en empruntant la ruelle des Soupirs (la Chaussée Brunehaut) au cœur du Vervins antique.

La construction de cette route marque le passage de Vervins dans l'ère moderne. Elle a nécessité la destruction d'une bonne partie de l'enceinte médiévale : la porte de Marle ou du Cabaret au sud-ouest, et la porte des Champs au nord. De plus, il a fallu effectuer, non sans difficultés, deux importants remblais pour rattraper les fortes pentes, construire deux aqueducs souterrains à travers ces remblais¹¹, ainsi qu'un pont en pierre à deux arches au-dessus du ruisseau le Cher-

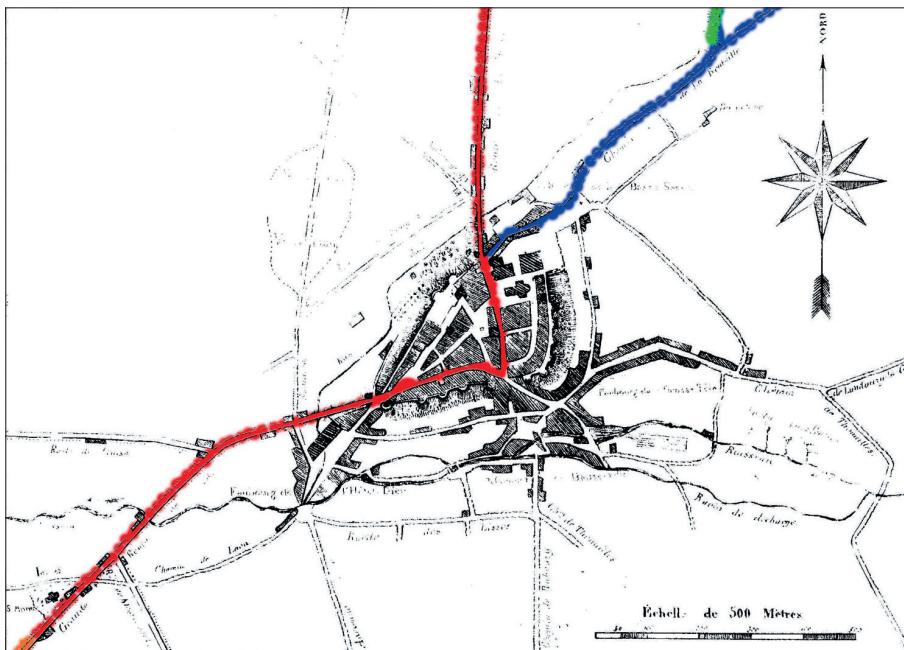
8. Voir l'article de Léandre Papillon paru dans *Le Journal de Vervins* en février 1868 : « un avenir prochain dira de quel côté se trouve la saine appréciation des intérêts de la ville. Malheureusement le mal – si mal il y a comme nous en avons crainte – sera sans remède et notre cité pourra s'appliquer ce mot qui est la punition de toutes les imprévoyances : il est trop tard. » (Commentaire verbal de Pierre Dausse.)

9. Idée émise par Jean-Pierre Balligand, député-maire et conseiller général de Vervins.

10. Claude Carême, « L'État, la municipalité et la voirie à Vervins au XVII^e siècle » (d'après sa thèse de doctorat). Souhaitons que cet article inspire une recherche globale sur la RN 2 qui traverse notre département du nord au sud. C'est là un thème idéal pour les chercheurs de la Fédération des Sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne.

11. Voir l'article d'Auguste Matton, « Reconstruction de la route de La Capelle à Vervins en 1771 (Route de Paris en Flandre) », paru dans *Le Journal de Vervins* du 9 novembre 1856.

temps (ancienne écriture: le Cher Temps). Ces ouvrages d'art méritent d'être signalés.



Plan de Vervins au début du XIX^e siècle : la grand'route de Paris à Maubeuge (route royale, impériale, nationale n° 2) construite à la fin du XVIII^e siècle traverse, de part en part, la ville encore entourée de ses remparts en formant un angle à 90° rendant la circulation difficile. Du côté de l'est, vers Hirson et Aubenton, il n'existe que de simples chemins : le chemin de La Bouteille duquel se détache le chemin de Foigny.

La percée vers l'est: la route d'Hirson

Les voies de communications entre Vervins et la partie orientale de la Thiérache semblent être restées longtemps en dehors des circuits économiques, peut-être en raison de la barrière formée par le massif forestier de Saint-Michel et de la Haye d'Aubenton, seulement coupés par les sentiers des fraudeurs, et des vallées de l'Oise, du Ton et du Gland. Cependant le vaste plateau qui s'étend à l'est de Vervins ne présente pas de difficultés. De plus, son sous-sol recèle à fleur de terre des matériaux de construction comme le sable et le grès qui font cruellement défaut dans la majeure partie de la région. L'histoire et l'archéologie révèlent toutefois dans l'Antiquité, au Moyen Âge et aux époques modernes et récentes un itinéraire qui part de Vervins et se dirige vers l'est.

Époque gallo-romaine: le chemin de Macquenoise

Durant la période antique, l'existence d'un chemin qui partait de *Verbinum/Vironum* et desservait le site de Terva (entre Origny et La Hérie) et celui de Macquenoise (dans la forêt de Saint-Michel à la frontière entre la France et la Belgique) est attesté par l'archéologie. Ce chemin était le prolongement de celui qui reliait Vermand et Saint-Quentin aux limes du Rhin.

L'historien axonais Amédée Piette, dans ses « Itinéraires gallo-romains dans le département de l'Aisne », l'imagine ainsi de façon très réaliste en 1861¹²: « après son point de départ formant carrefour avec la grande voie Reims-Bavay, il s'engageait dans la ruelle des Soupirs sur le versant septentrional du vallon du Préau¹³, en face de la ville moderne¹⁴ dont les murailles couronnent le sommet des pentes opposées, il parcourait le lieudit la Basse-Suisse et pénétrait à son extrémité dans la cavée profonde qui formait le chemin de La Bouteille et que nous avons vu abandonner de nos jours, par suite de la construction de la nouvelle route d'Hirson qui vient couvrir l'ancienne au point où elle sort de sa partie encaissée formant la limite des terroirs de Vervins et de Fontaine ».

Ce chemin a donc été utilisé pendant presque deux millénaires.

Du Moyen Âge au xix^e siècle: le chemin de Foigny et le grand chemin d'Aubenton

On retrouve ce vieux chemin à l'époque médiévale. Mais son tracé s'est légèrement modifié depuis la période gallo-romaine puisque le site du Vervins antique a été abandonné tandis que l'agglomération est venue réoccuper l'éperon barré qui semble être le vieil oppidum des Gaulois belges. Au lieu d'emprunter le vallon de la Basse-Suisse en suivant le ruisseau du fossé du Préau – si toutefois on admet la description d'Amédée Piette – le chemin suit la bordure orientale de ce vallon jusqu'à l'extrémité du bosquet de la Garenne (lieudit appelé autrefois la Garenne Pissard, du nom de son propriétaire) et traverse à gué le fossé du Préau non sans difficultés en raison du sol glaiseux¹⁵.

Puis, à une certaine distance de Vervins, sur le terroir de Fontaine, le chemin se divisait en deux branches: l'une desservait l'abbaye de Foigny, le hameau du Chaudron, le village d'Origny, le bourg d'Hirson et Saint-Michel en Thiérache et son abbaye; l'autre desservait les villages de La Bouteille et de Landouzy-la-Ville, et la petite ville d'Aubenton.

12. Amédée Piette, « Chemin de Vervins à Macquenoise » (XXIV), *Bulletin de la Société académique de Laon*, t. XIII, 1861-1862, p. 31 (et tiré à part p. 314).

13. La ruelle des Soupirs correspond plutôt à un tronçon de la voie sud-nord Reims-Bavay.

14. En fait, la ville d'abord médiévale puis moderne.

15. Dans sa délibération du 30 décembre 1829, le conseil municipal de Vervins se préoccupe de la reconstruction du déversoir de la Garenne Pissard sur le chemin de Vervins à Foigny qui a été coupé par des inondations provoquées par les pluies tombées au mois d'octobre. Il y avait là une briqueterie exploitée au xix^e siècle par le sieur Bourez.

Ce dernier partait de la porte des Champs¹⁶ au-delà de laquelle se trouvait le faubourg de la Basse-Suisse¹⁷. Le vieux château fort des seigneurs de Vervins, qui appartenaient à la famille de Coucy, dominait tout le quartier¹⁸. L'itinéraire correspond actuellement à la rue des Champs jusqu'à la place du Calvaire (une croix y est érigée sans doute depuis longtemps) et à la rue de l'Abbaye-de-Foigny ; après la Garenne il est encore visible dans les terres et les pâtures derrière la ferme Mahieux-Dussancourt et le stand de tir de « la Vervinoise ».

À part la démolition de la porte des Champs en 1768¹⁹, la construction de la route Paris-Maubeuge n'a apporté aucune amélioration à la liaison entre Vervins et la partie est de la Thiérache ; et le faubourg de la Basse-Suisse, déjà surplombé par un bastion de terre, ou cavalier, édifié en 1652²⁰, s'est retrouvé enfermé dans une véritable excavation à la suite de l'établissement d'un remblai²¹.

La route impériale de Paris à Hambourg (1812)

À la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e il manque toujours le tronçon Vervins-Hirson pourachever le maillage du réseau routier principal en Thiérache. La route stratégique de Montreuil-sur-Mer à Mézières passe par le Nouvion, La Capelle, Hirson et Bellevue à proximité d'Aubenton. Pour se rendre de Vervins à Hirson le moyen le plus facile, mais aussi le plus long, était de passer par La Capelle²².

Au faîte de sa puissance, l'empereur Napoléon 1^{er} (ou plus précisément les ingénieurs des Ponts et Chaussées) conçoit en 1812 un projet grandiose : la route impériale de Paris à Hambourg. Le plan cadastral de la commune de Fontaine-

16. La porte des Champs était double, comme les deux autres portes de Vervins. Elle comportait une porte intérieure et une porte extérieure avec un corps de garde ; entre les deux portes s'étendait la rue dite de la Porte-des-Champs, bordée de petites maisons, dont l'une fut le premier presbytère de Vervins en 1209 (cartulaire de l'abbaye de Thenailles) ; à l'extérieur de l'enceinte urbaine cette rue était appelée rue des Champs. De la porte des Champs partait aussi le chemin menant à Fontaine qui était probablement un tronçon de la vieille voie Reims-Bavay.

17. Ce quartier était autrefois appelé la Petite-Suisse : est-ce parce que s'y trouvaient les logements d'une garnison helvétique ?

18. En 1340, d'après les *Chroniques* de Froissart, Jean II de Bosmont, seigneur de Vervins, défenseur malheureux d'Aubenton, réussit à regagner sa « ville sur fleur de coursiere ».

19. Amédée Piette indique la date de 1766 dans ses *Essais historiques sur la ville de Vervins*, p. 154.

20. Eugène Mennesson, *Histoire de Vervins depuis l'invasion de la Gaule par les Romains jusqu'en 1789*, Vervins, La Société Archéologique de Vervins, 1896, p. 256, n. 2. Rééd., Autrement, Le Livre d'Histoire, 2000 «Monographie des villes et villages de France», avec une présentation d'Alain Brunet.

21. «Pour se rendre compte de l'état ancien des lieux il faut supprimer par la pensée les remblais entre la Basse-Suisse et le Préau et le quartier de l'Hospice : jusqu'au XVIII^e siècle ces lieux-dits avec les jardins et les clos ne formaient qu'un seul vallon dit le Grand Val (*ibid.*, p. 49).

22. Jean-Paul Meuret : «Le réseau routier», in Claudine Vidal et Marc Le Pape, s. dir., *Des provinciaux en Révolution : le district de Vervins*, p. 161.

lès-Vervins²³ montre que cette grande route s'embranchait sur la route de Paris à Maubeuge (notre RN 2) immédiatement au nord de Vervins en haut de la Chausée de Fontaine, pratiquement à l'endroit où se trouve actuellement le rond-point du carrefour de la RN 2 et de la D 963.

Une lente élaboration: enfin le percement de la route d'Hirson

Dans sa séance du 21 juillet 1834²⁴ le conseil général de l'Aisne²⁵ constate que depuis plus de dix ans le conseil d'arrondissement de Vervins²⁶ réclame une route départementale de Vervins à Hirson, commune traversée par la route royale n° 39²⁷. Il faudra attendre plus de cinq ans pour voir la réalisation de cette route, non sans avoir surmonté quantité d'obstacles: compétences superposées – et parfois enchevêtrées –, nombreux organismes intervenants, usage d'une terminologie complexe liée au statut de la future route qui impliquait des obligations financières, projets faisant double emploi, problème crucial de la fixation du point de départ de la nouvelle route venant s'embrancher sur celle de Paris à Maubeuge.

De nombreux intervenants

À la base se trouve évidemment le principal intéressé: le conseil municipal de Vervins avec son maire Jacques François Sohier²⁸. En règle générale les conseillers municipaux, adjoints compris, suivent l'avis du maire; dans l'expectative, le conseil municipal désigne en son sein une commission de plusieurs membres dont il suit l'avis. L'affaire de la future route s'avère délicate puisque à quatre ans d'intervalle, les 2 février 1835 et 14 janvier 1839, deux commissions seront nommées²⁹.

23. Plan cadastral dit «napoléonien», au sens propre, daté de 1813, comme celui de Vervins, Section B, 3e feuillet, «Le Chauffour» (preuve de l'existence d'un ancien four à chaux près de l'agglomération vervinoise).

24. *Annuaire de l'Aisne*, 1835, p. 112.

25. Assemblée composée de conseillers généraux (un par canton, parfois deux cantons sont regroupés) élus au suffrage censitaire (masculin), siégeant au chef-lieu du département. Ne pas confondre avec le conseil de préfecture, composé de fonctionnaires du ministère de l'Intérieur et qui est chargé de statuer sur les recours contre les décisions administratives (préfiguration des tribunaux administratifs régionaux).

26. Assemblée composée de conseillers d'arrondissement (un par canton, sauf regroupement de deux cantons) élus de la même façon que les conseillers généraux mais siégeant au chef-lieu d'arrondissement.

27. La route de Montreuil-sur-Mer à Mézières, mentionnée ci-dessus, renumérotée et devenue la RN 43.

28. Il était notaire à Vervins. Son épouse appartenait à la famille Périn. Il avait été nommé maire de Vervins par décision du gouvernement du roi Louis-Philippe 1er datée du 14 novembre 1831. (Vervins étant sous-préfecture, le maire et les deux adjoints étaient nommés directement par le gouvernement tandis que les conseillers municipaux étaient élus au suffrage censitaire masculin.)

29. La première commission était composée de Leproux, Destable, Belin, Oudin et Duflot, et la seconde de Noizet, Leproux, Oudin, Hobart et du Dr Plocq.

Au sommet, il y a le conseil général, mais surtout le préfet³⁰ avec sa double fonction de représentant de l'État et de chef du département dans un système centralisateur et autoritaire. Cependant le conseil municipal de Vervins fait preuve d'indépendance en déférant pour excès de pouvoir un arrêté du préfet qui a imposé d'office la commune pour l'établissement et l'entretien du chemin envisagé, alors même que ni son statut juridique ni son assise n'étaient fixés et que ledit conseil avait pris la précaution de réserver un financement particulier à ce sujet³¹.

Entre les deux il y a le conseil d'arrondissement qui se réunit sous la présidence du sous-préfet³², lequel ne peut émettre que des vœux.

À côté de ces notables, élus locaux de la classe aisée, et de ces administrateurs, véritables représentants du pouvoir central, il y a les techniciens qui agissent dans l'ombre. Ainsi le Génie militaire qui doit être consulté pour tous les projets concernant l'ouverture de nouvelles routes et la construction des voies ferrées³³. Le Génie se montre systématiquement opposé à tout projet orienté vers l'ouest, c'est-à-dire vers Paris³⁴. Il faudra de longues discussions, toujours entourées du secret militaire, pour vaincre son hostilité. Le conseil général, dans sa séance du 2 septembre 1836, constate «la levée des obstacles apportés par le Génie, à l'ouverture de la route départementale, votée en 1834, de Vervins à Hirson»³⁵. De même, les ingénieurs des Ponts et Chaussées se montrent imbus de leurs prérogatives³⁶: au cours de la séance du 22 avril 1839 le rapporteur de la commission désignée par le conseil municipal de Vervins constate le refus des membres de ce corps de l'aider dans le choix du point de départ de la future route³⁷.

Une terminologie fluctuante

Les comptes-rendus tant du conseil général de l'Aisne que du conseil municipal de Vervins comportent différents termes, dont certains sont tombés en désuétude, pour désigner l'itinéraire partant de Vervins et se dirigeant vers l'est, tels que «ligne», «route», «chemin», «vicinal» et «grande vicinalité».

