

La construction du Chemin des Dames entre tradition et histoire

Pour ce qui est de l'origine du «Chemin des Dames», la cause semble définitivement entendue. Il suffit d'ouvrir le *Petit Larousse* : «Route courant sur les crêtes entre l'Aisne et l'Ailette et qui était empruntée au XVIII^e siècle par les filles de Louis XV («Dames de France»)). Violents combats lors de l'offensive française du général Nivelle (1917) et lors de la percée allemande sur Château-Thierry (1918)»¹. Depuis plusieurs années, à des centaines de milliers d'exemplaires, chaque nouvelle édition associe le champ de bataille de la première guerre mondiale au souvenir des princesses de France. La même explication est reprise partout, dans la presse et les guides touristiques. On la retrouve sur un panneau de l'exposition pédagogique sur la Grande Guerre que l'Office national des anciens combattants a fait circuler dans toute la France à l'occasion de son 90^e anniversaire². Elle resurgit au détour d'une description littéraire, comme dans le dernier roman noir de Patrick Pécherot, *Tranchecaille* : «Le chemin que les filles de Louis XV empruntaient pour visiter leur dame de compagnie dans son château de la Bove n'est plus qu'un bourbier où rôde la mort».³ Il semble pourtant qu'aucune recherche n'a été entreprise jusqu'à présent dans les archives que ce soit pour vérifier la réalité des séjours des princesses ou pour examiner la nature des travaux routiers effectués au XVIII^e siècle. C'était l'objectif des recherches menées initialement⁴. Mais suite à des découvertes qui remettaient en cause une tradition qui semblait pourtant bien établie, il est apparu nécessaire de prolonger la recherche dans une autre direction et de commencer l'étude de la construction matérielle du Chemin des Dames, par une recherche sur la construction de la tradition elle-même.

1. *Le Petit Larousse illustré 2010*, Paris, Larousse, 2009, p. 1228.

2. *La Grande Guerre, exposition en 20 panneaux réalisée en partenariat avec la Direction de la Mémoire, du Patrimoine et des Archives, introduction par M. Mekachera, ministre délégué aux anciens combattants*.. Sur le panneau 8 (1917 : l'année incertaine), dans le cartouche intitulé «Le saviez-vous ?», on peut lire : «Le Chemin des Dames [...] doit son nom aux filles de Louis XV, Mesdames, qui l'empruntaient pour se promener.»

3. Patrick Pécherot, *Tranchecaille*, Paris, Gallimard, coll. Série noire, 2008, p. 16.

4. Elles ont fait l'objet d'une première synthèse dans *La Lettre du Chemin des Dames*, bulletin. édité par le Conseil général de l'Aisne, n° 10 (août 2006), p. 4-5.

La tradition contre l'histoire ?

Le chemin ou la route des Dames ?

En l'état actuel des recherches, la première mention du «Chemin des Dames» remonterait à 1792. On la trouvait dans le registre des délibérations du conseil municipal de Bray-en-Laonnois. Le document original a malheureusement disparu pendant la guerre de 1914-1918, mais l'instituteur Paul Massier a pu le consulter pour la monographie qu'il a consacrée en 1888 à sa commune d'exercice, à l'appel de la Société de géographie de l'Aisne. À la date de 1792, il a pu trouver mention de «l'arrestation par les habitants de Bray levés en masse au son de la cloche de deux blatiers conduisant des mulets chargés de blé sur la route des Dames.»⁵

Chemin ou route des Dames ? «Route des Dames», semble être le nom le plus souvent employé par les habitants de la région encore dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Installé sur le tertre de la «Mutte au vent» devant la ferme d'Hurtebise, Édouard Fleury décrit en 1858 le paysage qui s'offre à lui et qui fut le théâtre de la bataille de Craonne en 1814 : «Sous nos pieds passe la route des Dames qui descendant du château de la Bove [...] dessert tout le plateau de Craonne...»⁶. Le toponyme ne figure longtemps sur aucune carte. Aussi écrivant le 8 mars 1814 au lendemain de la bataille de Craonne à son frère Joseph, Napoléon pouvait écrire : «J'ai battu, hier 7, Winzintgerode, Langeron, Woronzow réunis avec les débris de Sacken. Je [...] les ai poussés jusqu'à l'Ange gardien [sur la route de Soissons à Laon] depuis Craonne»⁷ sans évoquer autrement le chemin ou la route des Dames qu'il vient pourtant de parcourir à la poursuite des Russes et des Prussiens.

Il faut attendre 1824 et la publication du premier tome de la *Statistique de l'Aisne* de Brayer pour trouver la première explication du toponyme, une explication qui n'est pas si éloignée de celle du *Petit Larousse*. Passant en revue, arrondissement par arrondissement, canton par canton, les 838 communes de l'Aisne à cette époque, Brayer note pour Bouconville : «C'est de Bouconville que dépend le château de la Bove. Ce château qui a appartenu à la Duchesse de Narbonne, fut, pendant plusieurs années, visité par Mesdames de France, filles du Roi Louis XV. C'est de ces fréquents voyages qu'a pris son nom le chemin dit des Dames, qui, partant de l'Ange-Gardien, entre Soissons et Laon, vient aboutir à ce château. Ce chemin traverse dans toute sa longueur la montagne sur laquelle s'est donnée la bataille de Craonne.»⁸. Il n'est aucunement question de travaux

5. P. Massier, *Monographie communale de Bray-en-Laonnois*, 1888, manuscrit conservé aux Arch. dép. de l'Aisne.

6. Édouard Fleury, *Le département de l'Aisne en 1814*, Laon, 1858, p. 283.

7. Cité par E. Fleury, op. cit. p. 334.

8. J. B. L. Brayer, *Statistique de l'Aisne*, Laon, 1824, t. 1, p. 372.

routiers entrepris pour faciliter le passage des princesses. La qualité des informations contenues dans la *Statistique*, dont le titre à lui seul semble garantir la rigueur scientifique, peut-elle être mise en doute ?

Dans sa monographie de Braye déjà citée, Paul Massier suit ainsi Brayer quand il écrit : « Cette antique chaussée [...] porte le nom de route ou chemin des Dames dans le pays [...] depuis qu'au siècle dernier, Mesdames, filles de Louis XV, tantes de Louis XVI, le suivaient pour se rendre au château de la Bove, alors magnifique résidence de la duchesse de Narbonne-Lara, l'une de leurs dames d'honneur. »⁹ Il reprend également Amédée Piette et ses recherches sur les itinéraires gallo-romains, une série d'études publiées à partir de 1856 dans les mémoires annuels de la Société académique de Laon et réunies en volume en 1862. Étudiant la route de Corbeny vers Noyon par les plateaux entre l'Aisne et l'Ailette, Piette écrivait : « Depuis Hurtebise, où se trouve un chemin qui descend à droite, vers Vauclerc¹⁰ et Bouconville, jusqu'au point où nous arrivons [l'Ange Gardien sur la route de Laon à Soissons], elle est appelée le Chemin des Dames à cause des réparations qui furent faites sous Louis XV pour la commodité des dames de France, sœurs [sic] du roi, qui venaient souvent au château de la Bove (commune de Bouconville) visiter madame de Narbonne, l'une des dames d'honneur de Madame Adélaïde »¹¹.

Le souvenir du passage de Mesdames demeure assez prenant dans le Laonnois pour apparaître, bien que passablement déformé, dans l'autobiographie que publie Arsène Houssaye en 1885.¹² Né à Bruyères-et-Montbérault, l'écrivain évoque le souvenir de son grand-père maternel Mailfert, « appelé par les dames de France, filles de Louis XV, au château de la Bove qui est au voisinage de Bruyères et où pendant plusieurs années, il demeura dans l'intimité de Mesdames Victoire et Sophie qui ne pouvaient pas se passer de sa gaîté, ni de son esprit, ni de son violon », au point de lui donner « leur bibliothèque du château de la Bove, bibliothèque qui se vendrait aujourd'hui 100 000 francs », et où le futur académicien découvre Montaigne, Voltaire et *Les Révolutions de France et de Brabant* de Camille Desmoulins¹³... On peut s'interroger sur la véracité de ces souvenirs, ne serait-ce que pour s'étonner de la présence de l'auteur de *Candide* et du journal de Desmoulins chez des princesses peu favorables aux idées nouvelles et qui ont émigré dès 1791. Les bibliothèques des ci-devant Mesdames Adélaïde (plutôt que

9. P. Massier, op. cit.

10. Orthographe usuelle jusqu'en 1972, suite à la demande du conseil municipal de la commune de Bouconville-Vauclerc qui, par l'orthographe Vauclair, a souhaité se conformer au nom latin de l'abbaye (*Vallis clara*). L'orthographe « Vauclerc » a été conservée dans les articles et ouvrages anciens cités.

11. Amédée Piette, *Itinéraires gallo-romains dans le département de l'Aisne*, Laon, 1862, chap. XIX, p. 240-244.

12. Arsène Houssaye, *Les confessions : souvenirs d'un demi-siècle (1830-1880)*, Paris, 1885.

13. A. Houssaye, op. cit., chapitre III : *La bibliothèque*, p. 47-51.

Sophie morte en 1782) et Victoire sont d'ailleurs connues par des inventaires faits en 1793 par les autorités révolutionnaires¹⁴.

1910: les premiers apports de la recherche historique

Deux ouvrages qui paraissent en 1910 auraient pu modifier la tradition. Ils ont tous les deux pour auteurs des historiens dont les recherches, patientes et méthodiques, reposent sur l'utilisation des archives dont ils donnent les références précises: Eugène Welvert (1857-1939) est un ancien élève de l'École des chartes qui a fait l'essentiel de sa carrière aux Archives nationales., Casimir Stryiński est surtout connu comme spécialiste de Stendhal (il est le premier éditeur du *Journal* et de la *Vie* d'Henri Brulard) mais il a aussi beaucoup écrit sur le XVIII^e siècle.

Dans sa biographie de Madame de Narbonne¹⁵, Eugène Welvert retrace la carrière de la propriétaire de la Bove, Françoise de Chalus, devenue duchesse de Narbonne-Lara. Fabuleux destin que celui de cette descendante de la petite noblesse auvergnate qui passe pour avoir été la maîtresse de Louis XV et qui conserve après la mort du roi en 1774, un extraordinaire ascendant sur Madame Adélaïde dont elle est devenue la dame d'honneur le 30 décembre 1780 avec le titre honorifique de duchesse à brevet. La princesse ne semble devoir rien lui refuser, pas plus qu'à son fils Louis, sur lequel courent des rumeurs de bâtardise royale. C'est ainsi qu'entre autres faveurs et pensions pour elle et sa famille¹⁶, elle a pu faire, le 26 août 1776, l'acquisition de la seigneurie de la Bove, moyennant 502 400 livres, une somme énorme qui lui vient de son beau-frère François de Narbonne, évêque d'Évreux, mais dont on apprend quelques années plus tard qu'il l'a lui-même reçue de Madame Adélaïde. Eugène Welvert dépeint Madame de Narbonne comme une intrigante et une ambitieuse, mais il rappelle longuement son dévouement auprès de Mesdames dans les mauvais jours, puisqu'elle accompagne Adélaïde et Victoire sur les routes de l'émigration, jusqu'à leur mort à Trieste, avant de revenir mourir à Paris dans la pauvreté sous la Restauration.

L'ouvrage de Welvert connaît un grand succès en France et à l'étranger¹⁷. Plusieurs pages sont consacrées à la seigneurie de La Bove¹⁸. On peut y lire en particulier: «Madame de Narbonne fit de longs et fréquents séjours à la Bove. Elle y reçut souvent Mesdames de France, surtout à l'automne, au moment des vendanges; et comme Mesdames ne se déplaçaient jamais sans un

14. Ils sont conservés à la Bibliothèque de l'Arsenal. Voir Casimir Stryiński, *Mesdames de France*, Paris, 1910.

15. Eugène Welvert, *Autour d'une dame d'honneur: Françoise de Chalus, duchesse de Narbonne-Lara (1734-1821)*, Paris, Calmann-Lévy, 1910, 388 p.

16. Sa belle-sœur a été nommée abbesse d'Origny-Sainte-Benoîte, l'un de ses frères évêque d'Évreux, l'autre abbé de Saint-Michel en Thiérache, toujours avec les revenus conséquents.

17. Il est traduit en anglais dès 1912 sous le titre *The vicissitudes of a Lady-in-waiting*. Une réédition a eu lieu en 2009 (Bibliolife LLC).

18. E. Welvert, *Autour d'une dame d'honneur*, chap. IV (Les largesses de Madame Adélaïde), p. 46-62.



Portrait de la duchesse de Narbonne. École française du XVIII^e siècle, entourage d'Adélaïde Labille-Guiart.

Toile ovale 64 cm x 53 cm. Repris d'un autre portrait exposé au salon de 1787, ce tableau a été présenté à Paris en 1911 à l'occasion de la publication du livre d'Eugène Welvert, Autour d'une dame d'honneur. Illustration reproduite avec l'aimable autorisation de M. René Millet, expert à Paris.

certain appareil, amenant avec elles une nombreuse société, des comédiens, des musiciens, beaucoup de serviteurs, leur visite n'était pas une petite affaire. Les chemins menant à la Bove étant mauvais, Madame de Narbonne obtint de l'intendant de Soissons des réparations et finalement l'établissement d'une chaussée reliant le château à la grande route de Laon.»¹⁹ Une note prolonge ce texte : « On conserve aux Archives départementales de l'Aisne sept lettres de l'Intendant de Soissons concernant la réparation du chemin de la Bove. Il en existe une autre à la Bibliothèque de la ville de Laon, de Madame de Narbonne à l'Intendant sur le même sujet. Le chemin dont il s'agit s'appelle encore route des Dames en souvenir des voyages de Mesdames de France. » En fait, dans une autre note à la page suivante on apprend que ces documents dont il indique les cotes, lui ont été signalés par Lucien Broche, l'archiviste départemental, et que Welvert ne les a pas étudiés directement²⁰. Les aurait-il consultées d'ailleurs qu'il n'y aurait certainement pas trouvé cette description des fréquentes réceptions de Mesdames à la Bove, de ces scènes de vendanges et de ces soirées brillantes.

Le livre de Welvert paraît au moment où Maxime de Sars travaille à son monumental *Laonnois féodal*, en particulier au premier tome, celui où il étudie la seigneurie de La Bove.²¹ On peut y lire notamment : « Le château connu avec elle [Mme de Narbonne] ses jours les plus brillants ; elle y venait chaque année à l'époque des vendanges. De belles fêtes furent souvent données en l'honneur de Mesdames de France qui aimaient à passer par la Bôve [sic] en se rendant à Louvois ».²² Les fêtes, les vendanges, la référence à Welvert est évidente, mais de Sars semble être le premier à imaginer que le séjour chez Madame de Narbonne pourrait prolonger un voyage des filles de Louis XV dans leur terre de Louvois, distante d'à peine 50 kilomètres.²³

En 1910 paraît également la biographie, à ce jour inégalée, que Casimir Stryienski consacre aux filles de Louis XV.²⁴ L'auteur publie en annexe

19. E. Welvert, *op. cit.*, p. 59.

20. Cotes citées aux Arch. dép. de l'Aisne, C 425 et 516, E 93-103 ; à la Bibl. mun. de Laon, carton 12, pièce n°97 : cette lettre autographe de Madame de Narbonne a disparu depuis, et elle est définitivement portée manquante depuis 1960 (information communiquée par M. Francis Pigeon).

21. *Le Laonnois féodal*, t. 1^{er}, chap. III (*Terre et baronnie de La Bove*) p. 117-144. La préface que M. de Sars a demandée au marquis de la Tour du Pin est datée du 10 juin 1913 mais la guerre a repoussé la publication à 1924.

22. M. de Sars, *op. cit.* p. 139.

23. Quelques décennies plus tard dans son *Guide touristique illustré* de Laon (1957), M. de Sars est moins prolixe et aussi plus précis : « Ancienne voie romaine de Corbeny à Noyon, elle [la route] a pris le nom de Mesdames de France, filles de Louis XV, lorsqu'elle a été réparée en 1784 pour faciliter leur voyage au château de la Bôve, chez une de leurs dames d'honneur. » (p. 50-51).

24. Casimir Stryienski, *Mesdames de France : les filles de Louis XV, documents inédits*, Paris, : Emile-Paul. Il existe au moins deux éditions, celle de 1910 (300 exemplaires sur papier vergé avec des illustrations hors-texte, 354 p.) et l'édition de 1911 (dédiée à son fils Stanislas décédé entre temps, sans illustrations, mais avec des notes, 454 p.). L'ouvrage a été traduit en anglais dès 1912. La plus récente biographie des filles de Louis XV (Bruno Cortequisse, *Mesdames de France : les*

de nombreux documents inédits, en particulier 67 lettres de Madame Victoire conservées au château de Chastellux en Bourgogne par les descendants de sa dernière dame d'honneur. La lettre XVI du 22 septembre 1784, est datée de La Bove. En réalité, dans une première édition, Stryienski a déchiffré « la Bive » et ce n'est qu'après la lecture du livre de Welvert qu'il corrige la lecture fautive et ajoute une note : « Le château de la Bove, arrondissement de Laon, canton de Craonne (Aisne), propriété de la duchesse de Narbonne où Mesdames furent reçues, non pas souvent, comme le dit M. Welvert, mais une ou deux fois à peine. » Cette mise au point repose plus sur une impression du biographe que sur de véritables preuves. Pas plus que Welvert, Stryienski ne semble avoir consulté aux Archives départementales de l'Aisne les liasses du fonds de l'intendance de Soissons. Il est d'ailleurs à remarquer que la discussion porte sur la fréquence des voyages de Mesdames à la Bove plutôt que sur l'aménagement d'une route pour faciliter leurs déplacements. Mais à peine née, la querelle tourne court : Casimir Stryienski meurt brutalement en 1912, à 59 ans.