30. Les préfets de l'Aisne qui se sont succédé entre 1835 et 1840 étaient Renaudon et Desmousseaux de Givré.

31. Séances des 7 octobre et 8 novembre 1836.

32. Le sous-préfet de Vervins était Delacour.

33. Les voies ferrées commencent à être construites sous le règne de Louis-Philippe.

34. Depuis le 2^e traité de Paris (1815) la France ne contrôle plus l'accès oriental de la trouée de l'Oise par suite de la perte de Philippeville et de Marienbourg.

35. *Annuaire de l'Aisne*, 1837, p. 118.

36. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées appartenaient à un corps de l'État; les agents-voyers (cantonaux et d'arrondissement) relevaient du département. Avec la décentralisation, il existe actuellement un partage de compétences entre la DDE (direction départementale de l'équipement) et la voirie départementale.

37. L'ingénieur en chef (directeur départemental) avait refusé que son subordonné, l'ingénieur particulier (ou ordinaire) de l'arrondissement de Vervins, M. Marquet, apporte son concours à la commission municipale.

La qualification d'une voirie correspond à son statut juridique en matière de droit public, et, en conséquence, détermine la charge financière de sa construction et de son entretien par une collectivité publique.

Qu'est-ce qu'une ligne ? Aucun sens précis n'est donné : il semble qu'il s'agisse d'un trajet direct entre deux points géographiques donnés qui comporte des tronçons de route et de chemin déjà réalisés se prolongeant par des sentiers (des pistes ?) à viabiliser³⁸.

Le mot route est toujours appliqué, au cas d'espèce, à une route départementale en projet³⁹, mais cette appellation reste peu employée : le préfet semble assez prudent pour faire voter des crédits par le conseil général de l'Aisne. En revanche, le mot chemin est celui le plus souvent utilisé, associé fréquemment à la qualification « vicinal »⁴⁰ : il est « de petite vicinalité » s'il se trouve sur le territoire d'une seule commune et « de grande vicinalité »⁴¹ s'il intéresse deux ou plusieurs communes.

Une technique traditionnelle, des impératifs dus au milieu naturel et des contraintes budgétaires

Il convient de faire un court rappel au sujet des travaux publics. Jusqu'au début du xx^e siècle les routes et les grands chemins présentaient une bande de roulement revêtue de pavés en pierre dure (granit, grès, etc.). Mais ces voies n'étaient pavées que dans la traversée des principales agglomérations, sur les ponts et dans les passages délicats (côtes, virages...). Dans les autres secteurs le revêtement était fait de cailloutis concassés, technique qui n'avait guère évolué depuis les Romains.

En ce qui concerne les tracés des ingénieurs des Ponts et Chaussées on remarque deux tendances. Parfois, s'agissant d'une nouvelle voie, ils sont pratiquement rectilignes et évitent les petites agglomérations intermédiaires quand le terrain s'y prête et que le financement est aisé ; ainsi la route de Vervins à Brunehamel est presque en droite ligne, laissant Landouzy-la-Ville sur sa gauche⁴².

38. La ligne était associée à deux métiers des travaux publics : les piqueurs, agents subalternes chargés d'effectuer le piquetage du tracé de la future voie, et les conducteurs, chefs d'équipe et contremaîtres encadrant les ouvriers ou les contribuables (des hommes) effectuant des journées de « prestations » en nature au lieu de les payer en numéraire au perceuteur

39. Au cours du xx^e siècle la route de Vervins à Hirson deviendra une route nationale puis repassera dans le domaine public du département.

40. Vicinal, du latin *vicinalis*, de *vicinus*, voisin.

41. La grande vicinalité était déclarée par le préfet après consultation et avis favorable des conseils municipaux concernés (le conseil municipal de Vervins a reproché au préfet de l'Aisne d'avoir omis cette procédure de consultation préalable). Chaque commune avait à sa charge la portion de chemin située sur son territoire. Par la suite, les chemins de grande vicinalité devinrent les chemins d'intérêt général. Les anciennes bornes Michelin portaient l'indication « VO », suivie d'un nombre, ce qui signifiait « vicinal ordinaire n°... »

42. On se demande pourquoi le panneau qui indiquait la direction de Brunehamel a disparu à la sortie de La Bouteille.

Dans d'autres cas les hommes de l'art, agissant à l'économie, se contentent d'améliorer les voies déjà existantes qui relient les villages. Par exemple, à la sortie de La Bouteille, la route est sinuueuse, passant par Le Chaudron, Origny-en-Thiérache, dans la vallée du Ton, et Buire, avant d'atteindre Hirson⁴³.

Plusieurs tracés entre Vervins et l'est de l'arrondissement

Le conseil général de l'Aisne a étudié plusieurs projets de la future voie reliant Vervins à l'est de l'arrondissement. Certains se chevauchent et semblent faire double emploi. Ces hésitations s'expliquent par l'existence d'intérêts locaux parfois opposés que les notables doivent essayer de concilier. Les communes les plus actives sont prêtes à faire des sacrifices financiers pour que la nouvelle voie puisse les desservir de façon commode. Au contraire, d'autres communes refusent de contribuer à sa construction, arguant souvent de son tracé trop extérieur.

Ainsi, dans sa séance du 21 juillet 1834, le conseil général se préoccupe de l'intérêt économique des routes à ouvrir parmi lesquelles figurent la route de Vervins à Hirson par Origny et la route de Vervins à Brunehamel par La Bouteille⁴⁴. Il s'agit d'un doublon. Le 1^{er} septembre 1836, ce même conseil général classe de grande communication le chemin de La Bouteille à Hirson par Origny et Buire⁴⁵. L'année suivante, le tracé d'Hirson à Vervins (noter l'inversion entre les points de départ et d'arrivée) reçoit un prolongement jusqu'à Saint-Michel, ce qui signifie que cette commune devra y contribuer⁴⁶, et en 1839 la route de Vervins à Brunehamel concerne aussi Rumigny (dans les Ardennes)⁴⁷.

En 1839 les conceptions deviennent plus claires et plus现实istes: il est décidé que la route départementale, désignée sous le n° 16, de Vervins à Brunehamel, s'embrancherait à La Bouteille sur la route proposée de Vervins à Hirson⁴⁸. Notons qu'un itinéraire de Vervins à Aubenton, plus long et passant au sud, est prévu pour desservir de nombreux villages et hameaux⁴⁹.

Malgré l'opposition toujours renaissante du génie militaire qui tente à nouveau de bloquer les travaux et la pression de certains élus locaux de l'est vervinois⁵⁰, la route se construit. Dans la séance du conseil général du 8 septembre 1839, la commission des travaux routiers demande que soit votée une alloca-

43. La déviation d'Origny date seulement des années 1980; l'amélioration du virage à la sortie d'Origny par suite de la démolition d'une maison en 1972 n'avait pas suffi aux nécessités de la circulation.

44. *Annuaire de l'Aisne*, 1835, p. 112-113.

45. Séance du 04.09.1837, *Annuaire de l'Aisne*, 1838, p. 164.

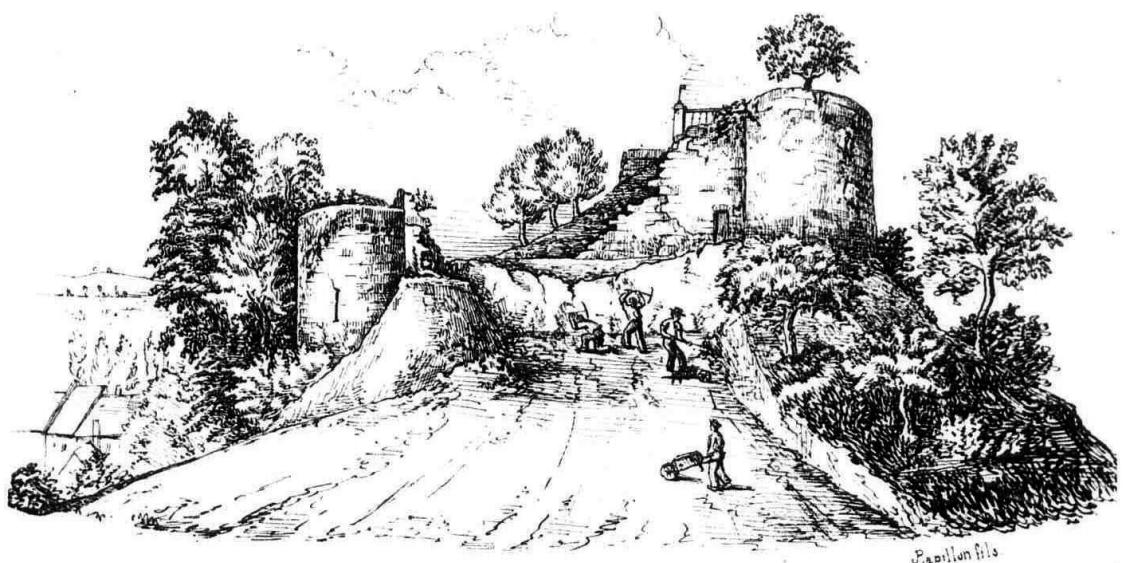
46. Séance du 01.09.1838, *Annuaire de l'Aisne*, 1839, p. 89-90.

47. Séance du 08.09.1839, *Annuaire de l'Aisne*, 1840, p. 119.

48. Séance du 04.09.1839, *Annuaire de l'Aisne*, 1840, p. 69-70.

49. Cette voie, dite la n° 32, passera à Thenailles, Harcigny, Plomion, La Sablonnière, Besmont et Beaumé, et s'articulera plus loin sur la route de Montreuil-sur-Mer à Mézières; elle intéresse aussi les communes de Bancigny, Jeantes et Coingt (séance du 02.09.1838, *Annuaire de l'Aisne*, 1839, p.103).

50. *Le Journal de Vervins* des 01.08.1838 et 19.09.1839.



Les travaux de percement de la route d'Hirson en 1841 : dessin lithographie du jeune Jules-Léandre Papillon réalisé en utilisant un croquis d'après nature de son père Léandre Papillon.

tion supplémentaire de 27 902,39 francs pour le tronçon Vervins-Brunehamel et de 8 247,43 francs pour celui de La Bouteille-Hirson⁵¹. Le rédacteur du *Journal de Vervins*, dans son numéro du 12 juillet 1840, mentionne le « vieux chemin de La Bouteille » près du Fossé du Long Pré en relatant un fait divers⁵².

Le raccordement de la nouvelle route d'Hirson avec la grand-route Paris Maubeuge : un problème spécifiquement vervinois

Pour comprendre ce problème il faut se replacer dans le contexte de la topographie de la petite ville de Vervins. La route royale de Paris à Maubeuge, dite aussi route des Flandres, traversait le centre ville depuis approximativement l'année 1760 (l'établissement de cette route est le sujet de l'article de Claude Carême). Cette situation durera deux siècles, jusqu'à la création de la déviation de la RN 2 à partir de 1956. L'assise de cette grand-route – qualifiée de route royale n° 2 de 1815 à 1848 – empruntait la rue du Général-Leclerc (à l'époque rue de Paris) et, après un virage à 90°, la rue de la Liberté (alors rue de Lille); pratiquement tout le trajet urbain était en pente (une suite de deux côtes en venant de Marle et en allant vers La Capelle et Avesnes).

La route en direction d'Hirson devait naturellement s'embrancher sur la

51. *Le Journal de Vervins* du 19.09.1839.

52. Il s'agit du décès d'un terrassier pris sous un éboulement de terre dans un trou d'où il extrayait des cailloux.

route de Paris à Maubeuge, soit dans l'agglomération même de Vervins, soit à proximité immédiate. Quatre projets sont en concurrence : un tracé hors du territoire de Vervins mais qui traverse la commune voisine de Fontaine-lès-Vervins, et trois tracés parallèles intra-muros. Cette expression est tout à fait adaptée à la situation puisque la ville était encore en grande partie entourée de sa ceinture médiévale de remparts et de fossés.

– 1^{er} tracé

Il s'agissait d'un avant-projet élaboré par M. Girodot, ingénieur des Ponts et Chaussées à Vervins. C'était le plus simple et le plus économique : il se développait parallèlement au chemin qu'il devait remplacer, à peu de distance et légèrement au nord, évitant l'épineux problème du percement des remparts et du comblement des fossés. Son point de départ était fixé au bas de la Chaussée de Fontaine, un peu au-dessus de la Basse-Suisse. Il était donc entièrement situé sur le territoire de la commune voisine de Fontaine-lès-Vervins.

Cependant la ville de Vervins ne pouvait tirer aucun profit de ce projet pour son développement futur.

– 2^e tracé

Il s'insérait à l'intérieur de la ville sur une assez courte distance et ne concernait que des immeubles en grande partie non bâties appartenant à la commune de Vervins, ce qui évitait des expropriations puisque le conseil municipal en faisait gratuitement l'abandon. Sa réalisation s'annonçait peu coûteuse. Son point de départ se situait entre l'église et le tribunal, en face des maisons de MM. Crémont, Martin et Longuet⁵³.

Mais il débutait par une pente ascendante assez forte et nécessitait la démolition de la loge du concierge du tribunal et d'une partie des écuries de la gendarmerie, l'enlèvement d'une butte de terre⁵⁴, l'arasement des vestiges des remparts et le comblement du fossé.

53. Le vieux château, avec sa tour des Archives (il fut détruit en 1956), servait à la fois de Palais de Justice pour les tribunaux de l'arrondissement (tribunal civil et correctionnel, tribunal de commerce installés dans l'ancien auditoire seigneurial de justice) et le collège municipal. À sa suite, dans les jardins, venait d'être construite la (nouvelle) maison d'arrêt (mise en service en 1836). Le vieux château ainsi que le château neuf (l'hôtel de la sous-préfecture et la tour dite des Fermes (qui était aussi une prison) ont été vendus à la commune de Vervins par M. François Marie Casimir Franquetot de Coigny (le dernier seigneur de Vervins) suivant acte du 21 thermidor an XII (9 août 1804), régularisant ainsi la saisie effectuée au début de la Révolution au titre des biens des émigrés dits biens nationaux. L'espace entre le vieux château et l'église constituait autrefois le cimetière froid (situé au nord). Abandonné, il fut aplani et aménagé pour devenir la cour du tribunal à laquelle on accédait par quelques marches, d'après un dessin lithographié de Léandre Papillon. Voir aussi le plan d'alignement de 1821.

54. L'ancienne prison, datant de 1747, était située dans les jardins du vieux château derrière l'église Notre-Dame ; l'écurie des chevaux de la gendarmerie était installée dans un bâtiment annexe. Une butte de terre rendait ces constructions malsaines.

– 3^e tracé

Il était pratiquement parallèle au précédent, passant au sud de l'église paroissiale Notre-Dame, et s'embranchait sur la petite place de l'Église (actuelle place de l'Église) à l'emplacement de l'ancien cimetière⁵⁵.

Il avait l'inconvénient d'entraîner des démolitions considérables – le presbytère, dont une partie servait d'annexe à la caserne de gendarmerie contigu⁵⁶, et la maison située au-dessus appartenant à M. Piette-Périn – et de nécessiter le percement des remparts, assez hauts, et le comblement du fossé très profond et large à cet endroit. De plus, le circuit de roulage serait détourné par les usagers qui préféreraient emprunter la rue de l'Aisne (devenue rue du Général-Foy), étroite et en pente, où étaient domiciliés la plupart des notables vervinois, et traverser en biais la place d'Armes (la place de l'Hôtel-de-Ville, actuelle place du Général-de-Gaulle) plutôt que de suivre l'itinéraire principal qui formait un virage difficile à négocier pour les véhicules hippomobiles.

– 4^e tracé

C'était le plus long, le plus coûteux, mais aussi le plus logique, bien qu'il ne fût proposé que tardivement. Il se situait au bas de la rue des Prêtres (notre rue Amant-Brimbeuf), dans l'axe de la route royale de Paris à Maubeuge, et comportait une pente presque insensible.

Il nécessitait en amont la démolition pratiquement complète de la grande maison de M. Penant père – puisque l'axe de la route projetée passait en son milieu – et quelques destructions dans la propriété voisine de M. Piette-Beaudet, ainsi que le percement du rempart, la destruction d'une tour et le comblement du fossé⁵⁷. Pour améliorer le carrefour de l'Union (la place Sadi-Carnot n'existe pas encore dans toute son ampleur), il fallait également abattre en aval la maison de la veuve Ollinet et éventuellement celle de la veuve Mudge qui formaient une saillie dangereuse sur le virage en pente de la route (alors qualifiée de royale) de Paris à Maubeuge⁵⁸.

55. Il s'agit du cimetière chaud (situé au sud) qui avait subsisté plus longtemps que son symétrique le cimetière froid (sous les fenêtres du vieux château). Après l'ouverture du nouveau cimetière, près de la chapelle Sainte-Anne, en 1788, il fut converti en promenade publique à laquelle on accédait par un escalier (elle faisant pendant à la cour du tribunal par rapport à l'église). En contrebas, une petite rue (dite rue du Cimetière, du Grenier-à-Sel ou encore rue du Cocq) desservait les maisons. En 1830, le terrain fut aplani pour créer la place de l'Église ; les ossements exhumés furent transférés dans le nouveau cimetière et les terres de déblais entassées près de la descente du Préau.

56. La caserne de gendarmerie était installée dans l'ancien collège de Coucy. Lorsque le conseil municipal voulut réinstaller le collège dans le vieux château, il fut contraint, pour financer les travaux, de vendre la première caserne de gendarmerie sise rue Jacob. Les gendarmes furent relogés dans les bâtiments du collège et dans une partie du presbytère, tous deux propriétés municipales. (Le collège de Coucy correspond à la « maison Brimbeuf »).

57. La rue des Prêtres formait alors un coude. La partie dite actuellement rue Albert-1^{er} (anciennement rue du Palais) n'existe pas au-delà de son intersection avec la rue Amant-Brimbeuf.

58. La maison de la veuve Ollinet comportait en façade une tourelle d'escalier saillante, comme plusieurs maisons anciennes. Dans les années 1950 il faudra encore abattre la pâtisserie Cauet (« À la Petite Gourmande ») pour tenter d'améliorer la circulation désormais automobile.

L'aide apportée au conseil municipal de Vervins

Pour aider les conseillers municipaux à se déterminer, le conseil général de l'Aisne leur délègue, à défaut des ingénieurs des Ponts et Chaussées, une commission de trois membres⁵⁹. D'ailleurs le conseil général n'hésite pas à dénoncer, en présence du préfet, l'incurie et l'incompétence de l'administration des Ponts et Chaussées⁶⁰. De plus, le conseil municipal de Vervins avait décidé de solliciter l'avis des «hommes de l'art» résidant à Vervins⁶¹.

La direction et le coût des trois tracés intra-muros

Afin de faciliter la prise de décision des conseillers municipaux et d'informer les habitants de Vervins, un excellent plan de la partie est de la ville de Vervins a été lithographié par Léandre Papillon, imprimeur à Vervins⁶². Ce plan comporte à la fois le point de départ (c'est-à-dire l'embranchement sur la route de Paris à Maubeuge) et l'estimation du coût des trois tracés intra-muros :

- le tracé qui prend son point de départ entre le tribunal et l'église entraînerait une dépense de 8 000 francs (des francs or) (n° 1);
- le tracé qui emprunte la (petite) place de l'Église coûterait 26 000 francs (n° 2);
- le tracé qui part du bas de la rue des Prêtres, dans le prolongement de la route de Paris à Maubeuge, occasionnerait des travaux estimés entre 40 000 et 50 000 francs (n° 3).

L'évaluation des dépenses est chiffrée par «les hommes de l'art», en particulier par un entrepreneur nommé Bourez⁶³ qui venait de s'installer à Vervins et avait racheté la briqueterie de la route de La Bouteille.

Le tracé définitif

La détermination du tracé définitif, d'une part conditionnée par son point de départ – autrement dit par l'embranchement de la nouvelle route de Vervins à Hirson sur la route principale Paris-Maubeuge – d'autre part en relation avec l'emplacement du futur Palais de Justice, a été laborieuse.

La consultation des registres des délibérations du conseil municipal de Vervins fait apparaître deux phases bien distinctes. En effet, comme nous l'avons vu, le conseil municipal avait nommé en son sein deux commissions successives à quatre ans d'intervalle : le 2 février 1835 et le 14 janvier 1839.

59. Séance du conseil général du 29.08.1838, *Le Journal de Vervins* du 06.09.1838.

60. Lors de la séance du 01.09.1837, un conseiller général «blâme énergiquement l'administration des Ponts et Chaussées qui a laissé inemployés des crédits s'élevant à 40 000 francs et dénonce le système de 'la régie' [c'est-à-dire la sous-traitance] qui favorise les entrepreneurs privés, au lieu de recourir à l'adjudication des marchés de travaux publics» (*Annuaire de l'Aisne*, 1838, p.151-152).

61. Séance du conseil municipal de Vervins du 22.04.1839.

62. Il venait de créer, à la fin du mois de décembre 1837, *Le Journal de Vervins*.

63. Ce plan colorié figure dans les archives de la SAHVT (collection des «Albums Papillon»).

1) Le rapport de la première commission

Quatre mois après sa constitution, dès le 20 mai 1835, le rapporteur de cette commission, Nicolas François Destables⁶⁴, donne ses conclusions. Il n'a aucun mal à préconiser le rejet pur et simple du projet de la route dont le point de départ est situé au-dessus de la Basse-Suisse, c'est-à-dire en bas du faubourg de la Chaussée de Fontaine, qui ne concernait que la commune voisine de Fontaine-lès-Vervins (tracé n° 1). La ville de Vervins ne pouvait en effet trouver aucun intérêt à ce tracé, à la partie inférieure d'un terrain en pente, qui ne dégageait aucun espace constructible.

Le rapporteur examina ensuite les projets ayant leur point de départ à l'intérieur de la ville. Deux projets restent en concurrence, partant respectivement de part et d'autre de l'église paroissiale Notre-Dame. Il disserte longuement sur les avantages et les inconvénients de chacun de ces deux projets.

Celui qui commence sur la nouvelle place de l'Église (dite aussi la petite place de l'Église), à l'emplacement de l'ancien cimetière (le cimetière chaud) (tracé n° 3), semblait avoir, au premier examen, la préférence. Mais les conséquences financières et matérielles qu'il entraînait le font rapidement écarter. En effet, il fallait traverser le presbytère, et donc en reconstruire un nouveau aux frais de la commune ; à l'arrière, la largeur et la profondeur du fossé (appelé le grand fossé) ne permettait de dégager aucun terrain plat pour bâtir.

Par contre, l'hypothèse de la direction d'un projet commençant entre le tribunal et l'église fut retenue (tracé n°2). À la suite de la nouvelle maison d'arrêt, édifiée dans le prolongement du tribunal (le vieux château), l'espace vide constitué par les anciens jardins du vieux château s'avérait intéressant ; il pouvait facilement être agrandi par la démolition de l'ancienne prison. Par ailleurs, cet ensemble immobilier avait l'avantage d'être la propriété de la commune.

Suivant l'avis de sa commission, le conseil municipal décida, à l'unanimité, que le point de départ de la route envisagée de Vervins à Hirson se situerait entre le tribunal et l'église, et fit purement et simplement abandon, sans réclamer aucune indemnité, des terrains constituant l'emprise de la future voie. Cette offre sera réitérée le 2 février 1836.

... un vœu intermédiaire

Plus de deux années s'écoulent sans que les travaux soient entrepris. L'administration des Ponts et Chaussées envisage de faire disparaître un obstacle à la circulation sur la route royale à l'intérieur de la ville. Par une lettre datée du 8 février 1837 l'ingénieur en chef départemental demande à son subordonné, l'ingénieur ordinaire d'arrondissement, de s'entendre avec le conseil municipal de Vervins en ce qui concerne la suppression de la maison de Mme Ollinet qui fait saillie sur la route royale n° 2, entre Marle et La Capelle, et cause « à la circulation des voitures des difficultés sans nombre et de fréquents accidents ».

64. Il fut titulaire d'un office de notaire à Vervins de 1819 à 1838.

Avec un grand sens de l'opportunité et un délai de réflexion, le maire de Vervins, Sohier, saisissant cette occasion de relancer le projet de la nouvelle route, a l'idée de lier la proposition des Ponts et Chaussées à un nouveau tracé. Dans sa séance du 10 août 1837, le conseil municipal émet à l'unanimité le vœu que l'embranchement de la route de Vervins à Brunehamel (le bourg d'Hirson n'est plus désigné comme point d'arrivée), au lieu de prendre entre le bâtiment du tribunal et l'église, soit fixé dans la continuation de la rue de Paris (route royale n° 2) en sortant de la maison de M. Penant père en ligne droite vers le faubourg de la Grosse Tête, vote une contribution de 8 000 francs, supérieure à sa première offre, et décide de contribuer pour moitié à l'acquisition de la maison, qui doit être abattue, de Mme Ollinet, et éventuellement de celle de la maison contiguë appartenant à Mme Mudge.

2) Le rapport de la deuxième commission

Après ce vote unanime, on aurait pu croire la cause entendue, mais il n'en fut rien. La question de l'emplacement du futur Palais de Justice, dont la charge incombait au département, vint remettre en question un fragile consensus. Le 14 janvier 1839, le conseil municipal nomme en son sein une deuxième commission dont les prérogatives consisteront non seulement à examiner de nouveau le point le plus favorable à l'embranchement de la nouvelle voie, mais aussi à déterminer le meilleur emplacement pour le Palais de Justice⁶⁵.

Contrairement aux conclusions de la première commission, qui avaient été entérinées d'emblée, le conseil municipal, afin de se donner un délai de réflexion, consacre plusieurs séances entre le 11 et le 20 juillet 1839 à l'examen du rapport de la deuxième commission. Un protocole est déterminé au préalable : la question du point de départ de la future route sera évoquée en priorité ; une discussion complète sur les avantages et les inconvénients de chacun des tracés sera menée ; puis un vote provisoire aura lieu pour faire émerger le tracé qui aura reçu la préférence ; enfin un vote définitif validera le choix irrévocabile de ce tracé.

Désormais trois projets sont en concurrence : outre les deux tracés (n°s 2 et 3) qui s'embranchent de part et d'autre de l'église Notre-Dame, les seuls proposés et discutés en 1835, le troisième tracé (n° 4), apparemment adopté en 1837, et qui part du bas de la rue des Prêtres, est venu s'ajouter.

Nous ne reviendrons pas sur les arguments développés pour ou contre ces tracés, sauf à faire état de nouveaux éléments apparus, notamment en ce qui concerne le projet du tracé (n° 2) qui s'embranche entre l'église et le tribunal qui avait été choisi dès 1835, et le nouveau projet (n° 4) qui avait fait l'objet d'un vote favorable en 1837.

Notons que la deuxième commission, dont le rapporteur était un certain Noizet, avait conclu qu'il y avait lieu de fixer le point de départ de la route entre l'église et les bâtiments du tribunal actuel, reprenant ainsi purement et simplement les conclusions de sa devancière.

65. Seuls les deux membres de la 1^{re} commission figurent dans la 2^e ; lors de la nomination de la deuxième commission le rapporteur de la première, Destables, est curieusement absent.

Mais, très vite, un conseiller municipal fait remarquer que la jonction entre la route principale existante et la future route à l'endroit proposé nécessitait d'importants travaux d'excavation qui provoqueraient inévitablement un déchaussement des fondations mettant en péril ces anciens édifices et que, de plus, il faudrait installer des escaliers pour accéder au tribunal et à la maison d'arrêt nouvellement construite.

Quant au tracé qui part de la place de l'Église (dite la petite place de l'Église), il sacrifierait – selon un autre conseiller municipal – cette place pourtant essentielle les jours de marchés et de foires. Cependant, d'après un des partisans de ce projet, il apparaît à présent que la commune recevra une indemnité pour compenser la démolition du presbytère.

Par contre, le projet par le bas de la rue des Prêtres, nouvellement apparu, est longuement développé par un conseiller resté anonyme qui n'y voit pas moins de dix points avantageux. En résumé, il permettrait une ouverture et un développement de la ville côté est, équilibrerait l'urbanisme et faciliterait les communications entre les différents quartiers. Le partisan de ce tracé utilise habilement des arguments d'ordre financier en rappelant que les travaux de démolition des maisons en saillie (celles des dames Ollinet et Mudge) seront pour moitié à la charge de l'État.

Dans sa séance du 20 juillet 1839 après-midi, qui semble s'être prolongée très tard, le conseil municipal, après avoir entendu longuement les tenants de chacun des trois tracés, passe au vote à bulletins secrets. Trois tours de scrutin ont été nécessaires⁶⁶. Dès le premier tour le tracé entre le tribunal et l'église est éliminé, alors qu'il avait été retenu presque sans discussion quatre ans auparavant et que les deux commissions municipales lui avaient accordé leur faveur. Le tracé sur la petite place de l'Église arrive en deuxième position alors qu'il semblait définitivement exclu depuis 1835. Le tracé par le bas de la rue des Prêtres dans l'axe de la grand-route, dernier présenté, ayant recueilli la majorité des voix lors des deux votes provisoires, est définitivement validé par le troisième vote, le vote définitif.

Mais tout n'est pas entièrement réglé : l'emplacement proposé pour le futur Palais de Justice – le second objet de la réunion – n'est pas en adéquation avec le tracé choisi pour la nouvelle route, même s'il se situe près de la nouvelle maison d'arrêt et loin de toute habitation particulière, c'est-à-dire dans les jardins du vieux château, derrière l'église. Cette proposition se ressent du tracé entre le tribunal et l'église qui avait longtemps eu la faveur du conseil municipal. Nous verrons ce qu'il en adviendra.

66. 18 membres du conseil municipal étaient présents et deux absents ; le nombre de bulletins à chaque tour était de 17 : le maire ne semble pas avoir participé au vote ; il devait soutenir, semble-t-il, le tracé par le bas de la rue des Prêtres.

La lutte entre l'intérêt général et les intérêts particuliers

L'érudit local Amédée Piette⁶⁷ – un jeune Vervinois – fait bien ressortir les luttes d'influence entre les différentes factions au sein du conseil municipal et la pression des notables dans ses « Essais historiques sur la ville de Vervins »⁶⁸ parus en feuilleton dans *Le Journal de Vervins* édité par Léandre Papillon⁶⁹.

La confusion qui régnait au sein du conseil municipal apparaît bien dans la séance du 10 août 1837. Le rapporteur d'une commission nommée pour examiner la question de la vente du Palais de Justice (qui occupait une partie du vieux château) au département, un certain Oudin-Leclère⁷⁰, fait état incidemment « du vœu que vous avez émis que l'embranchement de la nouvelle route ne s'opère point entre le Palais de Justice et l'église, mais sur la place de l'Église », alors même que le conseil municipal venait d'émettre le vœu que l'embranchement de cette route se fasse « au bas de la rue des Prêtres en traversant la maison de M. Penant père » et que la maison de Mme Ollinet soit démolie ! Ce tracé ayant d'ailleurs été voté à l'unanimité des présents, dont Oudin-Leclère !

L'exécution des travaux

Les travaux vont débuter avec retard et avancer lentement. Deux années se sont écoulées sans que les choses bougent. C'est seulement le 14 juin 1841 que le maire informe le conseil municipal que le préfet vient de lui transmettre le plan de la route départementale de Vervins à Brunehamel⁷¹ en lui enjoignant de le faire déposer en mairie pendant huit jours et en prescrivant l'accomplissement des publications légales par voie d'affiches, d'insertions dans un des journaux de l'arrondissement⁷², ainsi que l'annonce par « son de caisse » (c'est-à-dire les infor-

67. Amédée Piette (Vervins 1808-Soissons 1883) était le fils de Stanislas Piette dit Proisy, contrôleur des Contributions directes à Vervins ; il avait suivi la carrière de son père et était, au moment des faits, contrôleur des Contributions directes à Saint-Quentin.

68. En 1830 Amédée Piette avait écrit une monographie de Vervins qu'il avait intitulée « Essais historiques sur la ville de Vervins » (ce manuscrit, bien relié, est déposé aux Archives départementales de l'Aisne sous la cote J 2615) ; il en publia une version étoffée et actualisée dans *Le Journal de Vervins*, que son ami Léandre Papillon venait de créer, sous la forme d'un feuilleton hebdomadaire (les dessins et les plans sont d'Amédée Piette ; ils ont été gravés par Léandre Papillon). Par la suite un ouvrage broché a été imprimé par L. Papillon ; voir p. 210-213.

69. Léandre Papillon et son frère cadet Théodore-Ferdinand étaient les enfants d'un couple d'insituteurs de Vervins ; après des débuts comme clerc d'avoué, Léandre, avec le concours de son frère, fonda une imprimerie à Vervins et publia *Le Journal de Vervins*.

70. Il était avoué près le tribunal civil de Vervins.

71. Finalement cette route est classée route départementale, ce qui signifie que les travaux sont à la charge du département.

72. *Le Journal de Vervins*, dans son numéro du 18 juin 1841, avait déjà mentionné au titre des nouvelles locales « qu'une ordonnance royale en date du 23 mai dernier vient de fixer définitivement les alignements de la route royale n° 2 de Paris à Maubeuge dans la traverse de Vervins conformément au plan y annexé dont on pourra prendre connaissance dans les bureaux de M. Marquet, remplissant les fonctions d'ingénieur à Vervins ».

mations orales précédées et suivies d'un roulement de tambour par le crieur public) selon la procédure permettant l'expropriation des emprises de la nouvelle route. Mais le conseil municipal, toujours divisé, est incapable de se prononcer sur le projet d'alignement de la future voie.

D'après le plan en question, qui a été conservé⁷³, la maison de M. Penant père, située à l'endroit du coude formé par la rue des Prêtres, est traversée par la nouvelle route. Son emprise au sol est grossièrement de 3 ares 60 centiares ; elle sera reconstruite en bordure de cette nouvelle route. Cette maison existe toujours à l'angle de la rue Amant-Brimbeuf et de la rue Albert-1^{er}, en deçà de l'école Notre-Dame.