À la veille de la guerre de 1914, il existe donc à propos du Chemin des Dames un certain nombre d'informations qui circulent, mais qui n'ont pas fait véritablement l'objet de vérifications. La tradition locale est corroborée par des mentions écrites, mais sans les références précises qui éclaireraient les travaux routiers effectivement réalisés ou les passages des filles de Louis XV sur la fameuse route. On est bien en présence d'une tradition avec ses zones d'ombre et ses rumeurs comme ce « chemin autrefois pavé dans toute son étendue, mais [dont] on a depuis longtemps remplacé le pavage par l'empierrement en usage pour les chemins vicinaux » dont parlait Paul Massier en 1888²⁵. En revanche, le Chemin des Dames a acquis une réalité incontestable depuis que son nom figure sur les cartes dressées par les officiers d'état-major dans ce secteur où ont lieu régulièrement des manœuvres. On le trouve mentionné sur la carte au 1/80 000^e, type 1889, qui a fait l'objet d'une révision en 1913. On le trouve aussi sur les plans directeurs au 1/10 000^e dont les levés ont été effectués en 1885 par les officiers de plusieurs régiments d'infanterie et dont la révision a eu lieu en 1904.²⁶ Mais pour l'administration des Ponts et Chaussées, comme pour ceux qui l'empruntent, le « Chemin des Dames » qui court

filles de Louis XV, Paris, Perrin, 1990, rééd. 2001) n'est guère que la mise en forme moderne des éléments déjà présents chez Stryienski... et Welvert. Voir par ex. chap. 10, page 306 : « ... Aussi Madame Adélaïde fit-elle présent à la duchesse [de Narbonne] du domaine de La Bove et de Craonne, dans le canton de Craonne. Lorsqu'elles séjournaient dans leur château de Louvois, Mesdames lui faisaient fréquemment des visites d'amitiés, à l'époque des vendanges.... »

25. P. Massier, *Monographie communale de Braye-en-Laonnois*.

26. C'est à cause des informations portées sur ces cartes et reprises dans les communiqués que la France entière a entendu parler en 1914-1918 de la « sucrerie » de Cerny, en fait une fabrique déjà désaffectée avant la guerre, ou du « monument » d'Hurtebise qui avait été élevé en 1904 par souscription des communes du canton pour commémorer la victoire de Napoléon en 1814 et dont il ne restait déjà plus que quelques pierres quelques semaines après le début de la guerre.

sur les cartes (avec deux majuscules) et dont quelques bribes d'histoire se transmettent de génération en génération dans la région est une route définie par la catégorie de voirie dans laquelle on l'a classée et par le numéro qu'on lui a attribué. Après avoir été longtemps le « chemin de grande communication n° 47 de Craonne à Pinon », il est en 1914 le « chemin de grande communication n° 18 ». Les bornes kilométriques qui le jalonnent et sur lesquelles on peut lire « G. C. 18 » sont là pour le rappeler aux voyageurs et aux premiers automobilistes.

Quand la « petite histoire » est rattrapée par la grande...

Si le Chemin des Dames a accédé à son exceptionnelle notoriété, c'est avant tout grâce aux communiqués militaires que le Grand Quartier Général a publiés, quatre ans durant, chaque jour, et même deux fois par jour à 14 et à 23 heures.²⁷ L'année 1917 a été décisive : à partir du 20 avril, et jusqu'en novembre, le Chemin des Dames n'a guère quitté guère le communiqué. Les historiens de l'offensive Nivelle ont raison de rappeler comment l'espace qui devait apporter la victoire finale s'est réduit sous l'effet de l'échec : d'abord bataille de France entre Soissons et Reims, puis bataille de l'Aisne, enfin bataille du Chemin des Dames.²⁸ On parle généralement aujourd'hui de « l'offensive de 1917 sur le Chemin des Dames », alors que le chemin qui courait sur le plateau n'était initialement que le premier objectif à atteindre le 16 avril au matin, une ou deux heures après le début de l'attaque.

De la répétition ne peut que naître le questionnement sur ce lieudit qui intrigue et dont le nom poétique est si peu en rapport avec ce qui s'y passe. C'est alors qu'intervient G. Lenôtre, l'un des tenants de la « petite histoire », une histoire anecdotique et volontiers réactionnaire quand elle évoque la période révolutionnaire.²⁹ Aux côtés de Paul Souday ou d'Abel Hermant, G. Lenôtre, est au début du XX^e siècle l'une des plumes du quotidien parisien *Le Temps*. Tous les quinze jours, le samedi, il signe « La petite Histoire », une rubrique souvent inspirée par l'actualité. Sa chronique du 28 avril 1917 s'intitule « Le maire de Beaurieux ». Les lieux où se déroulent depuis quelques jours une partie des combats de l'offensive Nivelle l'ont conduit à consacrer son article à Belly de Bussy, dont

27. Le Chemin des Dames apparaît dans celui du 28 octobre 1914 : « Sur la rive droite de l'Aisne les Allemands ont tenté une offensive très violente dans la région du Chemin des Dames. »

28. Voir Philippe Olivera, « La bataille introuvable » dans *Le Chemin des Dames : de l'événement à la mémoire*, dir. Nicolas Offenstadt, Paris, Stock, 2004, p. 36-46.

29. Originaire de Lorraine comme Welvert dont il a été le condisciple au collège de Lla Malgrange près de Nancy, Théodore Gosselin (1855-1935) a pris le nom de plume de G. Lenôtre en hommage à sa grand-mère descendante du maître des jardins de Louis XIV, le G. rappelant l'initiale de son nom de naissance. Quelques titres parmi ses nombreux ouvrages : *Captivité et mort de Marie-Antoinette* (1897), *Le drame de Varennes* (1902), *Les massacres de septembre* (1907), *La fille de Louis XVI* (1908), *Les noyades de Nantes* (1911).

il rappelle le rôle joué auprès de Napoléon dans la bataille de Craonne. G. Lenôtre évoque aussi la visite qu'il a faite en compagnie de Frédéric Barbey, à Beauvieux et sur le champ de bataille de 1814: «Le plateau de Craonne, la ferme d'Heurtebise [sic pour Hurtebise] entourée de grands murs, avec son portail ombragé de chênes vieux de deux ou trois siècles, le moulin de pierre [ancien moulin dit de Vauclair], grosse tour à toit pointu, le monument élevé, la pyramide de pierre blanche, en mémoire de ceux qui tombèrent pour la défense de notre soll.»³⁰

Mais l'article a commencé par un premier paragraphe avec un autre rappel historique: «Mesdames Adélaïde, Sophie et Victoire, filles de Louis XV, allaient souvent dans la belle saison, passer quelques jours chez Mme de Narbonne, l'une de leurs dames d'honneur, au château de la Bove près de Bouconville, en Laonnois. Comme la région est fort accidentée et que les chemins y étaient alors détestables, on établit vers 1770, pour la commodité des princesses, une bonne chaussée, qui se détachant à trois lieues de Soissons, du pavé de Paris à Maubeuge, traversait en terrain presque plat, sur une longueur de 18 kilomètres, le plateau de Craonne, et descendait, ensuite dans la vallée de l'Ailette, pour atteindre, à travers les bois de Vauclerc le domaine de Mme de Narbonne. On appelle cette nouvelle route le «Chemin des Dames» et c'est encore sous ce nom qu'elle prend actuellement place dans la grande Histoire.»

L'autorité du journal de référence qu'est *Le Temps* explique l'audience que trouve l'explication de G. Lenôtre, en France et à l'étranger. Ainsi peut-on lire dès le 20 mai dans le *Kriegszeitung der 7. Armee* qui est imprimé à Laon un article intitulé «Woher der «Chemin des Dames» seinen Namen hat» (D'où vient le nom de «Chemin des Dames»). Même si ni l'historien français ni la source précise ne sont cités, la filiation est évidente: «Le «Chemin des Dames» si souvent cité ces derniers temps dans les communiqués militaires doit son nom aux filles de Louis XV pour lesquelles il fut aménagé. Mesdames Adélaïde, Sophie et Victoire, les filles du Roi, avaient l'habitude de passer à la belle saison souvent quelques jours chez Madame de Narbonne, une de leurs dames d'honneur, dans son château de la Bove près de Bouconville dans le comté de Laon. Comme la région est très vallonnée et que les chemins s'y trouvaient alors dans un état qui les rendait inadaptés à d'aussi élégants souliers, une route pavée fut construite en 1770 pour les princesses. Elle commençait à trois lieues de Soissons au carrefour avec la route de Paris à Maubeuge, traversait le plateau de Craonne sur une longueur de 18 kilomètres et descendait ensuite dans la vallée de l'Ailette pour atteindre à travers le Bois de Vauclerc le domaine de Madame de Narbonne. C'est pour cette raison qu'on appela la nouvelle route le «Chemin des Dames»; c'est sous ce nom qu'il

30. *Le Temps*, n° du 28 avril 1917, p. 2.

existe toujours aujourd'hui et qu'il joue un rôle dans la violente histoire de notre temps.»³¹

On retrouve G. Lenôtre – dont le nom est cette fois cité – dans le *New York Times* du 3 juin 1917. L'article intitulé «Chemin des Dames» n'est d'ailleurs qu'un simple démarquage de la chronique parue dans *le Temps* avec seulement un changement d'angle, puisqu'avec la reprise de l'offensive les 4 et 5 mai à Craonne et à Laffaux, le Chemin des Dames est plus que revenu plus que jamais au premier plan de l'actualité.³²

Des traditions concurrentes?