Les maisons des dames Ollinet (veuve Richard) et Mudge, qui formaient saillie sur la route royale n° 2, vont finalement entraîner pour leur acquisition une dépense de 12 000 francs pour moitié à la charge de la ville⁷⁴. Mais il semble que Mme Ollinet ait réalisé une bonne affaire. Le conseil municipal réuni le 5 septembre 1843 ne trouve rien à redire au sujet d'un curieux accord intervenu entre cette dame et l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de l'arrondissement de Vervins, M. Marquet, agissant au nom de l'État. Aux termes de ce contrat Mme Ollinet revendait les matériaux de démolition pour la somme de 3 000 francs à charge pour elle de faire procéder à la démolition à ses frais⁷⁵.

L'emplacement du futur Palais de Justice

Il convient de rappeler que l'enjeu représenté par la création de la nouvelle route destinée à desservir l'est de l'arrondissement était en réalité double. Il s'agissait non seulement de relier Vervins, la sous-préfecture, à Hirson, important chef-lieu de canton bénéficiant de la traversée de la grand-route de Montreuil-sur-Mer à Mézières, laquelle – précisément à partir du bourg d'Hirson – longeait la frontière, mais aussi de fournir à la ville de Vervins, dont l'importance démographique et économique restait modeste, une possibilité d'expansion au-delà de ses anciens remparts.

Les édiles vervinois de l'époque n'ont pas pensé à l'implantation d'usines ou même d'ateliers – nous étions alors à l'ère préindustrielle et les chemins de fer et les machines à vapeur n'en étaient qu'à leurs débuts –, mais ils voulaient des bâtiments publics dignes de la monarchie bourgeoise dans laquelle ils se reconnaissaient (Louis-Philippe avait pris le titre de « Roi des Français »), et donc susceptibles, par leur architecture, de rehausser le prestige de leur ville.

La construction d'une nouvelle maison d'arrêt s'achevait au moment où la question de l'ouverture d'une route en direction de l'est se posa avec acuité. Tout naturellement il apparut logique de construire les autres édifices nécessaires au

73. Albums Papillon, archives de la SAHVT.

74. Séances du conseil municipal des 08.06.1842 et 11.06.1843.

75. D'après l'article 516 du Code civil les fonds de terre (les sols) et les bâtiments sont immeubles par nature. Par contre les matériaux de démolition deviennent des biens meubles au fur et à mesure qu'ils sont détachés du bâtiment.

fonctionnement de la Justice. Prison, tribunal et caserne de gendarmerie sont les trois locaux administratifs indissociables du maintien de l'ordre public. Étroitement complémentaires, ils devaient se situer dans un périmètre urbain restreint, comme c'est le cas dans la plupart des chefs-lieux de département et d'arrondissement.

La question du Palais de Justice s'est posée à de nombreuses reprises. Il convient de rappeler que depuis la création du tribunal de première instance⁷⁶, au début de la Révolution⁷⁷, cette juridiction siégeait dans l'ancien auditoire de justice du vieux château (dans l'aile parallèle à l'église paroissiale). Ces locaux étaient insuffisants : une salle des fêtes communale y avait été aménagée⁷⁸ et le collège municipal était installé dans l'aile intérieure (perpendiculaire à la précédente). Nous avons vu que le conseil municipal (séance du 10 août 1837) avait envisagé de diviser les bâtiments du vieux château afin de céder au département de l'Aisne la partie affectée au tribunal.

Le 4 mai 1838, le conseil municipal prend connaissance du rapport de la commission, nommée seulement deux jours plus tôt, chargée du choix du terrain propre à la construction du Palais de Justice et de l'écurie de la gendarmerie. Le rapporteur est M. Baudelot⁷⁹. S'agissant du Palais de Justice, pas moins de cinq emplacements sont examinés par ladite commission : 1) le jardin de la sous-préfecture⁸⁰; 2) la jonction future, faubourg de la Grosse-Tête, des routes projetées de Vervins à Hirson et de Vervins à Plomion⁸¹; 3) le bâtiment du collège et du tribunal actuel (à l'époque) ; 4) le presbytère et les bâtiments voisins⁸²; 5) le terrain situé au nord-est de l'ancienne prison⁸³.

Le choix de la commission semble avoir été déterminé par le souci de la proximité immédiate du futur Palais de Justice avec la maison d'arrêt déjà cons-

76. Le tribunal de 1^{re} instance, à compétence civile et correctionnelle, avait pour ressort l'arrondissement. Il correspond à un actuel tribunal de grande instance (TGI); la 2^e instance est la cour d'appel. Il y avait dans les mêmes locaux le tribunal de commerce et la justice de paix cantonale.

77. D'abord fixé à Guise, le tribunal de 1^{re} instance fut transféré à Vervins par décret de la Convention du 13 octobre 1792 et installé dès le lendemain.

78. Cette salle des fêtes y avait été aménagée en 1828. Elle pouvait contenir 300 à 400 personnes. Les Vervinois l'appelèrent pompeusement « la Comédie » et par la suite « la Redoute », probablement à cause d'une danse très populaire rappelant la prise de la redoute de Malakoff durant la guerre de Crimée. Les adjudications des coupes de bois par les Eaux et Forêts et les Domaines avaient lieu dans le vieux château.

79. Joseph-Alphonse Baudelot, qui avait des attaches familiales à Aubenton, a été successivement substitut, procureur puis président du tribunal de Vervins. Son nom figure à l'entrée de l'actuel Palais de Justice. Il sera élu à l'Assemblée nationale en 1848.

80. Le conseil municipal avait proposé dans sa délibération du 8 mai 1824 de vendre par lots le parc de la sous-préfecture, propriété municipale, pour procurer des ressources budgétaires à la commune et dégager des terrains à bâtir.

81. C'est l'emplacement actuel. Il est à noter que tous les autres emplacements se situaient à l'intérieur de la vieille enceinte médiévale.

82. L'ancien collège de Coucy jouxtait le presbytère. Ces deux bâtiments ont servi de caserne de gendarmerie jusqu'en 1848. Le curé-archidiacre de Vervins cohabitait avec les gendarmes !

83. Rappelons que cette ancienne prison se situait au chevet de l'église. Elle sera démolie ; mais à l'époque le conseil municipal avait différents projets d'utilisation.

truite, sous l'influence de son rapporteur, M. Baudelot, qui était magistrat. La perte de bâtiment occupé par le collège et le tribunal (le vieux château) et celle du presbytère fit naître des scrupules chez les membres de la commission. Finalement le choix se porta sur le terrain situé au nord-est de l'ancienne prison, peu éloigné du centre de la ville, offrant la possibilité de l'ouverture d'une avenue entre l'église et le tribunal pour le desservir⁸⁴. Le Palais de Justice aurait donc été construit vis-à-vis de la maison d'arrêt⁸⁵.

Si le conseil municipal suivit à l'unanimité les conclusions de sa commission, il n'en fut pas de même du conseil général de l'Aisne. Dans sa séance du 25 août 1838⁸⁶, le conseil général, qui sera le maître d'ouvrage du futur Palais de Justice, refuse purement et simplement l'emplacement proposé par le conseil municipal au vu d'un rapport de l'architecte départemental. Celui-ci observe en effet, « 1) que cet emplacement est situé sur un ancien fossé qui nécessiterait dix mètres au moins de fondation dont la solidité ne pourrait être garantie qu'au moyen de dépenses convenables, 2) que, sur cet emplacement, le palais de justice serait masqué par l'église, et qu'on ne saurait y arriver que par une rue étroite et difficile ».

Cependant l'architecte fait connaître en même temps « que par suite des recherches qu'il a faites, le terrain qui lui semble le plus convenable serait celui situé au débouché de la nouvelle route de Brunehamel, en plaçant l'axe du tribunal dans la direction de la route royale »⁸⁷.

Avec beaucoup d'obstination, le conseil municipal de Vervins qui, dans sa session du 11 au 20 juillet 1839, a choisi – comme on l'a vu – le tracé définitif de la nouvelle voie qui se situe dans le prolongement de la route royale (en bas de la rue des Prêtres), souhaite, au cours de la même session, que le Palais de Justice, qui doit être isolé de toute habitation, soit construit sur un terrain à prendre dans les jardins de MM. Berthauld, Lardenet et Gaillard, « où il serait précédé par une grande place [et] auquel on arriverait par une nouvelle voie qui se prolongerait jusqu'à la route projetée formant ainsi un second embranchement ». On voit ainsi se dessiner la future place Sohier. Les jardins en question étaient situés sur la contre-escarpe du fossé en bordure de la rue aux Loups (la rue Baudelot), à quelques pas seulement du terrain sis au nord-est de l'ancienne prison qui avait été proposé en vain⁸⁸. En tout état de cause il aurait été nécessaire de remblayer. Les mêmes problèmes se seraient posés à l'architecte.

84 C'était la reprise de l'embranchement longtemps favori de la nouvelle route vers La Bouteille, Hirson et Brunehamel, préfiguration de la place Sohier.

85. Il est à noter que la caserne de gendarmerie à cheval sera construite à cet emplacement vers 1890 sur une propriété acquise des époux Vandelet.

86. *Le Journal de Vervins* du 30.08.1838.

87. C'est le positionnement qui a été retenu.

88. Nous sommes toujours dans un espace très restreint. Le conseil municipal n'avait pas pris conscience des possibilités offertes par les terrains du plateau, route de La Bouteille : il est vrai qu'ils étaient aux mains du plus important propriétaire de Vervins, Arsène Carlier, dont les biens fonciers s'étendaient depuis les remparts de Vervins jusques et y compris la grosse ferme du « Long Pré ».

L'acquisition des terrains destinés à la construction du nouveau Palais de Justice

Finalement, par délibération en date du 15 mai 1842, le conseil municipal de Vervins, se rangeant à l'avis du conseil général de l'Aisne, décide que le Palais de Justice sera construit dans le prolongement de la route départementale de Vervins à Brunehamel, à l'angle du chemin de grande communication de Vervins à Aubenton (par Plomion), ce qui « présente un avantage incontestable ». Selon la procédure habituelle, il décide de constituer une commission chargée de l'acquisition des terrains nécessaires au Palais de Justice et à ses abords et vote un crédit de 10000 francs à cette fin .

Les propriétaires de ces immeubles sont au nombre de neuf: le sieur Terrien-Mabilotte, l'Hospice de Vervins, le sieur Hiblot-Lorain, la veuve Boulmé, le sieur Mouret, la demoiselle Félicité Chevalier, le sieur Viéville, Mme veuve Piette et le sieur Guillaume. La plupart de ces propriétaires sont d'origine modeste: le faubourg de la Grosse-Tête était habité par une population laboureuse, des ouvriers mulquiniers qui confectionnaient des chaussons et des bonnets⁸⁹. Les immeubles étaient de pauvres maisons et des granges en bois et en torchis souvent recouvertes de paille, et des jardins. Une vingtaine de bâtiments sont abattus.

La création de la place du Palais (actuelle place des Anciens-Combattants)

Outre ces immeubles, le conseil municipal est amené à acheter des délais-sés de terrain à la suite de la création de routes et de chemins, terrains provenant de M. Penant père et de M. Piette (délibération des 17 août et 14 novembre 1843). Le fossé est comblé avec les déblais des matériaux de démolition de la maison de M. Penant père et des remparts (délibération du 8 mai 1844). La place du Palais est nivelée⁹⁰.

Les travaux sont terminés pour l'inauguration du Palais de Justice le 1^{er} mai 1847, exactement trois ans après la pose de la première pierre. Pour cette occasion solennelle le conseil municipal vote un crédit de 750 francs (délibération du 8 mai 1847).

89. Pendant plusieurs siècles la spécialité de Vervins fut la production de draps de laine puis de chaussons et de bonnets tricotés (Amédée Piette, *Essais historiques*, op. cit., p. 228-229).

90. Les eaux d'un ruisseau intermittent venant de la Garenne et coulant dans le fond du fossé des remparts du côté de l'orient et se jetant dans le Chertemps (autrefois orthographié le Cher-Temps) au niveau de la place Goujard (la place du Martinet) ont été canalisées. Mais la place du Palais (place des Anciens-Combattants) étant constituée par un remblai, il s'avère que les fondations du mur du côté sud du Palais de Justice bougent quelque peu. On se rappelle que l'architecte départemental avait refusé un emplacement situé sur un ancien fossé (l'actuelle place Sohier) qui aurait nécessité des fondations profondes.

L'aménagement de la place Sohier

La place Sohier porte le nom d'un maire de Vervins⁹¹. C'est la plus vaste place de la ville⁹². Elle est située pour moitié sur l'emplacement des jardins du vieux château et empiète, pour l'autre moitié, sur la muraille et le fossé qui protégeaient la cité du côté levant⁹³.

L'aménagement de cette place a duré presque tout le XIX^e siècle. La construction de la nouvelle prison (la maison d'arrêt), entre 1830 et 1836, en a marqué le début. Par la suite, le projet d'embranchement de la future route vers La Bouteille et Hirson, longtemps retenu par le conseil municipal, a déterminé les édiles à s'intéresser à cet emplacement vide, le seul existant dans l'agglomération encore tributaire de son enceinte médiévale. Nous avons vu que ces derniers voulaient y faire construire le nouveau Palais de Justice. Leur attitude s'explique d'autant mieux que cet espace était la propriété de la commune qui l'avait acquis du ci-devant seigneur à l'exclusion de quelques parcelles de jardins enclos sur la contre-escarpe, probablement usurpées sur la propriété seigneuriale, comme par exemple le jardin de M. Berthauld⁹⁴.

Un plan sommaire levé par Léandre Papillon et daté de 1853⁹⁵ fait apparaître la première configuration d'une place en forme de trapèze dont le côté sud se trouve dans le prolongement du mur extérieur de l'ancienne prison⁹⁶, exactement au chevet de l'église⁹⁷. Déjà sur ce croquis l'épaisse muraille et le fossé ne sont plus représentés : les matériaux de démolition de l'imposante courtine avaient servi à combler le fossé.

Par la suite, l'ancienne prison fut démolie et la place, agrandie, a la forme d'un rectangle allongé. Une école communale y sera construite (l'école des filles)⁹⁸. En face, les imprimeurs Léandre et Ferdinand-Théodore Papillon y

91. Voir note 28. L'attribution de ce nom a été autorisée par décret du président de la République (II^e République) datant du 14 mai 1850 (Archives communales de Vervins).

92. Sa surface semble démesurée par rapport à la superficie du centre ville, d'après l'architecte J. J. Hennequart.

93. Il y avait dans la partie nord de la ville une sorte de quartier seigneurial et ecclésiastique qui comprenait le vieux château et ses vastes dépendances et écuries, le château neuf, la prison primitive, l'église paroissiale, le presbytère, le cimetière, le collège et les petites écoles.

94. Il était conseiller municipal.

95. Album Papillon, archives de la SAHVT.

96. Durant plusieurs années les conseillers municipaux ont hésité sur le sort de ce bâtiment qui avait reçu un supplément de construction en 1828 en attendant la mise en service de la nouvelle prison, et qui servait aussi d'écurie à la gendarmerie.

97. L'emplacement est marqué par un ancien puits.

98. Cette école deviendra l'école Louise Brimbeuf en hommage à une institutrice morte en déportation. Il est curieux de remarquer que la nouvelle prison (la maison d'arrêt) se situe exactement entre le collège municipal de garçons et l'école communale de filles !

installeront leurs nouveaux ateliers⁹⁹. À la fin du XIX^e siècle la gendarmerie à cheval y sera transférée¹⁰⁰.

La création et l'élargissement de nouvelles voies après le percement de la route départementale vers Hirson

Le conseil municipal de Vervins se préoccupe du raccordement de la nouvelle route en créant ou en élargissant certaines voies communales.

a) La rue du Palais (rue Albert-1^{er})

C'est le nom que portera longtemps la rue qui mène au Palais de Justice, cette rue n'étant autre que le début de la route départementale : elle est constituée par le bas de la rue des Prêtres (orientée à l'est) et la traversée de la maison de M. Penant père et du rempart ; la partie de la rue des Prêtres remontant vers le nord y trouvera son autonomie. Dans sa séance du 8 mai 1844 le conseil municipal se préoccupe des déblais et du pavage de la rue des Prêtres et du raccordement avec la route départementale n° 16. Les déblais servent à combler et à niveler les abords du Palais de Justice en construction.

b) L'ancien chemin vicinal de Vervins à La Bouteille à partir du calvaire de la rue des Champs

Une partie est « redressée » pour rejoindre la nouvelle route départementale, ce qui veut dire qu'un nouveau tronçon perpendiculaire¹⁰¹ est établi entre l'ancien chemin et la nouvelle route. Il traverse la propriété du sieur Pagnier et affecte légèrement le terrain appartenant à M. Levavasseur¹⁰². Le surplus de l'ancien chemin est abandonné (délibération du 6 février 1844).

c) Le prolongement de la rue des Champs à partir du calvaire pour rejoindre la nouvelle route départementale.

Une nouvelle voie communale est nécessaire pour parfaire l'embranchement, au nord, avec la route nouvellement construite. Les propriétaires des

99. Ce bâtiment a été incendié par l'armée allemande en 1916. Il se situait, en retour d'équerre, derrière la modeste maison, qui existe toujours, de la famille Papillon, où Léandre et son frère cadet avaient installé leur premier atelier de typographie. D'après une tradition, Léandre Papillon aurait pris à sa charge les travaux de démolition et d'établissement d'un pan coupé, vers 1872, pour permettre aux voitures (à cheval) de passer après la reconstruction du chevet de l'église.

100. Cette gendarmerie était située à l'emplacement du supermarché « Champion ». Curieusement, la place Sohier, la plus récemment aménagée, est celle qui a connu les modifications les plus importantes.

101. Ce chemin existe toujours : il débouche en face de la rue du Tour-de-Ville.

102. M. Levavasseur, dit Levavasseur de Précourt, était l'époux d'Antoinette Augustine Éléonore Debry, la seconde fille du premier lit de Jean Debry. Ce terrain devait être, en droit, un immeuble qui lui était propre : sur les matrices cadastrales l'usage était de faire apparaître le nom du mari puisque sous le Code Napoléon la femme mariée était juridiquement incapable ! La partie conservée de l'ancien chemin de La Bouteille est l'actuelle rue de l'Abbaye-de-Foigny.

terrains, MM. Dollé et Carlier, donnent d'autant plus facilement leur accord qu'ils y ont intérêt (délibération du 23 août 1842).

d) L'élargissement de la rue aux Loups¹⁰³ (rue Baudelot)

La rue aux Loups n'était qu'un mauvais sentier en pente raide qui suivait le bord du fossé à l'est de la ville à partir du calvaire de la rue des Champs, laquelle marquait l'entrée de l'ancien chemin vers La Bouteille et Foigny au nord jusqu'au faubourg de la Grosse-Tête¹⁰⁴ au sud.

En raison du percement de la route départementale vers Hirson, avec le prolongement de la rue des Champs et la création de la place du Palais, la nécessité de viabiliser ce modeste chemin s'est rapidement imposée, d'autant plus que le projet d'aménagement d'une grande place derrière l'église (la future place Sohier) avançait et qu'il était impératif de mettre en communication directe la nouvelle maison d'arrêt et le nouveau Palais de Justice. Cette liaison entre ces deux établissements a dû déterminer les édiles municipaux à donner par la suite le nom de Baudelot, un magistrat vervinois¹⁰⁵, à la rue aux Loups.

Au cours de sa réunion du 28 janvier 1847, le conseil municipal accepte l'abandon gratuit par M. Carlier¹⁰⁶ du jardin de sa propriété contre la vente à celui-ci, pour un prix modique, d'une petite parcelle située près du calvaire de la rue des Champs.

e) L'amorce de la future rue Paul-Martin¹⁰⁷

Cette rue, qui longe le Palais de Justice, viendra compléter par la suite l'ensemble du réseau des nouvelles voies¹⁰⁸.

Le chemin de grande communication de Vervins à Aubenton n 36

Il convient de ne pas perdre de vue que cette voie vers le sud-est a également été réalisée. Le conseil municipal de Vervins s'est prononcé sur son tracé qui dessert plusieurs communes du canton de Vervins : Thenailles, Plomion, Harcigny, Bancigny (séance du 18 août 1839), et a voté à plusieurs reprises des

103. Voir Henriette Noailles-Duflot, « Au loup ! », *Mémoires de la Fédération des Sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne*, t. XXV, 1980, p. 133-146.

104. Une tête humaine, taillée dans une pierre bleue, vestige selon toute évidence d'anciens fonts baptismaux, a servi d'enseigne à une auberge qui avait donné son nom au faubourg de Vervins situé au-delà de la porte à l'Image ; cette sculpture fait désormais partie des collections de la SAHVT.

105. Voir note 79.

106. Arsène Carlier avait fait reconstruire une imposante maison bourgeoise dans un vaste jardin ; cette maison a été incendiée par les occupants allemands durant la guerre de 1914-1918 ; le jardin, acheté par la ville, est devenu le parc Carlier.

107. Elle porte le nom d'un adjoint au maire de Vervins entre 1852 et 1859.

108. Une caserne de gendarmerie pour la brigade à pied y sera construite en 1872. Ce bâtiment sera ensuite utilisé comme annexe de la caserne de la place Sohier. Un siècle plus tard il abritera les locaux administratifs de la gendarmerie, un collectif de 20 logements étant édifié pour les personnels et des garages pour les véhicules.

crédits pour sa réalisation (par exemple lors des séances du 4 février 1839 et du 4 août 1845). Ce chemin vient s'embrancher sur la route de Vervins à Hirson sur la place du Palais. Son tracé correspond à la rue Condorcet et à la rue du Général-Deville (anciennement rue de la Grosse-Tête puis rue d'Alsace-Lorraine)¹⁰⁹.

La construction du bureau de l'octroi¹¹⁰

Avec le percement de la route départementale d'Hirson et la création du chemin vicinal de grande communication d'Aubenton par Thenailles et Plomion, il était nécessaire d'établir un nouveau poste d'octroi¹¹¹. Dans sa séance du 8 mai 1844, le conseil municipal vote les crédits pour la construction d'un bureau d'octroi sur la nouvelle place du Palais qui contrôlera à la fois la route vers Hirson et la route vers Plomion, alors en construction. Cela s'impose d'autant plus que la taxe de l'octroi est perçue sur les matériaux servant à la construction du Palais de Justice ! Au cours de sa réunion du 20 juillet 1845, le conseil municipal décide d'un échange de terrain avec M. Édouard Piette afin de pouvoir disposer d'un emplacement pour sa construction¹¹².

Un grand emprunt fait par la ville

La faiblesse des ressources budgétaires de la ville de Vervins a été un problème récurrent. Pour financer les projets de routes et l'aménagement des nouvelles rues et places et entretenir les bâtiments communaux, le conseil municipal décide de recourir à l'emprunt. Dans sa séance du 13 août 1847, les conseillers prennent connaissance du long rapport de la commission chargée de recenser les travaux à réaliser et décident de faire un emprunt de 60 000 francs remboursable en 10 annuités au taux annuel de 5 %. Quelques mois plus tard, le 10 février 1848, le montant de l'emprunt est porté à 70 000 francs pour faire face à la construction d'une «double maison d'école»¹¹³ et d'une caserne de gendarmerie¹¹⁴.

109. Au milieu du XIX^e siècle on trouve mention de nombreux projets de voies à partir de Vervins : routes (ou chemins) vers La Fère, vers Pierrepont, etc.

110. L'octroi était une taxe locale perçue à l'entrée des villes sur les produits utilisés dans le périmètre de la perception : elle était restituée sur les marchandises en transit. Le mot s'explique par le droit que le pouvoir central octroyait à une cité de lever l'impôt, prérogative régaliennes.

111. Il y avait trois bureaux (on trouve aussi les termes «postes», «portes» et «barrières») à Vervins : sur la route de La Capelle, sur la route de Marle et au carrefour des routes d'Hirson et de Plomion. Seul le bureau d'Hirson, transformé en garage, subsiste de nos jours.

112. Édouard Piette, banquier à Vervins, était conseiller municipal.; il sera élu député à la fin du Second Empire.

113. L'école de la place Sohier.

114. La caserne de gendarmerie avait quitté ses locaux vétustes du centre ville pour s'installer, en 1848, près du nouveau Palais de Justice dans un immeuble tout neuf (logements, bureaux et écuries) que M. Bourez, entrepreneur en bâtiments et fabricant de briques, venait de faire construire (c'est l'imprimerie du *Démocrate*). Après 1890 la ville de Vervins fera construire une nouvelle caserne à l'extrême sud-est de la place Sohier.

L'évolution de la route d'Hirson depuis sa création

Comme toutes les réalisations humaines, la route d'Hirson a évolué. Elle s'est diversifiée : le tronçon à la sortie de Vervins s'est urbanisé et la circulation automobile a été déviée. Cette évolution a été très lente jusqu'au milieu du XX^e siècle puis s'est brusquement accélérée. L'urbanisation a été marquée par un changement de statut juridique de cette partie de la route en rapport avec son élargissement¹¹⁵.

Dès la création de la nouvelle route¹¹⁶ des maisons se sont construites : quelques grosses maisons bourgeoises et des habitations plus modestes. Dans les années 1950 l'entrée de Vervins, en venant d'Hirson, était encore bien rurale : elle était marquée par l'importante maison de maître d'une grosse exploitation agricole (la ferme de M. Dussancourt)¹¹⁷.

a) *Le Quartier Neuf*

Au début des années 1960, le nouveau conseil municipal¹¹⁸, prenant conscience d'un besoin urgent de logements – risquant de faire perdre à la ville son rang de sous-préfecture –, décide la construction de deux collectifs HLM (les blocs «Champagne» et «Picardie»)¹¹⁹ en bordure de la route et, en retrait, dix pavillons doubles le long d'une nouvelle rue : la rue André-Guinet¹²⁰. Plusieurs conseillers municipaux participent financièrement à la création d'une Société civile immobilière avec l'aide du Comité interprofessionnel du logement¹²¹. En 1964, la caisse locale du Crédit Agricole fait construire un immeuble, qui se veut moderne, rue Dusolon. Finalement le Quartier Neuf s'étendra de part et d'autre de la route d'Hirson jusqu'à la petite route de la Verte-Vallée. Mais si la ville s'est agrandie, elle n'a rien gagné sur le plan de l'architecture !

Le Quartier Neuf comprend aussi des établissements scolaires : l'école maternelle Marie Moret et le nouveau collège Condorcet¹²², des terrains et des

115. D'abord classée route départementale lors de sa construction, elle était devenue route nationale au début du XX^e siècle, puis de nouveau route départementale, enfin voie communale (en fait intercommunale puisqu'elle est située sur les territoires des communes de Vervins et de Fontaine).

116. La section de la route partant de la place du Palais a reçu le nom de Dusolon, un bienfaiteur de Vervins, frère adultérin de Jean Debry.

117. Des combats de retardement se sont déroulés à l'entrée de Vervins en mai 1940.

118. Le maire était alors Jean Jaluzot, pharmacien à Vervins.

119. Les Vervinois n'ont pas hésité à nommer le premier collectif construit (le plus éloigné) «le building» !

120. Du nom d'un des adjoints au maire ; il était entrepreneur en bâtiments.

121. Le CIL dont le siège est à Saint-Quentin.

122. Il convient de rappeler qu'en 1956 la municipalité, dont le maire était Maître Rodolphe Lourme, avoué près le tribunal civil de Vervins, a fait détruire le vieux château. Ce vénérable bâtiment abritait l'école primaire supérieure (EPS) qui avait succédé au collège municipal en 1883, lequel avait récupéré les locaux du tribunal transféré en 1847 au nouveau Palais de Justice. À l'emplacement du vieux château fut édifié, dans un style moderne sans caractère et sans rapport avec celui de l'église Notre-Dame toute proche, un collège (CES-CEG) qui s'avéra trop exigu puisqu'il fallut l'agrandir au moyen de classes préfabriquées installées sur l'emplacement de la maison d'ar-

salles de sports : deux gymnases, le nouveau stade, des courts de tennis, un tennis couvert et un boulodrome¹²³ ainsi que les bureaux de l'Équipement¹²⁴.

b) La zone d'activité économique «Créapole»

Près de quarante ans après les premiers travaux du Quartier Neuf une nouvelle extension vers l'Est est en cours de réalisation sous l'impulsion du député-maire de Vervins dans le cadre de la Communauté de communes de la Thiérache du Centre. Une zone d'activité économique, dite «Créapole», est en cours d'aménagement. Elle comprend des commerces et des industries : plusieurs grandes surfaces (hypermarché et magasins de grande distribution spécialisés), des ateliers (fabrique de cartons d'emballage, conditionnement de volailles) et un «hôtel d'entreprises». En bordure de cette zone un terrain oit servir à la construction d'une nouvelle caserne de gendarmerie¹²⁵. Quant à la route, son tracé a été amélioré par l'aménagement de deux giratoires avec des ronds-points qui desservent la zone et assurent sa liaison avec le quartier neuf¹²⁶.

De la Nationale 363 à la Départementale 963

Si la ville de Vervins bénéficia en 1956 d'une déviation de la RN 2 pour les véhicules allant vers le nord ou en venant, la circulation vers l'est ou en provenance de l'est empruntera le centre ville pendant encore une quinzaine d'années.

rêt, qui avait été rasée à la même époque, et sur la place Sohier. Un nouveau collège fut construit dans le Quartier Neuf vers 1970, mais comme ce nouvel établissement ne présentait aucune sécurité (il était du type dit «Pailleron»), il fallut le reconstruire au même endroit une vingtaine d'années plus tard !

123. Le projet d'une piscine a été étudié.

124. Les services de l'Équipement de Vervins viennent de se voir privés de leur compétence en matière de délivrance des permis de construire.

125. Notons que la première caserne de gendarmerie a été installée dans une vaste maison sise rue Jacob (qui existe toujours) que le conseil général de la commune de Vervins (nom du conseil municipal sous la Révolution) avait acquise (délibérations des 29 janvier et 18 juillet 1792) (Vervins avait demandé en vain une maréchaussée royale). En 1804 l'Empereur Napoléon 1er autorisa la vente d'une maisons pour que la ville puisse établir un collège dans le vieux château ; en compensation la gendarmerie s'installa dans le bâtiment de l'ancien collège de Coucy sis rue des Prêtres, et, accessoirement, dans une partie du presbytère voisin. Les chevaux furent logés dans les écuries du vieux château qui jouxtaient la prison ; ainsi la gendarmerie était établie à proximité immédiate du tribunal (qui siégeait dans l'ancien auditoire de justice du vieux château) et de la prison en question. Ce n'est qu'en 1848 que la gendarmerie déménagea près du nouveau Palais de Justice. À proximité, vers 1872, s'installera la brigade à pied nouvellement créée. Vers 1890 la brigade à cheval sera transférée dans un immeuble de la place Sohier. Ce rappel est indispensable car les édiles vervinois ont toujours lié la création de nouvelles voies à la construction de bâtiments publics, se rappelant probablement la rivalité avec Guise pour l'obtention du chef-lieu ; ce qui n'a pas empêché la ville de Vervins, dans les années 1960, d'être privée du tribunal de grande instance (TGI) et du centre des impôts !

126. Durant des années le Quartier Neuf a été relié au centre ville par une rue mal entretenue dont les trottoirs laissaient à désirer. Le Quartier Neuf restait quelque peu isolé, d'autant plus que jusqu'au début des années 1980 le conseil municipal s'est toujours opposé à l'implantation d'un commerce, si modeste soit-il.

Au début du mois d'octobre 1967, des enquêtes conjointes d'utilité publique et parcellaires sont ouvertes sur la commune de Fontaine-lès-Vervins, ayant pour objet l'aménagement de la RN 363 au nord de Vervins en vue de son raccordement à la RN 2. Il s'agit de dévier la route d'Hirson alors classée RN 363¹²⁷. Cette déviation prend son point de départ en haut du quartier de la Chaussée de Fontaine, approximativement à l'endroit où les ingénieurs de Napoléon avaient projeté de créer l'embranchement de la route impériale de Paris à Hambourg.

À la sortie de Vervins, en direction d'Hirson, la section ancienne de la route est d'abord communale puis départementale – la D 51 – entre le second giratoire et le carrefour du Long-Pré. Au-delà elle a été reclassée D 963¹²⁸. Elle a été constamment améliorée : la démolition d'une maison à la sortie nord du bourg d'Origny-en-Thiérache a précédé de peu la déviation de cette agglomération qui s'est poursuivie par la déviation de Buire¹²⁹ puis par le raccordement avec la rocade sud d'Hirson (un nouveau tracé de la RN 39) qui dessert Saint-Michel-en-Thiérache et rejoint la D 1050 jusqu'à la frontière franco-belge à Macquenoise. La déviation de La Bouteille et du Chaudron n'est pas encore réalisée, si tant est qu'elle le soit.

Notons que depuis l'ouverture des frontières dans le cadre des traités européens, le poste de douane international d'Hirson-forêt (côté français) et Macquenoise (côté belge), qui avait connu une grande activité depuis sa création au début des années 1950, a complètement disparu.