L'explication de G. Lenôtre ne s'impose pas aussi unanimement qu'on pourrait le supposer aujourd'hui. Elle aurait pu faire naître une querelle de dates (en 1770, Madame de Narbonne n'est pas encore propriétaire de la Bove...). Elle fait plutôt émerger toute une série de traditions concurrentes dont il ne semble pas avoir été question avant 1914. Ainsi, on peut lire en 1920 dans le *Guide illustré* que Michelin consacre au Chemin des Dames : «La tradition, volontiers adoptée par les amateurs d'anecdotes, attribue la construction de ce chemin au comte de Narbonne qui, en 1770, l'aurait ouvert pour permettre aux filles de Louis XV, «les Dames de France», de se rendre en carrosse à son château de la Bôve. En réalité, le chemin est bien antérieur à 1770...»³³ La date de 1770, mais aussi la pique contre les «amateurs d'anecdotes», renvoient clairement à G. Lenôtre, sans doute lu un peu vite ou à travers d'autres : la comtesse de Narbonne est devenue un comte, et son intervention dans la construction de la route pour le chroniqueur du *Temps* était beaucoup plus passive. Le guide Michelin tente de rétablir la vérité : «Il [le chemin] figure sur la carte de Cassini et il a utilisé une ancienne voie romaine où passa jadis Jeanne d'Arc, venant de Corbeny, après le sacre de Reims.» On peut discuter pour la carte de Cassini, dont la feuille, contemporaine des travaux routiers des années 1780, indique effectivement un ancien tracé et des

31. Voir aussi l'article «Am Chemin des Dames» publié en juin 1917 dans *Die Wacht am Westen* (n°60), le journal de la 1^{ère} armée allemande (cité par Olaf Müller, «Cette craie blanche comme un squelette...» dans *Le Chemin des Dames*, op. cit., p. 324).

32. *The New York Times*, «The «Chemin des Dames», article non signé (3 juin 1917). Voici la traduction du début de l'article : «Les trois filles de Louis XV, Adélaïde, Sophie et Victoire, allaient souvent en été chez Madame de Narbonne, une de leurs dames d'honneur, au château de La Bove, près de Bouconville dans la province du Laonnois. Comme cette région était vallonnée et les routes très mauvaises, Louis ordonna de construire une route pavée prenant à partir de la grand route de Paris à Maubeuge à environ douze km au nord-est de Soissons. La route fut construite en suivant le sommet du plateau sur 18 km, avant de descendre dans la vallée de l'Ailette à travers la forêt de Vaulclerc jusqu'à la demeure de Mme de Narbonne. En forme de compliment aux filles du Roi, elle fut appelée «Chemin des Dames».

33. Michelin, *Le Chemin des Dames*, coll. Guides illustrés des Champs de bataille, Clermont-Ferrand, 1919, p. 3.

travaux en cours sous forme de pointillés. Quant à l'antériorité romaine ou gauloise, elle se situe dans le droit fil des historiens locaux du XIX^e siècle, comme Piette et Melleville.

L'utilisation de la route des Dames au lendemain du sacre, plus exactement du toucher des écrouelles au prieuré Saint-Marcoul de Corbeny, et en particulier le passage de Jeanne-d'Arc, ont été évoqués à de nombreuses reprises au cours des années 1917 et 1918, ce qui a amené Félix Brun à faire une mise au point dans la *Revue des Études historiques* dès le printemps 1919.³⁴ À la question « Jeanne d'Arc est-elle passée par le Chemin des Dames ? », l'historien soissonnais répond clairement par la négative et se permet d'ironiser sur les « écrivains bien intentionnés » et sur « des rapprochements tout à fait séduisants pour l'imagination ». Rappelant qu'aucune chronique ne mentionne le chemin suivi par Charles VII et Jeanne entre Corbeny et Vailly où ils furent reçus le 22 juillet 1429, il proposait « comme probable » l'itinéraire par Pontavert, Beaurieux, Soupir, Chavonne, c'est-à-dire par la vallée de l'Aisne.³⁵

Le débat à propos de Jeanne d'Arc participe du discours téléologique qui a émergé à partir de 1917 autour d'un champ de bataille où s'est déjà souvent joué le sort de la France, en ces lieux situés entre Soissons, la ville associée au souvenir de Clovis et des Mérovingiens, Laon la résidence royale des Carolingiens, et Reims la cité des sacres, trois villes qui sont les pointes d'un triangle où coule l'Aisne, tel un fil rouge du sang de l'Histoire, l'Aisne aux batailles successives, depuis celle livrée par Jules César contre 100 000 Gaulois en 57 avant Jésus-Christ, avec à proximité Craonne où Napoléon a remporté l'une de ses dernières victoires.³⁶

Le guide Michelin semble vraiment vouloir accumuler les charges contre l'explication des « amateurs d'anecdotes » : « Une autre tradition en attribue le tracé et l'usage aux « Dames de Proisy », châtelaines de la Bôve au Moyen âge ». Aucune référence ne vient à l'appui de cette hypothèse qui ne paraît étayée par aucun document. Mais il y a plus fantaisiste encore. Dans un autre guide publié en 1920, on peut lire : « La légende, sinon l'histoire, attribue sa création à la galanterie du comte de Narbonne, voulant que les filles de Louis XV, les « Dames » de France, pussent venir

34. Félix Brun, « Jeanne d'Arc est-elle passée par le Chemin des Dames ? », *Revue des Études historiques*, mai-juin 1919, p. 184-189.

35. Voir aussi sa brochure *Recherches sur Soissons et les Soissonnais au temps de la Pucelle (1429-1430)*, Meulan, 1923. Malgré les réserves de Félix Brun, le passage de Jeanne d'Arc a été souvent repris, non seulement par le guide Michelin de 1919, mais aussi, sans doute d'après lui, en 1966 par René-Gustave Nobécourt dans son livre-mémorial *Les Fantassins du Chemin des Dames*, et plus récemment par le Père Courtois, *Le Chemin des Dames*, Guide Historia, Tallandier, 1987 (rééd. 1992).

36. L'une des premières expressions de cette vision de l'Histoire, devenue depuis un lieu commun, apparaît dans l'article de Claude Cochin, « A Craonne le 2 novembre [1917] », dans *La Revue hebdomadaire*, n° du 18 janvier 1918, p. 331-344. Voir p. 339 : « De quelles fresques éclatantes l'histoire orne cet immense paysage ! Le défilé des âges nous conduit de César à Napoléon... » L'auteur, député du Nord, était mobilisé comme lieutenant.

en leurs carrosses visiter son château de la Bove [...]. En réalité, il semble que le «Chemin» soit bien antérieur aux filles de Louis XV. Il figure notamment sur la carte de Cassini. On attribue sa première fondation aux «Dames» d'une des grandes abbayes de Laon désireuses de relier leurs domaines à ceux de Vauclerc»³⁷. Une assertion encore plus surprenante quand on sait que son auteur est l'historien et académicien Gabriel Hanotaux (1853-1944), originaire de l'Aisne et qui possédait depuis 1906 une résidence à Pargnan, tout près du Chemin des Dames, dans le canton de Craonne dont son frère Karl était conseiller général.³⁸

La tradition essentiellement locale d'avant 1914 a incontestablement pris une nouvelle dimension dans le contexte de la première guerre mondiale. Il suffit de consulter les différents guides touristiques parus depuis une bonne trentaine d'années. Il peut y avoir quelques variantes sur l'origine plus ou moins ancienne du chemin (gauloise, romaine, ou gallo-romaine), sur la fonction exacte de Madame de Narbonne auprès de Mesdames (elle est parfois leur gouvernante, et même leur nourrice...) mais l'essentiel demeure : le lien du chemin avec les filles de Louis XV. Au-delà de la tradition, que peut dire l'histoire ?

Ce que révèlent les archives

Comme Lucien Broche l'avait déjà signalé à Eugène Welvert il y a un siècle, les Archives de l'Aisne conservent, non seulement des lettres de l'Intendant de Soissons, mais toute une série de documents dispersés dans plusieurs liasses du fonds de l'Intendance, y compris des plans et des mises en adjudication. Aux Archives nationales, le fonds des Ponts et Chaussées pour la généralité de Soissons permet de suivre le cheminement du principal projet d'aménagement routier. Enfin aux Archives de la Marne, le fonds de l'intendance de Champagne contient un nombre de documents relatifs aux voyages, ou aux projets de voyage, de Mesdames à Louvois, propriété de Mesdames Adélaïde et Sophie à partir de 1776, et assez logiquement des informations sur d'éventuels retours par La Bove.

Il faut d'abord préciser le contexte général et rappeler que la seconde moitié du XVIII^e siècle est une période capitale dans l'histoire du réseau routier français. Sous l'impulsion de Trudaine qui a créé en 1747 l'École des Ponts et Chaussées, le Royaume dispose d'un corps d'ingénieurs spécialistes (un ingénieur en chef dans chaque généralité avec des ingénieurs et des sous-ingénieurs), tous pla-

37. Gabriel Hanotaux, *Circuits des champs de bataille : Histoire et itinéraires de la Grande Guerre*, Paris, 1920, p.106.

38. A ces traditions, s'ajoute encore celle recueillie par l'auteur de cet article au début du XXI^e siècle auprès du descendant d'une vieille famille de Bruyères selon laquelle «ces dames» seraient des demoiselles venues du nord et de l'est de la France, mais aussi de l'étranger, qui allaient au château de Compiègne avec l'espoir d'obtenir une pension de quelque aristocrate qui pourrait les engrosser...

cés sous l'autorité d'un intendant à Paris, Chaumont de la Millière à partir de 1781. Une véritable programmation des travaux existe au niveau national avec l'assemblée des Ponts et Chaussées qui examine, lors de réunions hebdomadaires, les demandes et fixe les priorités. Il s'agit dans un premier temps de doter la France d'un réseau de grandes routes, les routes royales, plantées d'arbres, sûres car surveillées par la maréchaussée, larges de 60 pieds, empierrées, et même pavées au moins dans la traversée des agglomérations, avec des ponts et pontceaux pour franchir sans encombres le moindre cours d'eau. Le réseau principal est complété par quatre autres catégories de voies. Pour réaliser les travaux, l'administration dispose cependant de moyens limités malgré la généralisation de la corvée royale en 1738 : les « corvéables » ne peuvent être requis, avec outils et attelages, qu'en dehors des périodes de travaux agricoles, dans un rayon de 4 lieues au plus (une vingtaine de kilomètres) et pour une période dont la durée totale ne dépasse pas généralement huit jours. Avec ses nombreuses exemptions, la corvée est tout au long du siècle décriée tant par les physiocrates pour son rendement médiocre que par les philosophes qui dénoncent son principe inégalitaire. Elle est finalement remplacée par une contribution en argent additionnelle à la taille par l'arrêt du 6 novembre 1786.

Les premières démarches de Madame de Narbonne

Devenue propriétaire de la seigneurie de La Bove le 26 août 1776, la comtesse de Narbonne ne semble pas entreprendre de démarches avant l'été 1780. L'année précédente, il avait été longtemps question de la venue de Mesdames à La Bove au retour de Louvois.³⁹ Des reconnaissances avaient été faites sur l'itinéraire qu'elles devaient suivre après Reims par Berry-au-Bac et Corbeny. Quelques réparations avaient même été effectuées en toute hâte ici ou là. Mais alors que toutes les dispositions avaient été prises par l'administration des deux généralités de Champagne et de Soissons, le voyage à Louvois avait été finalement annulé, et donc le passage à La Bove également.

Les mesures prises pour le passage de Mesdames ont-elles laissé entrevoir à Madame de Narbonne la possibilité d'obtenir une amélioration du « chemin de l'Ange gardien à Craonne et à Corbeny » ? Au cours de l'été 1780, pour appuyer sa demande, elle fait préparer un mémoire qu'elle a fait remettre par le subdélégué de Craonne à l'intendant de la généralité de Soissons, Le Pelletier de Mortefontaine. Ce mémoire n'a pas été conservé, mais on en connaît le principal argument par la réponse que l'Intendant fait le 30 août à Madame de Narbonne : « Quand ce chemin, Madame, ne serait pas de la plus grande utilité pour le commerce des vins du Laonnois, il suffit que ce soit celui que Mesdames de France doivent prendre pour se rendre à la Bove, et qu'il vous intéresse d'ailleurs personnellement, Madame, pour que j'y fasse l'attention la plus grande. »⁴⁰ Dans des

39. Voir pièce justificative n° 21.

40. Arch. dép. Aisne C 514. Voir pièce justificative n° 2.

termes particulièrement aimables, il fait savoir à celle qui n'est encore que comtesse que satisfaction pourra lui être donnée, mais pas avant 1781. Le même jour, il prend d'ailleurs une ordonnance dont on conserve le brouillon. Le badinage du courtisan a disparu :

«Étant informé que le chemin qui conduit de l'Ange Gardien à Craonne et à Corbeny est de la [ces deux mots rayés] d'une utilité essentielle pour le transport des vins du Laonnois et que les travaux précipités qui y ont été faits en 1779 à l'occasion d'un voyage que Mesdames de France devaient faire à la Bove et qu'elles se proposent toujours d'exécuter ont été insuffisants pour le rendre entièrement praticable dans toutes les saisons ; que d'ailleurs il est nécessaire de pourvoir annuellement à son entretien pour le rendre d'une utilité constante pour le commerce ;

Nous ordonnons qu'à commencer en 1781 il sera appliqué annuellement à la continuation et à l'entretien du chemin dont il s'agit un nombre de paroisses suffisant, enjoignons à l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées de la généralité et à nos subdélégués de tenir la main à l'exécution de notre présente ordonnance.

Fait à Soissons le 30 août 1780». ⁴¹

Les travaux n'avancent sans doute pas assez vite au gré de Madame de Narbonne qui s'en plaint à l'intendant de Soissons. Le 20 octobre 1783, de passage à Fontainebleau, Le Pelletier rappelle à l'ordre dans un court billet Du Perron, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la généralité : «J'ai à cœur, Monsieur, que l'on travaille le plus promptement possible à l'embranchement de la route de l'Ange Gardien sur La Bove. Je trouve ce chemin utile et je pense que les paroisses limitrophes qui n'ont pas de routes d'utilité première dans ce moment peuvent y être employées. Je vous prie de me mander promptement d'une manière positive les forces que vous pouvez y porter pour mener promptement cette partie.» ⁴²

L'intendant a beau trouver le chemin «utile», il semble bien que l'administration des Ponts et Chaussées a d'autres priorités sur les routes de la généralité et que les corvées des paroisses environnantes ne peuvent à elles seules venir rapidement à bout de travaux aussi considérables. Faut-il tenter d'obtenir en haut lieu les moyens de s'intéresser à ce chemin secondaire. Faut-il simplement donner à Madame de Narbonne l'impression que l'administration ne reste pas inactive ? Toujours est-il que l'ingénieur en chef Du Perron fait étudier très précisément les travaux à entreprendre dans un mémoire destiné à l'assemblée des Ponts et Chaussées.

41. Arch. dép. Aisne C 514.

42. Arch. dép. Aisne C 595.

Le mémoire de l'ingénieur Du Perron (1^{er} décembre 1783)

Le long titre de ce « Mémoire pour faire connaître préliminairement les pentes, la nature du terrain, et les ouvrages à faire pour la réparation à neuf du chemin de Soissons à Craonne et Corbeny depuis sa jonction à la grande route de Soissons à Laon, environ 200 toises⁴³ au-dessus de l'Ange Gardien jusqu'à l'entrée de Corbeny sur une longueur totale de 12 782 toises » indique clairement qu'il ne s'agit pas de la construction d'une voie nouvelle, mais bien d'une « réparation à neuf ». ⁴⁴ Il est aussi à remarquer que le projet concerne l'itinéraire entre la route de Laon à Soissons (l'actuelle N 2) et le route de Reims à Laon (l'actuelle D1044) : rien n'est prévu dans le mémoire pour le chemin entre Hurtebise et le château de La Bove...