Perspectives

Il aura fallu une centaine d'années pour que les édiles vervinois prennent conscience de l'importance du plateau de la route de La Bouteille¹³⁰. En ce début du troisième millénaire deux projets pourraient bien voir le jour : la construction d'une rocade au sud de Vervins, bien au-delà de la voie ferrée, partant de la RN 2 en haut de la côte de Sainte-Anne et recouvrant les routes de Reims, de Plomion et le chemin de la Verte-Vallée, qui libérerait des terrains et desservirait le quartier Sainte-Anne, le Quartier Neuf (que les Vervinois continuent à désigner ainsi) et la zone d'activité «Créapole» ; et la prolongation, souhaitée par Jean-Pierre Balligand, le député-maire, de l'autoroute A 29 de Saint-Quentin à Charleville-Mézières, en relation avec

127. La route d'Hirson, qui avait à l'origine le statut de route départementale, était maintenant route nationale. Dans les années 1930 l'État, pour soulager le budget des départements, avait reclassé dans la voirie nationale de nombreuses routes départementales. Une soixantaine d'années plus tard l'État fera la politique inverse.

128. Pour éviter une renumérotation complète, trop coûteuse, la lettre «D» (départementale) a été substituée à la lettre «N» (nationale).

129. À l'autre extrémité cette route, à la sortie d'Origny, dans la traversée de Buire et aux abords d'Hirson, a également connu une forte urbanisation rendant une déviation nécessaire.

130. La non-réalisation, en 1868, d'un projet de gare de chemin de fer à la jonction des réseaux des compagnies du Nord et de l'Est et en relation avec les Chemins de fer belges a pesé lourd sur l'économie et la démographie de Vervins.

la liaison Charleville-Charleroi qui est envisagée. Ainsi, Vervins, après avoir monté la garde à la frontière de la France, serait au cœur de l'Europe

La création de la déviation de la RN 2

Une ultime tentative d'amélioration du tracé de la RN 2 de Paris à Maubeuge¹³¹ dans la traversée de Vervins avant la construction de la déviation

S'il est une constante dans l'esprit des générations de Vervinois, c'est de supprimer toute gêne à la circulation à l'intérieur de la ville, autrement dit d'abattre les maisons qui semblent constituer des obstacles. Il convient cependant de rappeler les atermoiements qui ont précédé la démolition des maisons des dames Ollinet, Richard et Mudge qui faisaient saillie sur la grand-route, à l'emplacement de l'actuelle place Sadi-Carnot, entre 1839 et 1841¹³².

Le même scénario se répète, au même endroit, un peu plus de cent ans plus tard, en 1950-1952. Il s'agit alors d'établir un pan coupé au carrefour de la RN 2 et de la RN 363¹³³. S'agissant du domaine public national, c'est l'administration des Ponts et Chaussées qui en est à la fois le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre. Ce carrefour était particulièrement dangereux et provoquait de nombreux accidents de la circulation. Les Vervinois avaient encore en mémoire le tragique accident qui coûta la vie à une jeune fille au début du mois de janvier 1945, alors que la seconde guerre mondiale n'était pas encore terminée, provoqué par un camion de l'armée américaine qui, en outre, avait défoncé la vitrine d'un magasin¹³⁴. Un second accident de poids lourd était survenu au début du mois de mars 1948 mais n'avait entraîné que des dégâts matériels : la devanture du même magasin, à peine réparée, avait de nouveau volé en éclats et les dégâts causés à l'immeuble étaient importants : un déplacement de la maçonnerie et des fissures dans les murs avaient été constatés par huissier¹³⁵.

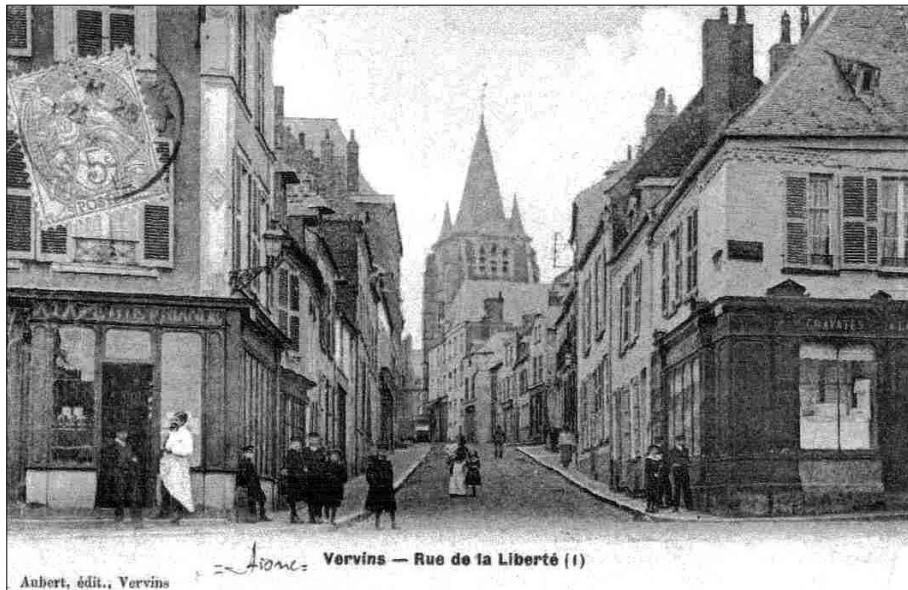
131. En fait jusqu'à Bettignies sur la frontière franco-belge.

132. Déjà une maison qui rétrécissait l'accès de la place de l'Hôtel-de-Ville (à l'emplacement de la rue du Traité-de-Paix) avait été démolie au début du XIX^e siècle.

133. Rappelons que la route d'Hirson était classée route nationale dans la traversée de Vervins (la RN 363).

134. En pleine bataille des Ardennes, le 4 janvier 1945, vers 18 h 30, alors que le couvre-feu était encore en vigueur, un camion de l'armée américaine (un GMC 2 ponts peu maniable) descendant à vive allure la rue de la Liberté, dont le pavé était en mauvais état et rendu glissant par la pluie verglaçée, n'a pu négocier le virage à angle droit ; il dérapa, monta sur le trottoir et vint défoncer la vitrine de la pâtisserie. À ce carrefour stratégique l'armée française avait établi un poste de garde : l'un des militaires, le soldat Cavel, fut blessé, mais une jeune fille âgée de 17 ans, fut mortellement blessée : elle conversait avec les hommes en faction ; sa mère habitait à peu de distance (*Le Démocrate* du 14.01.1945).

135. Dans la nuit du 1^{er} au 2 mars 1948, un camion chargé de bouteilles de champagne eut des problèmes mécaniques en montant la côte de la rue de la Liberté. Il partit à la dérive et vint s'encastrer dans la pâtisserie. L'immeuble dut être étayé. Le constat fut fait par maître Fruleux, huissier à Vervins (*Le Démocrate* du 07.03.1948).



Carte postale du début du XX^e siècle représentant la pâtisserie Cauet à l'enseigne « à la Petite Friande », démolie en 1950-51 pour dégager le carrefour situé en centre-ville entre la RN 2 formant un angle à 90° et la route d'Hirson (ce carrefour, dit de l'Union, avait déjà été amélioré en 1841 : il forme l'actuelle place Sadi-Carnot).

Cet immeuble malchanceux était une maison à usage d'habitation et de commerce. Il abritait une pâtisserie réputée dont l'enseigne était « À la petite friande », tenue par un sympathique artisan, Léon Cauet, qui avait mis au point la recette d'une spécialité : « l'amandine vervinoise ». Si le fonds de commerce appartenait à M. Cauet, l'immeuble était la propriété de M. et Mme Moret, domiciliés à Vervins¹³⁶.

En attendant la création d'une déviation de la RN 2, déjà à l'étude, le service des Ponts et Chaussées décida d'aménager ce carrefour. La procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique fut ouverte par arrêté du préfet de l'Aisne en date du 11 septembre 1950¹³⁷ et le conseil municipal donna un avis favorable dans sa séance du 25 suivant¹³⁸.

Le service des Domaines de la Direction générale des impôts procéda aux évaluations¹³⁹. Le fonds de commerce de M. Cauet fut estimé à 1 500 000 francs (monnaie de l'époque). M. Cauet n'avait plus de bail, son matériel et son mobilier d'exploitation étaient très vétustes et les compagnies d'assurances ne lui avaient pas encore remboursé la totalité des dégâts causés par le deuxième accident de camion¹⁴⁰. Quant à la maison, elle fut acquise par l'État pour la somme

136. Les Vervinois semblaient ignorer le nom du propriétaire des murs.

137. *Le Démocrate* du 17.09.1950.

138. *Le Démocrate* du 01.10.1950.

139. Le dossier d'évaluations des Domaines a été sauvé du pilon par mes soins : j'étais inspecteur des Impôts – receveur de l'Enregistrement des Domaines et du Timbre à Vervins de 1963 à 1969.

140. Il s'est réinstallé rue du Général-Leclerc, à peu de distance de son premier établissement.

de 325 000 francs, observation étant faite qu'elle était vétuste et menaçait ruine à la suite des détériorations causées par le deuxième sinistre.

Les travaux de démolition de la maison furent menés rapidement, mais l'aménagement du croisement des routes traîna en longueur malgré les protestations du conseil municipal¹⁴¹. L'ingénieur des Ponts et Chaussées de la subdivision de Vervins fut même pris à partie par la presse locale¹⁴². Finalement les travaux s'achevèrent avec retard et le surplus du sol fut vendu à des propriétaires voisins : le conseil municipal n'avait pas cru bon de saisir cette occasion pour embellir le centre ville¹⁴³.

Enfin une déviation

Pourquoi Vervins a-t-il été choisi et dans quel contexte économique et politique l'a-t-il été ? En tout état de cause il apparaît que les responsables locaux n'ont eu aucune latitude et que la population était partagée entre le désir d'améliorer la circulation dans une petite ville aux rues étroites et la peur de voir le commerce péricliter alors qu'il était déjà peu florissant.

Le choix de Vervins

Jusqu'à la mise en service, longtemps différée, de l'autoroute A 1 Paris-Lille que nos amis belges ont prolongée jusqu'à Bruxelles, la RN 2 était l'itinéraire le plus court entre ces deux villes¹⁴⁴. Vervins était alors un véritable carrefour routier international un peu en retrait de la frontière. À partir de Vervins (en venant de Paris) deux trajets divergeaient à partir d'un tronc commun constitué par la section de la RN 2 orientée vers l'est : l'un était la section de la RN 2 s'infléchissant vers le nord ; l'autre se prolongeait, toujours en direction de l'est, par la RN 363 (qui deviendra la D 963), ouvrant ainsi la voie vers Charleroi via Chimay et Couvin. Remarquons que Vervins est situé presque à mi-parcours : à 180 km de Paris, à 120 de Bruxelles et à 110 de Charleroi.

Par la suite, lorsque l'autoroute A 1 aura détourné le trafic¹⁴⁵, la notion d'itinéraire touristique apparaîtra : le concept de « route Charlemagne » de Laon à Aix-la-Chapelle par Vervins et Hirson sera lancé pour tenter de redynamiser la RN 2¹⁴⁶.

141. Séance du conseil municipal du 30.06.1952 (*Le Démocrate* du 06.07.1952).

142. Tribune libre parue dans *Le Démocrate* du 23.11.1952, article non signé. L'ingénieur TPE de Vervins mis en cause, mais non nommé, était M. Foucard.

143. Le conseil municipal de Vervins, composé alors de robins et de boutiquiers infatués d'eux-mêmes et peu ouverts, avait donné à la ville une réputation exécrable. Les jeunes fonctionnaires nommés pour leur première affectation à Vervins (zone déficitaire en personnel administratif) ne pouvaient se loger dans des conditions décentes : ils se demandaient de quelle faute ils pouvaient être punis, au tout début de leur carrière, pour être « déportés en Sibérie » !

144. En Belgique la RN 2 se continue par la RN 6 qui passe par Mons.

145. Le dimanche soir la place Sadi-Carnot était occupée par de nombreux autocars belges.

146. Il avait même été proposé de donner à la RN 363 l'appellation de RN 2 bis !

De plus, la RN 2 a longtemps été considérée comme une route stratégique. Le programme des grands travaux dans le cadre de défense du pays en 1938 (le plan Daladier de préparation à la guerre) avait prévu la modernisation de cette route par la création de la déviation de Laon¹⁴⁷, celle de Marle et peut-être celle de Vervins (cette information reste à vérifier).

Le contexte économique et politique du projet de déviation de la RN 2

Dix ans après la fin de la seconde guerre mondiale, le transport des marchandises par camion s'est singulièrement développé au détriment du chemin de fer. Il en est de même des loisirs liés à l'automobile¹⁴⁸, favorisés par l'amélioration du pouvoir d'achat, le plein emploi et l'évolution des mentalités.

Les bases de l'Union européenne étaient posées entre la France, l'Allemagne et le Bénélux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg). Mais la guerre froide sévissait entre le bloc occidental et le bloc soviétique : la France avait adhéré à l'OTAN. Il en résulta une augmentation considérable du trafic sur la RN 2 : transports internationaux, départs et retours des vacances, convois militaires¹⁴⁹. À l'étroitesse des rues de Vervins¹⁵⁰ s'ajoutait le problème de l'effondrement des chaussées : les voûtes des caves qui truffent le sous-sol du centre ville avaient une fâcheuse propension à céder au passage des véhicules.

La déviation de la RN 2 a été financée sur un reliquat de crédits du deuxième plan économique quinquennal (1953-1957), et ce malgré les difficultés budgétaires¹⁵¹. La préparation de l'exposition internationale, qui devait se tenir à Bruxelles en 1958, créa l'opportunité. Notons à ce sujet que la déviation de la RN 2 à La Capelle, dont les travaux avaient débuté, fut abandonnée, la priorité ayant été accordée à celle de Vervins.

L'emprise de la déviation ; sa construction

Elle n'a nécessité aucun ouvrage d'art et n'a présenté aucune difficulté technique ; elle n'a donc pas été particulièrement coûteuse. Sa longueur est d'à peine 500 mètres en ligne droite, sauf les raccordements à chaque extrémité, avec une légère pente ; elle ne traverse aucune zone d'habitation, aucun établissement

147. Pompeusement appelée par les Laonnois « l'autostrade »

148. Les célèbres 4 CV Renault et 2 CV Citroën.

149. Le Commandant militaire du SHAPE avait son quartier général à Mons.

150. Rappelons qu'en venant de Paris la RN 2 empruntait (comme de nos jours) l'avenue Paul-Doumer mais pénétrait dans la ville par la rue du Général-Leclerc et sur la place Sadi-Carnot remontait la rue de la Liberté et se continuait par la Chaussée-de-Fontaine (comme également de nos jours) ; le parcours était d'environ un kilomètre.

151. Les finances nationales étaient obérées par un fort taux d'inflation et par les charges des guerres d'outre-mer : c'était l'époque de la guerre d'Algérie qui avait succédé au conflit d'Indochine.

industriel ou commercial ni aucune exploitation agricole¹⁵². Elle s'étend principalement sur le territoire communal de Vervins et accessoirement sur celui de la commune voisine de Fontaine-lès-Vervins.

Seuls six propriétaires ont été expropriés et la procédure d'expropriation a été rapide. Aucun recours judiciaire venant compliquer et faire traîner l'affaire n'a été formé contre les évaluations du service des Domaines¹⁵³. La seule complication survenue a eu pour objet la promenade du Préau, où les festivités vervinoises se déroulaient traditionnellement depuis des siècles, qui a été détruite par la percée de la nouvelle route. Non seulement il a fallu indemniser – ce qui est normal – les tenanciers des guinguettes concédées dans le Préau, mais l'administration des Ponts et Chaussées a dû répondre à la demande du conseil municipal de Vervins qui exigeait une nouvelle «place des fêtes» en compensation de la perte du Préau qu'il avait sacrifié sans état d'âme !

La procédure d'expropriation de l'emprise de la RN 2

Suite à l'arrêté du préfet de l'Aisne du 4 octobre 1956, le président du tribunal civil de première instance de Vervins a rendu une ordonnance d'expropriation le 12 décembre 1956, qui a été enregistrée et publiée à Vervins¹⁵⁴ et a fait l'objet d'une insertion légale dans *Le Démocrate de l'Aisne* du 30.12.1956. Maître Gauchet, huissier de justice à Vervins, a procédé à la notification aux propriétaires concernés.

L'enquête parcellaire a été ouverte pour la commune de Vervins entre le 25 et le 30 juillet 1956. Tous les avis recueillis furent défavorables. Il est vrai qu'ils n'étaient qu'au nombre de six : très peu de personnes étaient concernées et les Vervinois restaient passifs. Le supérieur de l'institution privée Saint-Joseph, l'abbé Claes, protesta contre les dommages que risquait de subir son établissement et évoqua surtout la question de la sécurité des élèves. Ce problème fut à nouveau soulevé au sujet des enfants fréquentant l'école communale dite du bas. Le maire de Vervins, Rodolphe Lourme, exigea en compensation de la perte de la promenade du Préau l'aménagement d'une nouvelle «place des fêtes». Il était

152. La déviation passe entre deux établissements scolaires : l'école communale de garçons de Vervins (groupe scolaire Pascal Ceccaldi : maintenant le centre d'appel téléphonique) et l'institution privée Saint-Joseph) à Fontaine-lès-Vervins.

153. Le dossier d'expropriation des Domaines a également été sauvé du pilon par mes soins ; je l'ai complété avec des documents de la Publicité foncière lorsque j'étais Conservateur des hypothèques à Vervins.