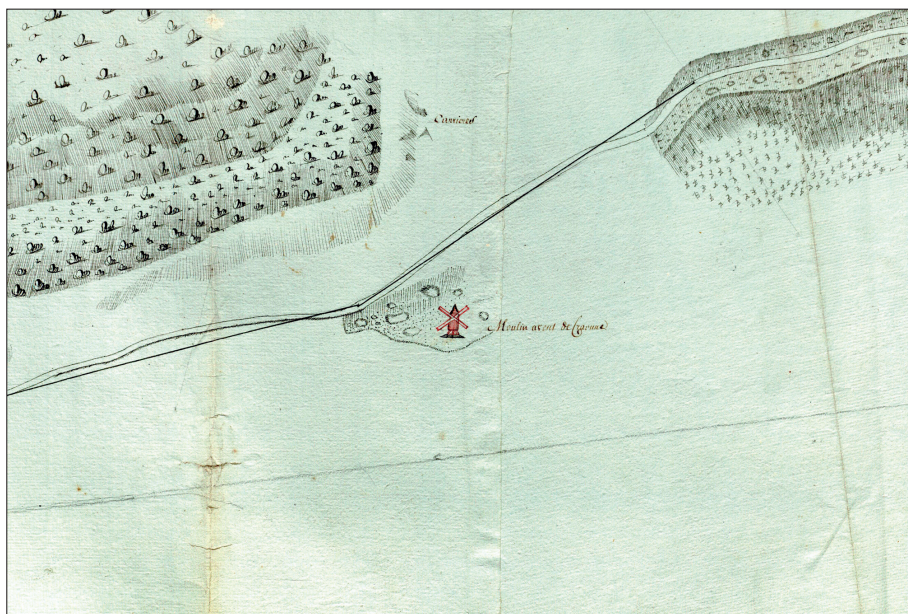
Le mémoire commence par un exposé sur « les avantages particuliers de cet embranchement ». Solidement construit, l'argumentaire met en avant l'intérêt, essentiellement économique, de la future route. Il s'agit de désenclaver le sud du Laonnois en facilitant le commerce des céréales et des vins. Dans le droit fil de ce qu'écrivait déjà en 1780 l'Intendant Le Pelletier, s'ajoute, presque accessoirement, « une raison qu'on peut joindre aux précédentes sur l'utilité particulière de cette route et qu'on jugera peut-être ne céder en rien aux raisons d'avantage public » : c'est le « débouché qu'elle procure à la terre de la Bove appartenant à Madame la Duchesse de Narbonne qui reçoit annuellement nos augustes Princesses. » Du Perron précise encore : « Pendant le séjour de Mesdames, ce chemin est aussi fréquenté qu'aucun autre de la Généralité et sa réparation est très nécessaire pour assurer leur retour. » Implicitement, il suggère que Mesdames venant à La Bove à partir de Louvois n'empruntent le chemin qu'au retour vers Bellevue ou Compiègne.

Le mémoire proprement dit détaille les travaux à réaliser en découpant l'itinéraire en 16 tronçons qui font l'objet d'estimations précises. Pour l'essentiel, il s'agit de reprendre le tracé existant, le plus souvent en l'élargissant de quelques pieds. Les parties entièrement nouvelles représentent environ 3 000 toises. L'objectif est surtout de donner au chemin les caractéristiques de ce que l'administration dénomme « chemin de traverse » : une largeur de 30 pieds⁴⁵ avec au milieu une chaussée empierrée (et non pavée) large de 15 pieds et épaisse de 9 ou 12 pouces selon la nature du sol. La réserve finale du mémoire ne laisse pas de surprendre. L'ingénieur propose purement et simplement de ne pas prendre en compte les articles 15 et 16 de son mémoire considérés « comme moins urgents » : il s'agit de la partie terminale de l'embranchement, les tronçons de 502 toises et de 868 toises, à peine le dixième de l'itinéraire, entre la ferme d'Hurtebise et l'entrée de Corbeny.

43. Mesure de longueur équivalent à 1,949 m.

44. Arch. nat. F14 177A (Généralité de Soissons), mais sans le plan dont on trouve quelques fragments ou études préparatoires aux Arch. dép. de l'Aisne dans la série C 475. Voir extraits du mémoire en annexe : pièce justificative n° 3.

45. Un pied équivaut à 0,324 m., un pouce (la douzième partie du pied) à 0,027 m.



Minute d'un extrait du plan joint au mémoire de l'ingénieur Du Perron sur la réparation à neuf du chemin de Soissons à Craonne et à Corbeny (1783). Arch. dép. Aisne C 475.

A l'article 13 du mémoire, on peut lire « Du point P au point R, en une longueur de 814 toises passant devant le moulin à vent de Craonne, on côtoiera le chemin actuel qui sera redressé en deux lignes droites ainsi qu'il est indiqué au plan ».

Il n'en reste pas moins que l'aménagement proposé, même s'il a été réduit au maximum, reste relativement coûteux et qu'il ne pourra être réalisé que dans un délai assez long: « Les 12 communautés qu'on pourra seulement appliquer à la confection de cet embranchement pour ne pas nuire à l'entretien des routes principales qui l'avoisinent, contiennent environ 600 journaliers et 150 voitures qui produiront annuellement 5000 journées de manœuvres et 1200 journées de voitures, en sorte qu'il faudra que lesdites communautés soient employées cinq à six ans à cette route pour sa confection. » Tout au plus pourrait-on gagner « un an ou deux » en utilisant des fonds de charité, ces travaux subventionnés par les finances royales pour donner un peu de travail aux pauvres des campagnes. Même si les travaux commençaient dès 1784, l'aménagement du chemin pour le « retour de Mesdames » ne pourrait donc être terminé avant 1787 ou 1788 au plus tôt.

Le 12 février 1784, le mémoire est transmis à Chaumont de la Millière pour être examiné par l'assemblée des Ponts et Chaussées. Dans les coulisses, Madame de Narbonne s'active. Une lettre de l'abbé de Ruallem, le trésorier de Madame Adélaïde, est envoyée le 22 février à Colnet, le secrétaire de l'assemblée⁴⁶. Dans son rapport du lendemain, celui-ci n'en exprime pas moins les plus

46. Arch. nat. F14 177A (Généralité de Soissons). Voir en annexe pièce justificative n°4.

grandes réserves.⁴⁷ Un baroud d'honneur en quelque sorte car les travaux semblent désormais inéluctables.

C'est sans compter sur les caprices de la nature et la grande crue qui commence fin février avec ses conséquences dramatiques dans la généralité de Soissons.⁴⁸ L'année 1784 est donc en partie perdue pour le chemin de l'Ange-Gardien à Craonne et Corbeny. Le 31 janvier 1785, La Bourdonnaye de Blossac qui a succédé le 25 août 1784 à Le Pelletier à l'intendance de Soissons et qui vient à son tour d'être interpellé par Madame de Narbonne sur la lenteur des travaux projetés, doit reconnaître « qu'on y a fait jusques à présent que des réparations provisoires » et que les fonds de secours et de charité dont il disposait étant épuisés, il n'a l'espoir d'en obtenir d'autres qu'à la condition que Madame de Narbonne accepte de contribuer sur ses deniers personnels, une suggestion dont on ignore si elle a été suivie d'effet.⁴⁹

Dans les premiers mois de l'année 1785, une nouvelle chaussée d'empierrement sur 1 200 toises est construite. Mais Madame de Narbonne découvre lors d'un séjour à La Bove que la largeur qui devait être de 15 pieds n'est que de 12 sur les 700 toises se trouvant dans l'élection de Laon. En regagnant Versailles, elle convoque à Soissons l'ingénieur Du Perron pour lui demander des explications. Dans une lettre à l'intendant en date du 30 septembre 1785, Du Perron rend compte de la plainte de Madame de Narbonne et de la tournée qu'il vient d'effectuer sur place. Il doit reconnaître que le sous-ingénieur de Laon s'est effectivement écarté « du plan adopté par l'administration et des principes de bonne construction », en réduisant de son propre chef non seulement la largeur de 3 pieds mais aussi l'épaisseur de 3 pouces et en employant des pierres calcaires plus friables au lieu de « bons matériaux ».⁵⁰ Interrogé, le sous-ingénieur Chambrette se défend, non sans une certaine mauvaise foi assez révélatrice du peu d'empressement de l'administration des Ponts et Chaussées à satisfaire le caprice d'une dame de la cour, fût-elle la dame d'honneur de Madame Adélaïde.⁵¹

Après cet incident dont on ne connaît pas l'issue, les travaux se poursuivent au moins jusqu'en 1788. Les corvées des routes ayant été supprimées en 1786, les derniers travaux dont on a la trace sont réalisés par une série de trois adjudications⁵². Outre la construction de 621 toises de chaussée neuve en cailloutis entre le chemin d'Aizy et l'arbre de Cerny, ils concernent l'entretien sur 1 510 toises en cailloutis entre le chemin de Laon (l'actuelle D 15) et le chemin d'Aizy, mais aussi l'entretien des seules sections pavées de l'itinéraire qui exis-

47. Arch. nat. F14 177A (Généralité de Soissons). Voir en annexe pièce justificative n°5.

48. Voir Jean-Pierre Marby, « Les excès de la rivière : crues et inondations de l'Aisne, fin XVI^e siècle-XVIII^e siècle » dans Patrice Marcilloux et Guy Marival (dir.), *L'Aisne au fil de l'eau*, Laon, Archives dép. de l'Aisne, 1995.

49. Voir pièce justificative n°6.

50. Voir pièce justificative n° 7.

51. Voir pièce justificative n° 8.

52. Arch. dép. Aisne, C 1062 : adjudications en date du 28 février 1788 (élection de Soissons), des 30 mai et 5 juin 1788 (élection de Laon).

taient avant l'arrivée de Madame de Narbonne, celle qui mène de Hurtebise jusqu'au haut de la montagne de la Bove (1 331 toises) et celle qui traverse du bourg de Craonne (490 toises). Encore ne s'agit-il que d'un «entretien simple» qui consiste à remplacer les pavés cassés ou dégradés : 2 260 pavés au total seront pris dans les carrières de Mauregny-en-Haye.

Tout au long de ce véritable feuilleton qu'est l'aménagement du chemin de l'Ange-Gardien à La Bove et à Craonne et Corbeny, on a bien l'impression de suivre l'affrontement entre deux logiques, celle de l'Ancien Régime finissant, et celle du corps des Ponts et Chaussées qui annonce la société nouvelle, celle qui triomphe avec la Révolution. Quoi qu'il en soit, face à une administration déjà pré-technocratique avec sa programmation et sa gestion, le «bon plaisir» a fini par triompher. Madame de Narbonne a bien eu son chemin, avec une chaussée non pas pavée – ce qu'elle n'a certainement jamais demandé ! – mais empierrée en cailloutis. La dernière question qui se pose est de savoir si Mesdames ont effectivement utilisé le «Chemin des Dames» avant son achèvement.

De fréquents voyages de Mesdames à La Bove ?

Il est indispensable de se reporter d'abord aux conditions générales des voyages à la fin du XVIII^e siècle, avec des véhicules lents (carrosses ou chaises de poste) et un réseau routier inachevé. On ne se déplace guère qu'à la belle saison, entre les mois de mai et de septembre, et dans tous les cas beaucoup moins facilement qu'à notre époque, celle des week-ends à la campagne et des grands départs en vacances.

Même pour des personnages de haut rang comme les princesses de France, les voyages restent relativement rares. Chacun de leurs déplacements est quasiment une affaire d'État : ce n'est qu'en 1786 que Louis XVI finit, après plusieurs refus, par autoriser «Mesdames tantes» à aller prendre les eaux à Vichy. Chaque voyage est préparé par une active correspondance entre Versailles et les intendants qui sont chargés de reboucher les ornières et d'ordonner les réparations les plus urgentes à faire sur le réseau routier – et de veiller au nombre de chevaux disponibles aux relais de postes. Il faut aussi veiller à l'approvisionnement de la table de Mesdames et de leur suite. Car les princesses ne se déplacent jamais seules dans un seul carrosse ! Elles sont accompagnées de dames et de valets, d'officiers de bouche et de gardes du corps, d'un équipage qui peut compter jusqu'à une soixantaine de personnes et qui chemine avec elles, mais aussi avant et après elles, dans plusieurs voitures et chaises. Il est difficile d'imaginer l'incognito, même en dehors des voyages officiels qui prévoient des réceptions par les villes traversées, avec remises de présents et compliments.

À partir de 1776, Mesdames de France ont toujours leurs appartements à Versailles, mais elles résident le plus souvent à Meudon dans leur château de Bellevue, l'ancienne demeure de Madame de Pompadour. Chaque année ou presque, généralement au mois d'août, elles participent avec le roi et la cour au «grand voyage» de Compiègne, où Louis XVI continue à embellir le château construit pour son grand-père Louis XV et où il aime à chasser en forêt. Mais en

1776, la même année que Madame de Narbonne devenait propriétaire de La Bove, Madame Adélaïde a fait le 3 février, en commun avec sa sœur Sophie, et pour la somme de 900 000 livres, l'acquisition du domaine de Louvois, aujourd'hui dans le département de la Marne, avec son château construit au siècle précédent par le ministre de la Guerre de Louis XIV (160 pièces selon un inventaire de 1782), son immense parc et aussi un bon millier d'hectares de terres, de bois et de vignes entre Épernay et Reims. Madame Adélaïde n'a pourtant effectué que de très rares séjours à Louvois : elle y vient seule en septembre 1781, et pour six jours seulement ; elle y revient, en compagnie de Victoire, pendant un mois en 1782, après être devenue par la mort de Sophie le 2 mars la seule propriétaire du duché de Louvois. Deux séjours en tout et pour tout. Pourquoi Mesdames seraient allées plus souvent à La Bove chez Madame de Narbonne que chez elles à Louvois ?

Il est relativement aisé de dresser la liste des voyages de Mesdames entre le moment où Madame de Narbonne devient seigneur de La Bove (1776) et 1788, la dernière année possible avant le début de Révolution (évidemment pas de voyage en 1789 ni en 1790, et Adélaïde et Victoire prennent le chemin de l'émigration en février 1791). Douze années qui sont aussi marquées par des événements dans la famille royale, (des deuils ou les naissances de Madame Royale en 1778 et du Dauphin en 1781) qui nécessitent la présence des tantes de Louis XVI à Versailles. Il faut aussi prendre en compte les atteintes de l'âge et de la maladie sur des femmes qui ont dépassé la cinquantaine et qui sont plutôt portées sur les excès de table. Ainsi en 1788, Madame Adélaïde souffre-t-elle d'une fistule à partir du mois de mai et jusqu'à la convalescence qui suit l'opération à laquelle elle se résout en octobre, ce qui interdit tout voyage au cours de l'année.

En l'état actuel des recherches, un seul séjour de Mesdames à La Bove qui a lieu au début de l'automne 1784 est attesté par les archives, par une lettre de Madame Victoire déjà citée d'après Striyenski⁵³ et surtout par une lettre de Du Perron à l'Intendant de Soissons en date du 6 octobre 1784.⁵⁴ L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées est allé à La Bove le 4 « pour assurer le retour de la Bove de Mesdames », une formule qui laisse à penser qu'Adélaïde et Victoire ne voyagent qu'avec certains égards dus à leur rang. Il les a d'ailleurs accompagnées sur la route de Paris jusqu'à la limite de la généralité. La suite de la lettre indique comment l'administration des Ponts et Chaussées s'efforce de satisfaire au mieux leurs volontés, quand bien même elles seraient exprimées au dernier moment :

« Mesdames, m'ayant fait l'honneur de me dire, à mon arrivée à la Bove, qu'elles comptaient passer par Villers-Cotterêts et non par Compiègne pour retourner à Bellevue, je n'ai eu que le temps d'envoyer un exprès

53. Lettre du 22 septembre 1784. Voir plus haut p. 419.

54. Arch. dép. Aisne C 426. Cette lettre figurait dans l'exposition *Les routes de l'Aisne du Chemin des Dames à l'autoroute* présentée en 1982 aux Archives départementales de l'Aisne.

avec ordre de rendre aussi solides que sûres les deux parties du nouvel alignement du Saut du cerf dans la forêt de Villers-Cotterêts et de la descente de la montagne de Vauciennes au bas de laquelle Mesdames ont dû faire halte, la route de Soissons à Paris de plus de 25 000 toises de longueur jusqu'au-delà de Nanteuil sur votre Généralité étant d'ailleurs bien pavée et en bon état de service.

Mesdames, parties hier de La Bove à 7h½ sont arrivées à Soissons à 10h½ du matin, et ont eu la bonté de témoigner leur satisfaction de l'exécution de vos ordres sur le bon état des routes, même celle de 5 lieues de traverse qu'elles ont parcourue [c'est le chemin entre Hurtebise et l'Ange Gardien sur lequel on envisage des travaux suite au mémoire accepté en février 1784 par l'assemblée des Ponts et Chaussées]. Je ne doute pas qu'elles vous en remercient lorsque vous irez leur faire votre cour, Monsieur, à leur retour à Versailles à la fin de ce mois.

Ces Dames ont annoncé qu'elles iraient à Louvois en 1785 par Compiègne et Soissons, on assure ainsi qu'il y aura grand voyage du Roi à Compiègne et des passages continuels de la Reine et de la cour en détail à Louvois et toujours sur la route de Compiègne par Soissons qui mérite, Monsieur, toute votre attention relativement aux moyens que je vais avoir l'honneur de vous demander de vous proposer pour la rendre un jour aussi solide qu'agréable. Tout est possible avec des fonds et de l'activité ! [...] »

On sait que finalement Mesdames ne sont pas allées à Louvois en 1785, et rien n'indique que cette année-là elles devaient repasser par La Bove. Dans son ordonnance du 30 août 1780, l'Intendant Le Pelletier parlait déjà d'un « voyage que Mesdames de France devaient faire à La Bove et qu'elles se proposent toujours d'exécuter ». Dès lors, quel crédit peut-on apporter aux contemporains qui, de Du Perron lui-même à l'abbé de Ruallem, évoquent des séjours de Mesdames chaque année à la Bove ? Selon toute vraisemblance, ces séjours ont plus existé en intention qu'en réalité. Hypothétique jusqu'en 1784, la venue des princesses chez Madame de Narbonne n'en revenait pas moins comme l'argument principal pour entreprendre des travaux dont le coût apparaissait disproportionné jusque dans les bureaux de l'administration royale. Le nom de « Chemin des Dames » pourrait trouver son origine dans le passage, toujours annoncé mais si longtemps différé, quasiment fantasmé, des filles de Louis XV. L'explication est peut-être encore plus simple. Voir se construire un chemin pour leur passage, ce qui a été effectivement fait de 1785 à 1788, alors que de grandes routes pour aller de Reims à Laon et de Soissons à Laon ne connaissaient pas les mêmes améliorations, ne pouvait que marquer durablement la mémoire des populations locales.