154. Vervins était encore, mais pour un court moment, une ville judiciaire et administrative (finances). Le Tribunal de première instance (ancien nom du Tribunal de grande instance) vivait ses derniers instants ; son (dernier) président se nommait Georges Coulon et son (dernier) greffier en chef Pierre Flanneau. L'ordonnance d'expropriation a été enregistrée à la recette de l'Enregistrement de Vervins le 14.12.1956, bordereau 403, n° 16 (le Receveur était Robert Hartmann) et publiée (la formalité de la Publicité foncière avait porté réforme de la Transcription à compter du 01.01.1956) à la Conservation des Hypothèques de Vervins le 08.02.1957, vol. 3 169 n° 7.

soutenu par les exploitants des guinguettes concédées sur cette promenade (Lucien Baudhuin, Mme Claudine Durand-Torlet et son fils Francis Dussancourt). Un agriculteur, Henri Mercier, demeurant à Fontaine, exploitant une parcelle de pâture menacée par l'avant-projet, se manifesta également ainsi qu'un distributeur d'essence, M. Caron, qui se lamentait sur la disparition de ses pompes en cas d'élargissement de l'avenue Paul-Doumer, à l'approche de la future déviation¹⁵⁵. Mais la réclamation d'un vieux Vervinois, Edmond Guinet, affecté – comme on le verra – par le passage de la déviation, résuma toutes les craintes non formulées des habitants de Vervins. Ses arguments étaient les suivants : 1) la sécurité des enfants fréquentant les établissements scolaires situés à chaque extrémité de la nouvelle route sera menacée par une intense circulation automobile ; 2) la ville de Vervins se verra privée du pittoresque Préau, « site féerique, unique et merveilleux, où chaque année des milliers de personnes s'assemblent et se retrouvent pour assister aux célèbres fêtes de Sainte-Anne »¹⁵⁶ ; 3) l'écoulement des eaux du fossé du Préau devra être mieux surveillé en raison des inondations ; enfin, 4) tout le commerce vervinois ne tardera pas à souffrir du détournement de la circulation.

Parallèlement, une enquête parcellaire fut ouverte dans la commune de Fontaine-lès-Vervins du 21 juin au 4 juillet 1956. Le registre des réclamations ne porte que deux observations : celle du représentant de la Société nouvelle immobilière de l'Aisne, propriétaire de l'Institution Saint-Joseph, au sujet de la sécurité des élèves et des atteintes à l'immeuble¹⁵⁷; celle du maire de Fontaine concernant la canalisation d'eau desservant la maison de Mme Copin (située au bas de la Chaussée-de-Fontaine).

Les propriétaires et les biens fonciers expropriés

Les propriétaires sont au nombre de douze mais ils peuvent être classés en six groupes en raison de leurs intérêts communs (communautés conjugales et indivisions successorales). Sociologiquement il y a deux couples de petits commerçants, deux groupes de notables âgés, une collectivité publique territoriale et une société civile immobilière. Les commerçants possédaient chacun une petite maison au bout de la rue du Préau (rue en impasse qui menait à la promenade publique) : il s'agit de Jean Chauvanaud, poissonnier place du Centenaire, et d'Ernest Lefèvre, épicer place de l'Hospice.

155. La concession sera retirée puisque les pompes étaient trop près du carrefour de la route de Guise.

156. Il est à remarquer que les responsables de la Société archéologique de Vervins n'ont élevé aucune protestation contre la destruction du Préau.

157. L'accès de l'établissement doit être maintenu (il se fait par un passage excavé dénommé le « tunnel »); un mur de clôture et de soutènement des terres doit être construit; les W.-C. de la cour de récréation seront reconstruits; le terrain de sport devra être réaménagé ainsi que le parking.

Quant aux notables, ils étaient propriétaires de chalets de loisir, comme beaucoup de familles vervinoises¹⁵⁸. Il s'agit d'Edmond Guinet, ancien caissier de la Caisse d'épargne¹⁵⁹, et de ses enfants, de Robert Falaize, avoué honoraire près le tribunal civil de Vervins¹⁶⁰, et des consorts Falaize¹⁶¹. La collectivité territoriale est évidemment la commune de Vervins qui disposait au lieudit le Préau de terrains dépendant de son domaine privé et d'autres de son domaine public (la rue du Préau et la promenade). La Société Nouvelle Immobilière de l'Aisne n'était concernée que par un rebord de talus¹⁶² et une petite partie d'une cour de récréation de l'Institution Saint-Joseph.

Finalement, pour l'établissement du nouveau tracé de la RN 2 deux petites maisons en mauvais état et un petit bâtiment ont été rasés, et des jardins d'agrément avec des arbres, une parcelle de pâture plantée, et, surtout, une promenade publique ont été détruits. Tous les propriétaires privés concernés ont acquiescé à l'ordonnance d'expropriation après avoir discuté les évaluations du service des Domaines, évitant ainsi une longue phase judiciaire, observation étant faite que la commune de Vervins avait proposé spontanément les immeubles dont elle était propriétaire¹⁶³. L'ensemble des immeubles acquis fut intégré dans le domaine public de l'État par arrêté préfectoral ; le transfert de la gestion du domaine public de la commune à celui de l'État fit également l'objet d'un arrêté préfectoral¹⁶⁴ ; en contrepartie l'ancien tracé de la RN 2 à l'intérieur de Vervins fut reclassé dans la voirie communale.

Le problème de la « place des Fêtes »

Les choses pouvaient en rester là, la déviation ayant provoqué – de façon irrémédiable – une large saignée dans l'espace boisé du Préau, si le conseil municipal de Vervins n'avait exigé « qu'en compensation de la dépossession de la place du Préau et de ses abords, réservés aux fêtes et manifestations publiques, un terrain équivalent lui soit rendu par les Ponts et Chaussées et que l'indemnité versée par l'État devait servir à l'aménagement de cette nouvelle place des

158. Beaucoup d'anciennes familles de Vervins disposaient de chalets, de pavillons d'agrément et de jardins autour de la ville, compensant ainsi le manque d'espace dans la petite cité. Les familles de notables disposaient de constructions légères bien aménagées à l'est de la ville (la rue des Jardins, le Préau...) et les familles modestes au sud de la ville (la Fontaine des Prêtres).

159. Âgé de 89 ans, il a su défendre ses intérêts et , comme on l'a vu plus haut, ceux de la ville.

160. Alors âgé de 75 ans il ne résidait plus à Vervins. Il avait été président de la Société archéologique de Vervins.

161. Nous utilisons les prénoms usuels sans tenir compte de l'état-civil.

162. Il s'agit du remblai établi pour le passage de la route royale de Paris à la Flandre (la RN 2) en 1767 qui a isolé le faubourg de la Basse-Suisse du Préau.

163. Henri Mercier, le fermier qui exploitait une parcelle de pâture appartenant aux consorts Falaize a lui aussi été indemnisé; seul le pompiste, M. Caron, a vu sa demande rejetée comme abusive.

164. Les pentes des remparts, sous la sous-préfecture, sont un délaissé de terrain propriété de l'État mais entretenu par la ville de Vervins.

fêtes», menaçant même de refuser la prise de possession par l'Administration des terrains nécessaires à l'emprise de la future déviation¹⁶⁵. Les motifs étaient d'ordre purement matériel et électoral.

Pour débloquer l'affaire, l'ingénieur en chef proposa deux emplacements possibles : a) un terrain d'environ 4 400 mètres carrés, entièrement situé sur le territoire communal, en rapport avec la future déviation, qui permettait l'établissement d'un plateau scolaire (pour l'école des garçons) ; b) un emplacement un peu plus éloigné du centre ville, le long de la route d'Hirson. Le conseil municipal opta d'emblée pour la première solution, la plus mauvaise¹⁶⁶.

Ainsi, la destruction du site du Préau fut complète. En firent les frais M. Guinet et ses deux enfants, et les consorts Falaize. La commune de Vervins fit l'acquisition, à l'amiable, déclarée d'utilité publique, après évaluation par le service des Domaines, de différents immeubles bâtis et non bâtis. La famille Guinet vendit son pavillon et ses annexes situés dans un terrain en nature de jardin potager et d'agrément planté d'arbres fruitiers et d'agrément. Les consorts Falaize cédèrent une autre partie de leur parc et un verger¹⁶⁷.

Une nouvelle place, pompeusement appelée « place des Fêtes », fut créée et intégrée au domaine public communal. Sorte de rectangle poussiéreux, propice aux dépôts d'immondices, dont le sol avait été grossièrement nivelé et recouvert d'une couche de sable d'à peine 15 cm d'épaisseur, elle n'a jamais remplacé l'ancien Préau¹⁶⁸. Cependant, jusqu'au début des années 1980, la fête patronale de la Sainte-Anne (26 juillet) s'y déroula alors que – comble de l'ironie – la déviation de la RN 2 était interdite à la circulation et que le trafic automobile empruntait l'ancien itinéraire en plein centre ville. Aujourd'hui bien oubliée, la « place des Fêtes » sert de parking pour les poids lourds en attendant des projets d'aménagement plus concrets¹⁶⁹.

L'affaire des « cantines » du Préau

Il s'agit d'une des conséquences de la disparition de la place du Préau qui – comme on l'a vu – était utilisée pour les fêtes et les manifestations publiques. Les « cantines », chères aux vieux Vervinois, étaient des guinguettes dont l'emplacement était concédé à titre onéreux par la commune de Vervins à des débitants de boissons locaux qui exploitaient, outre leur établissement principal situé en ville, un autre établissement situé au Préau qui faisait café, petite restauration et dancing.

Les installations étaient modestes et plutôt sommaires : c'étaient des constructions légères, sorte de baraques en bois et en tôle sur socle de béton et de

165. Délibération du 20.04.1956 ; voir aussi celles des 06.04, 03.07 et 28.11.1956.

166. Délibération du 12.06.1959.

167. Le cadastre de Vervins n'était pas rénové.

168. Pendant longtemps on a pu voir le kiosque à musique de l'ancienne place du Préau émerger des broussailles et des débâlis en contrebas de la déviation.

169. Un projet d'installation d'un supermarché a été abandonné ; il s'est installé en haut de la Chaussée-de-Fontaine.

brique. Il y avait deux «cantines»: l'une appartenait à Lucien Baudhuin qui exploitait un café à l'enseigne des «Trois Couleurs» rue du Général-Deville, au n° 78; l'autre appartenait à Mme Claudine Durand-Torlet et était exploitée par son fils, Francis Dussancourt, qui possédait le café-tabac de l'Hôtel de Ville au n° 1 de la place Pascal-Ceccaldi (actuellement place du Général-de-Gaulle)¹⁷⁰; elle portait l'enseigne «À Robinson».

Situées dans un lieu pittoresque et discret, au milieu de la verdure, les «cantines» étaient fréquentées dès la belle saison par toute la jeunesse de Vervins et des environs de l'après-guerre. Les propriétaires expropriés des fonds de commerce ont été indemnisés, mais ils n'ont pas reconstruit leurs établissements.

Le «Préau»

À l'origine, le lieudit «Le Préau» devait être en relation avec le site défensif de Vervins¹⁷¹. Par la suite, avec probablement un léger déplacement d'assiette, il devint le lieu des réjouissances et manifestations publiques des habitants de Vervins. La première mention du «Préau» figure dans la charte de transaction de 1573 conclue entre les seigneurs de Vervins et leurs «sujets, manants et habitants dudit Vervins» au titre des droits des habitants¹⁷².

Le site du Préau est constitué géographiquement par un vallon où coule un ruisseau intermittent dit le Fossé du Préau, qui prend sa source à la Garenne et se jette dans le Chertemps. Ce ruisseau forme la limite entre Vervins et la commune voisine de Fontaine-lès-Vervins. La partie orientale du vallon (donc située sur le territoire de Vervins) correspond au Préau. Ce fossé sépare aussi le site du Vervins gallo-romain (*Verbinum/ Vironum*) du Vervins médiéval et moderne (et probablement protohistorique). Les pentes abruptes du rebord du plateau au sommet duquel les remparts ont été construits font également partie du Préau.

Le site avait déjà été profondément modifié à ses deux extrémités nord et sud au milieu du XVIII^e siècle par le passage de la route royale de Paris à Maubeuge. Les remblais établis avaient cloisonné le vallon du Préau, alors également appelé «le Grand Val», en séparant le faubourg de la Basse-Suisse au nord, le lieudit le Préau au centre (ce qui a sans doute provoqué son léger déplacement d'assiette) et le faubourg de l'Hospice au sud.

Une conséquence de la création de la déviation de la RN 2: la destruction du site du Préau

Le Préau était un lieu qui remplissait de multiples fonctions économiques et sociales. Évoquer sa destruction à propos de la construction d'un nouveau tracé

170. Les licences d'exploitation étaient délivrées par l'administration des Contributions indirectes.

171. Le site du Préau, parfois orthographié plus correctement «Pré haut», est à mettre en relation avec l'appareil défensif de Vervins au Moyen Âge.

172. Amédée Piette, *Essais historiques*, op. cit., p. 294 (le lieudit Le Préau de la Motte).

routier n'est ni superflu ni hors sujet. L'aménagement d'une voie de circulation n'est qu'une partie de l'urbanisme, cadre dans lequel les hommes évoluent. La disparition du Préau a encore aujourd'hui des conséquences sur la vie des habitants de Vervins.

Le Préau comportait une véritable place des fêtes, avec un terre-plein central comportant des allées sablées, des bancs publics et un kiosque à musique. Il était éclairé par des lampadaires d'abord au gaz puis à l'électricité¹⁷³. Un jeu de longue paume (l'ancêtre du tennis) y avait été aménagé¹⁷⁴. Un marché aux chevaux, très fréquenté, s'y tenait. Au pied des pentes des remparts se trouvait un abreuvoir; un puits avait été creusé près de l'entrée du site. Des guinguettes y étaient installées. Avec ses grands arbres et ses arbustes, ses petits sentiers, ses pentes abruptes, c'était un parc public pittoresque servant aux jeux des enfants, aux promenades familiales, aux discussions amicales entre retraités, aux rendez-vous des amoureux. Les forains y installaient leurs manèges, la Musique municipale y donnait des concerts. Bref, c'était un lieu de rencontre, de convivialité et de détente

Lors des fêtes patronales de la Sainte-Anne, toutes les classes sociales s'y côtoyaient: les bourgeois du plateau comme les ouvriers du Bas-Vervins, alors qu'ils s'ignoraient et même s'opposaient le reste du temps. On venait en foule des environs voir le feu d'artifice tiré par les sapeurs-pompiers du sommet des tours et l'embrasement des remparts ! La même communion d'esprit régnait lors des célébrations des fêtes nationales et patriotiques. À titre d'exemple, la Fête de la Fédération a eu lieu au Préau le 17 juillet 1790.

À l'approche de la guerre, en 1938, la municipalité avait eu le projet d'y aménager un abri antiaérien pour la population; l'année suivante, à la déclaration de la guerre, la 9^e armée française (général Corap) installa son état-major à Vervins et le génie y creusa des tranchées et des sapes.

Le Préau faisait la fierté des Vervinois et l'envie des habitants des cités voisines. Il n'a jamais été remplacé. La ville de Vervins, jalouse de son statut de chef-lieu, est aujourd'hui bien incapable d'organiser de grandes manifestations, faute d'emplacement.

Les grands cirques plantaient leurs chapiteaux dans des pâtures sur la route d'Hirson, mais ces pâtures ont été dévorées par l'urbanisation¹⁷⁵. Le projet d'emplacement destiné aux gens du voyage, sur la route de Montcornet, est resté sans suite¹⁷⁶.

Depuis l'abandon, au début des années 1980, de la place dite «des Fêtes», aménagée sommairement, et d'une façon dangereuse, près de la déviation, la fête patronale a lieu dans le centre ville sur la place Sohier ainsi que sur plusieurs autres places, et le traditionnel feu d'artifice est tiré dans le parc Carlier, le tout dans le plus

173. Après la première guerre mondiale un transformateur fut installé dans le Préau par la Compagnie d'électricité de l'Aisne.

174. À cette époque un court de tennis a été aménagé près de l'entrée du Préau.

175. Les cirques s'installaient dans les pâtures de la ferme Dussancourt, route de la Bouteille.

176. Emplacement près de Rabouzy qui avait servi de dépôt pour les matériaux lors des travaux d'amélioration des virages de la route de Reims (la RN 366 devenue D 966) en 1968.

grande confusion, malgré les arrêtés municipaux¹⁷⁷. Les concepteurs du nouveau Plan local d'urbanisme (PLU), qui a remplacé le Plan d'occupation des sols (POS), trouveront peut-être une solution valable pour résoudre ce problème récurrent¹⁷⁸.

Les réactions des Vervinois à la création de la nouvelle route

Nous avons pu constater que le cahier des observations ouvert au début de la procédure d'expropriation n'avait reçu que peu de doléances. Le chantier fut durant plusieurs mois un but de promenade. Selon leur habitude, les Vervinois ont réagi juste avant que la nouvelle route soit mise en service. Dans une « tribune libre » publiée dans *Le Démocrate* du 13 octobre 1957, un correspondant anonyme constate que « ceux qui pleurent sont ceux qui l'ont voulue, défendue, exigée ». Les plus rétrogrades pensaient évidemment que l'état de choses antérieur aurait pu être maintenu¹⁷⁹. Les commerçants souhaitaient que la déviation soit réservée aux poids lourds¹⁸⁰. Le conseiller général du canton de Vervins attira l'attention de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Laon sur deux points : la présence de refuges surélevés qui rétrécissait l'accès direct des automobilistes vers le centre-ville, et l'absence de panneaux fléchant le centre-ville¹⁸¹.

Un autre tracé de la déviation de la RN 2 était-il possible ?

Si on consulte un plan actuel de Vervins on s'aperçoit que les ingénieurs des Ponts et Chaussées du milieu du XX^e siècle¹⁸² n'ont fait que joindre par une

177. Les forains exigent de s'installer en plein centre ville ; les riverains se plaignent du blocage de l'accès à leur garage privé ; les commerçants, qui connaissent la concurrence des grandes surfaces, déplorent la baisse de leur chiffre d'affaires ; les visiteurs n'ont plus de place de stationnement ; à leur départ les forains constatent que leurs manèges ont été peu fréquentés ; cette scène se répète tous les ans.

178. Attachés à la recherche d'un site à proximité de l'ancien Préau pour y faire une « place des Fêtes », le conseil municipal a refusé un emplacement possible sur la route de La Bouteille. Cette solution aurait permis de vivifier le Quartier Neuf, dont les premiers projets apparaissent. Une solution serait peut-être de profiter de l'installation de deux bassins de rétention pour écrêter les crues du ruisseau du Préau au lieudit la Garenne (au-dessus de la Basse-Suisse) et aménager autour du plan d'eau ainsi créé un vaste espace en bordure de l'ancien chemin de La Bouteille et à peu de distance (vers le nord) de l'ancien Préau.

179. « Pour traverser notre petite ville, les édiles avaient trouvé commode et à peu de frais d'établir un sens unique : voie descendante par la place Pascal-Ceccaldi [la place de l'Hôtel-de-Ville, l'actuelle place du Général-de-Gaulle] et la rue du Général-Foy, voie montante par la rue de Paris [la rue du Général-Leclerc] et la place Sadi-Carnot ainsi que la rue de la Liberté. Le dégagement du tournant de la rue de la place Sadi-Carnot et de la rue de la Liberté était suffisant » (d'après *Le Démocrate* du 13.10.1957).

180. Voir, dans *Le Démocrate* du 20 et du 27.10.1957, l'écho ironique d'une réunion organisée à la mairie par l'Union commerciale de Vervins.

181. La lettre de maître André Semal, conseiller général, est publiée dans *Le Démocrate* du 27.10.1957. Il est noté que les refuges en cause existent toujours, même si des feux de circulation ont été installés par la suite.

182. Dans la terminologie administrative la direction de l'Équipement n'existe pas encore.

ligne droite les deux points de passage, à travers l'enceinte fortifiée de la cité, de la route construite par leurs prédecesseurs deux cents ans auparavant. Cette route faisant un angle droit à l'intérieur de l'agglomération, le triangle a été achevé par le tracé de son hypoténuse, ce troisième côté passant à l'extérieur de la ville.

Nous avons constaté, comme le montrent les travaux de Claude Carême, que la traversée de la ville avait été longue et coûteuse à réaliser. Le projet primitif conçu par les collaborateurs de Trudaine, le «grand voyer» du règne de Louis XV, avait soigneusement évité le promontoire sur lequel la petite ville de Vervins est juchée depuis le Moyen Âge. Ce premier tracé suivait un tronçon de la voie romaine Reims-Bavay dans sa desserte du Vervins antique. Ce tronçon de l'antique voie a probablement servi jusqu'à l'époque moderne, constituant l'assiette du «chemin des Rouliers» qui desservait Vervins, venant d'Étréaupont et se dirigeant sur Plomion par le «Pont Rouge» du Petit-Lugny sur le Vilpion. Ce vieux chemin conduisait également au château fort de Fontaine (et à son moulin sur le ruisseau dit la Simone ou Simonette) couvrant Vervins au nord-ouest¹⁸³.

De nos jours, la rue Verbinum (à Vervins) et le chemin des Soupirs (à Fontaine-lès-Vervins) recouvrent la vieille voie Reims-Bavay; quelques maisons y ont été construites depuis 1972. Au début du xx^e siècle, un élu local qui faisait preuve d'une grande érudition, Eugène Creveaux, avait imaginé à la place de ces modestes ruelles un grand boulevard s'étendant de l'avenue de la Gare (aujourd'hui baptisée avenue Paul-Doumer) jusqu'à la Chaussée de Fontaine en ligne droite¹⁸⁴.

Si la déviation de la RN 2 avait été construite à cet emplacement elle aurait été un peu plus éloignée vers le nord-ouest de la ville, son tracé aurait été plus long et son raccordement avec les anciens tronçons plus difficile – ce qui n'aurait pas amélioré la circulation automobile, le but recherché – et un important propriétaire terrien sur Fontaine aurait dû être exproprié à grands frais.

Quelques travaux d'amélioration de la RN 2 à la fin du xx^e siècle dans la traversée de Vervins

La route n'a pas subi de dégâts durant les deux guerres mondiales, si ce n'est un défaut d'entretien. Les aqueducs souterrains de la Basse-Suisse et du jardin de l'hôpital, minés par les occupants en fuite dans la nuit du 5 au 6 novembre 1918, ainsi que les ponts de Sainte-Anne – le pont routier à deux arches de pierre sur le Chertemps et le pont ferroviaire en briques – n'ont subi que des dégâts mineurs.

En 1978, ce pont ferroviaire voûté a été démolî et remplacé par un pont poutre en béton armé permettant la création de trois voies; des travaux subséquents ont provoqué le déplacement du monument du Souvenir Français qui se

183. Les ormes qui bordaient le chemin abandonné avaient été vendus par le seigneur de Vervins.

184. Voir la chronique intitulée «Un rêve» dans *Le Démocrate* du 19.05.1907.

trouvait à l'entrée du cimetière communal. L'accès à l'avenue de la Gare et à la zone industrielle de la Cense Brûlée a été facilité. Mais, de l'autre côté, le débouché de la route de Reims, la D 966 (ex-N 366), présente toujours un angle obtus et une vue mal dégagée vers le haut. Il convient de signaler que dans les années 1970 la déviation avait été équipée de feux de circulation à ses deux extrémités afin de faciliter l'accès au centre ville.

Cinquante ans après la création de la déviation de la RN 2 : un projet de rond-point sur l'avenue Paul-Doumer

Exactement cinquante ans après le début du chantier de la déviation de la RN 2, d'importants travaux sur un tronçon urbain de cette route – l'avenue Paul-Doumer – vont commencer. Il s'agit de créer un giratoire au croisement de la R 2 et de la D 960 (ex-N 360), la route de Guise. Beaucoup moins spectaculaires que ceux de la déviation, ces travaux vont néanmoins affecter une propriété, le parc Tronquoy¹⁸⁵, qui appartient à la ville de Vervins.

Les Vervinois vont se réapproprier l'ancien Préau

Avant 1956, date du début des travaux de la déviation de la RN 2 qui ont conduit à la destruction du site, le Préau avait toujours été un espace bien particulier qui ne s'animait qu'aux fêtes et manifestations. Mais il était depuis assez longtemps mal entretenu et envahi par les broussailles. Délaissé après la seconde guerre mondiale par les notables, possesseurs d'automobiles, il ne jouait plus guère son rôle traditionnel de lieu de rencontre et était même devenu un endroit mal famé. Cette évolution négative explique la raison pour laquelle le conseil municipal n'hésita pas à le sacrifier.

Après 1956, la place des Fêtes, réclamée par la municipalité pour remplacer l'ancien Préau, n'a jamais rempli son office : elle était séparée de la ville par la déviation. Elle servait d'aire de stationnement pour les poids lourds et les véhicules légers ; une baraque à frites s'y installait aux beaux jours. De plus, les courts de tennis aménagés en 1982-1983 dans un terrain voisin, de nouveau exproprié sur les héritiers Falaize, n'ont pas été entretenus (ils devaient remplacer ceux de la rue Paul-Martin utilisés pour construire les logements des gendarmes). L'ancien Préau était devenu un désert.

En revanche, les extrémités nord et sud du Préau étaient urbanisées puisqu'elles constituaient les accès à Vervins sur le tracé primitif de la grande route de Paris à Maubeuge. Cela explique que les postes d'octroi y étaient installés. Au nord, en bas de la Chaussée de Fontaine, sur le territoire de Fontaine-lès-Vervins, l'Institution Saint-Joseph, qui accueillait les fils des « bonnes familles », avait été

185. La villa ainsi que son parc ont été récemment achetés par la ville de Vervins. Les Tronquoy était une famille de notables vervinois au XIX^e siècle. Les travaux ont été commentés par la presse locale et régionale ; voir *L'Union* des 19 et du 28.01.2006.

créée par les abbés Tourneux¹⁸⁶. Au sud, autour d'un terre-plein (qui deviendra la place Papillon), plusieurs édifices communaux ont été construits successivement : d'abord une crèche¹⁸⁷, puis une école de garçons (l'ex-groupe scolaire Pascal Ceccaldi)¹⁸⁸ et la salle des fêtes¹⁸⁹ ; à une époque récente deux statues y ont été réinstallées : le buste de Pascal Ceccaldi¹⁹⁰ et le monument du Souvenir Français¹⁹¹.

Le Préau était traversé par une rue, dite rue du Préau ; au nord, le début de cette rue était constitué par des escaliers¹⁹² ; au sud, la rue était le seul accès au Préau pour les véhicules ; entre les deux extrémités il y avait un sentier.

Pendant plus de vingt ans les grands arbres poussant sur les pentes des remparts ont dominé la déviation de la RN 2, derniers témoins de l'ancien Préau. Pour donner une apparence moins sauvage à cet endroit de Vervins – le seul souvenir que les automobilistes de passage peuvent en conserver –, les édiles municipaux décidèrent d'abattre ces arbres dont certains étaient creux. Les pentes furent débarrassées des lys sauvages qui y poussaient, on y sema du gazon et un sentier fut tracé. Les remparts furent illuminés. Malheureusement, au cours de l'hiver 1997-1998, une partie des remparts servant de mur de soutènement à l'hôtel de la sous-préfecture (l'ancien château neuf) s'effondra. Il fallut étayer. Les diverses autorités publiques, conscientes de la valeur patrimoniale de ces vieux murs, débloquèrent des crédits pour leur reconstruction à l'identique. Une amusante statue florale installée par l'association « Festivaches », et les « Carrées » (assemblages de charpentes en bois et métal) de l'artiste plasticienne Marie Goussée, sont venus égayer les lieux.

Depuis la cession à l'État du site du Préau par la commune de Vervins pour y construire la déviation, le terrain en pente au pied des remparts appartient au domaine public national, même si la ville de Vervins se charge en fait de son entretien.

Déjà au début du XX^e siècle, Eugène Creveaux, conseiller municipal, avait imaginé dans son article sur l'urbanisme¹⁹³ « une perspective magnifique s'ouvrant sur le Préau », une belle place ornée de massifs et de pylônes surmontés de

186. L'abbé Tourneux était le directeur du collège municipal de Vervins ; il était aidé par son frère ; après la transformation du collège en école primaire supérieure (laïque) en 1883, les frères Tourneux firent construire l'Institution Saint-Joseph pour rivaliser avec l'EPS.

187. La crèche municipale a été financée par un don de Léandre Papillon, imprimeur à Vervins.

188. L'école communale des garçons, dite école du bas, a été mise en service à la rentrée de 1913 ; elle a été agrandie en 1931 et en 1951 ; désaffectée, elle a été transformée en centre d'appels téléphoniques.

189. La salle des fêtes (cinéma, théâtre) a été inaugurée en 1929.

190. Le socle, resté vide après l'enlèvement de la statue de Pascal Ceccaldi, ancien député de Vervins, a été transféré en 1968 depuis la place de l'Hôtel-de-Ville pour y supporter un buste de cet homme politique.

191. Le monument du Souvenir français a été déplacé à la suite des travaux d'amélioration de la RN 2 effectués sous le pont ferroviaire de Sainte-Anne.

192. Les escaliers de la descente du Préau se situent à l'emplacement de la poterne de la Porte des Champs qui se trouvait au niveau de l'hôtel-restaurant « Le cheval Noir ».

193. Voir note 184.

candélabres. Il avait même pensé relier cette place au centre ville par un grand escalier en pierre¹⁹⁴.

Notons que l'ingénieur de l'Équipement chargé de l'élaboration du POS de Vervins en 1981 déclara lors de la présentation de ce document¹⁹⁵ qu'il considérait la déviation de la RN 2 comme un boulevard périphérique, à l'étonnement des élus municipaux. En effet, ce tronçon qui relève de la compétence de l'État n'a, bien évidemment, jamais reçu de nom, bien que les plans du projet d'aménagement, dont la réalisation est prochaine, comportent la dénomination « avenue Paul-Doumer ». Le nom « avenue du Préau » serait tout à fait adéquat pour désigner cette voie.

D'ailleurs, la déviation de la RN 2 n'a pas été conçue pour l'usage local mais pour le trafic national et international. Un automobiliste qui emprunte la déviation (en direction de Marle) ne peut pas remonter sur la gauche vers le centre-ville au niveau du feu de la place Papillon ; matériellement un îlot directionnel empêche cette manœuvre et, de plus, la signalisation au sol est une bande continue : c'est donc une infraction au code de la route. Les gendarmes connaissent bien ce piège !

Les travaux qui seront entrepris en 2006 sur la RN 2 dans la traversée de Vervins affecteront non seulement l'avenue Paul-Doumer, mais aussi la place Papillon et ce qu'il est convenu d'appeler la « déviation », faute de dénomination. Les statues qui ornent la place Papillon (le monument commémoratif du Souvenir Français dit de la guerre de 1870-1871 et le buste de Pascal Ceccaldi) devront être déplacées. La pâture en légère pente et marécageuse sur son bord inférieur située entre l'ancien groupe scolaire (désaffecté et transformé en centre d'appels téléphoniques) et la place des Fêtes (qui a été déclassée)¹⁹⁶ deviendra constructible. Un vaste centre d'affaires, destiné aux activités tertiaires, doit y être prochainement construit, répondant à des critères environnementaux de haute qualité¹⁹⁷. Pour améliorer la sécurité en réduisant la vitesse des véhicules automobiles, la chaussée de « la déviation » sera recalibrée, et donc légèrement rétrécie.

Dès lors que « la déviation » s'intègre dans l'urbanisme local et devient la seule voie d'accès à des immeubles à usage de bureaux, son rôle primitif de route réservée au seul trafic automobile passe au second plan. Cela signifie, à terme, qu'un nouveau tracé de la RN 2 à quatre voies, terre-plein central et passages dénivélés, faisant suite à sa modernisation entre Soissons et Laon, et au nord de Marle, deviendra nécessaire¹⁹⁸, autrement dit qu'il faudra construire une nouvelle

194. Cet escalier, situé sur les pentes de l'escarpement au pied des remparts, aurait permis aux piétons de déboucher facilement sur la place de l'Hôtel-de-Ville par un court passage à travers les jardins de la sous-préfecture donnant sur la rue Raoul-de-Coucy, à peu de distance du coude qu'elle forme avec la rue de Coigny qui constitue son prolongement.

195. J'ai assisté aux réunions relatives au POS de Vervins en tant qu'inspecteur central des Impôts chargé des évaluations domaniales (inspecteur des Domaines).

196. Un récent projet de construction d'un supermarché a été abandonné.

197. Voir l'hebdomadaire *La Thiérache* du 09.02.2006.

198. On trouve, faisant suite au concept touristique de « route Charlemagne », le concept économique de « route Paris Ruhr » par la Wallonie.

déviation qui passera largement au deçà de Vervins, entre Gercy et Fontaine-lès-Vervins, et qui s'articulera avec le prolongement de l'autoroute A 29. Ainsi un nouveau chapitre relatif au désenclavement de Vervins au milieu du xxie siècle pourrait-il s'écrire !

Alain BRUNET

*Président de la SAHVT
Conservateur des Hypothèques honoraire*

Je tiens à remercier mes collègues : Jacques Hélias, conservateur des Hypothèques à Hirson, Bernard Lefèvre, responsable du Centre foncier de Laon, Marc Vannès, inspecteur des Domaines, ainsi qu'Alain Arnaud, président de la Société de Villers-Cotterêts, Pierre Dausse, maire-adjoint de Vervins chargé du patrimoine, Luc Richard (Aisne-Collections), Frédéric Henrelle (Thiérache Ingénierie) et Mme Élisabeth Roëland.