Après la Révolution qui a jeté dès février 1791 Mesdames et la duchesse de Narbonne sur les routes de l'émigration, et qui a provoqué la mise en vente comme bien national de la propriété de La Bove, le toponyme s'installe peu à peu, d'abord dans les habitudes, puis sur les cartes. Il n'en conserve pas moins un halo d'imaginaire qui augmente encore pendant la première guerre mondiale

lorsque, en un lieu au nom si prometteur, on rencontre la mort plutôt que l'amour. C'est donc une exceptionnelle notoriété pour un toponyme local à travers un rapide processus métonymique. Il aura suffi de quelques semaines en 1917 pour que la petite route où flottaient de vagues souvenirs historiques donne son nom, d'abord au plateau où elle serpentait, puis au champ de bataille lui-même, un champ de bataille qui semble désormais résumer pour nos contemporains, de façon complémentaire et parfois concurrente par rapport à Verdun, toute la guerre de 1914-1918.

Guy MARIVAL

Pièces justificatives

N.B. : L'orthographe et la ponctuation ont été modernisées.

Pièce n° 1

Lettre de Randon de Pommery, intendant de Madame Adélaïde, à Rouillé d'Orfeuil, intendant de la province de Champagne, concernant le prochain voyage de Mesdames à Louvois et à La Bove (28 mai 1779)

Arch. dép. Marne, C 1701

Paris, le 28 mai 1779

Monsieur,

Vous êtes sûrement à présent instruit que le voyage de Compiègne qui avait d'abord été arrêté, ensuite supprimé, aura sûrement lieu dans les derniers jours de juillet prochain, ou au plus tard le 1^{er} août, cela n'est point encore définitivement arrêté, ce qu'il y a de certain, c'est que le Roi n'ira pas avant la Saint-Jacques [le Majeur, fête le 25 juillet].

Il est très décidé, et Mesdames y étaient d'ailleurs déterminées, quand même il n'y aurait point eu de voyage de Compiègne que Mesdames iront cette année à Louvois et qu'au moyen du voyage de Compiègne, elles arriveront par Soissons et Reims, le lendemain de la Notre-Dame d'août. Vous pouvez, Monsieur, regarder cela comme certain. Il n'est pas moins certain, qu'en partant de Louvois, elles iront dîner à la Bauve [sic pour La Bove] chez Madame la Comtesse de Narbonne, au moyen de quoi, vous aurez, Monsieur, à faire visiter les chemins depuis Reims jusqu'au bac à Berry.

Une chose que je désirerais, Monsieur, c'est que vous voulussiez bien m'accorder la première demi-corvée de la paroisse de Bisseuil pour faire charrier la grève qui va être nécessaire pour sabler les cours et autres parties qu'il est indispensable de couvrir de grève pour le moment du voyage. Je vous demande Monsieur, avec instance cette demi-corvée et de vouloir bien la faire ordonner tout de suite.

J'aurai aussi Monsieur, à vous demander de faire rabattre les ornières, et même les remplir de cailloux si cela se peut, du chemin de la Montagne qui va de Louvois à Bouzy et que les paysans ont déjà en partie détruit avec leurs voitures.¹

J'ai l'honneur d'être...

De Pommery.

[Une autre lettre annonce le report du voyage à une autre année... comme cela avait déjà été le cas en 1778. Le premier voyage de Madame Adélaïde à Louvois aura lieu en 1780].

Pièce n° 2

Réponse de à l'intendant de Soissons Le Pelletier au mémoire de Madame de Narbonne concernant le chemin de l'Ange-Gardien à Craonne et à Corbeny (30 août 1780)

Arch. dép. Aisne, C 514

Madame la Comtesse de Narbonne

Le 30 août 1780

Mon subdélégué à Craonne, Madame, m'a fait passer ainsi que vous l'en avez chargé, votre mémoire concernant le chemin de l'Ange Gardien à Craonne et à Corbeny. Quand ce chemin, Madame, ne serait pas de la plus grande utilité pour le commerce des vins du Laonnois, il suffit que ce soit celui que Mesdames de France doivent prendre pour se ren-

dre à La Bove, et qu'il vous intéresse d'ailleurs personnellement, Madame, pour que j'y fasse l'attention la plus grande.

J'aurais désiré pouvoir y faire travailler dès à présent, mais les paroisses de votre canton ayant presque totalement achevé leurs tâches de corvées, je n'y ai vu aucune possibilité. Je me suis donc contenté d'ordonner qu'à commencer de 1781, il sera appliqué annuellement à la continuation et à l'entretien du chemin dont il s'agit un nombre de paroisses suffisant, au moyen de quoi vous pouvez être assurée, Madame, qu'il sera mis et entretenu par la suite dans le même état.

Je suis enchanté, Madame, d'avoir pu dans cette occasion faire ce qui vous est agréable, et vous donner une nouvelle preuve du respect infini avec lequel je suis, Madame, votre...

Pièce n° 3

Mémoire de l'ingénieur en chef de la généralité de Soissons pour la réparation à neuf du chemin de Soissons à Craonne et Corbeny depuis sa jonction à la grande route de Soissons à Laon (1^{er} décembre 1783)

Arch. nat., F14 177A

Mémoire pour faire connaître préliminairement les pentes, la nature du terrain, et les ouvrages à faire pour la réparation à neuf du chemin de Soissons à Craonne et Corbeny depuis sa jonction à la grande route de Soissons à Laon, environ 200 toises au dessus de l'Ange Gardien jusqu'à l'entrée de Corbeny sur une longueur totale de 12 782 toises.

Nota : Ce mémoire est précédé de quelques observations sur les avantages particuliers de cet embranchement et se termine par une comparaison des ouvrages à exécuter sur cette partie de route avec les forces qui pourront y être appliquées chaque année jusqu'à sa perfection.

Avantages dudit embranchement

Les routes qui conduisent aux trois villes de Soissons, Laon et Reims forment sur la carte un triangle qui renferme dans contredit le meilleur canton de la généralité eu égard à ses productions en vins et en bled [céréales]. De ces trois route, la seule qui conduit de Soissons à Reims sur treize lieues de longueur peut être regardée comme perfectionnée, celle de Soissons à Laon sur sept lieues n'est qu'à moitié faite, et celle de Laon à Reims sur environ dix lieues quoiqu'exécutée, est en si mauvais état par la qualité des matériaux employés à sa construction et à son entretien, que cette route ne peut être fréquentée qu'avec peine la majeure partie de l'hiver, et prive ainsi une grande partie des communautés adjacentes d'un débouché qui leur est absolument nécessaire pour le transport de leurs denrées.

Des embranchements qui partiraient de l'intérieur du triangle susdit pour aboutir à chacune des routes qui le terminent deviennent donc indispensables. Or on ne peut disconvenir que l'embranchement susdit qui partage au milieu les routes de Laon à Reims et de Laon à Soissons, s'il était perfectionné, ne fût très utile et ne remédiât même en partie au défaut de la première route, soit par sa position puisqu'il fournirait un débouché avantageux aux meilleurs vignobles du Laonnois, soit par la nature du sol et des matériaux qui, sans être excellents, sont néanmoins préférables à ceux employés sur la route de Laon à Reims.

Une raison qu'on peut joindre aux précédentes sur l'utilité particulière de cette route et qu'on jugera peut-être ne céder en rien aux raisons d'avantage public se tire du débouché

qu'elle procure à la terre de La Bove appartenant à Madame la Duchesse de Narbonne qui reçoit annuellement nos augustes princesses. Pendant le séjour de Mesdames, ce chemin est aussi fréquenté qu'aucun autre de la généralité et sa réparation est très nécessaire pour assurer leur retour.

Indication des ouvrages

Article 1^{er} : Partant de la jonction dudit embranchement à la roue de Soissons à Laon au point désigné sur le plan par la lettre A. jusqu'à celui désigné par B. dans une longueur de 550 toises en plaine avec de faibles pentes, cette partie exécutée en ligne droite côtoyant le chemin actuel qui sera seulement élargi sur la gauche d'environ six pieds réduits afin de lui donner une largeur de trente pieds, les déblais qui auront lieu pour le règlement des pentes évalués à 1/3 de toise cube par toise courante, le tout exécuté dans une terre grasse. Il sera fait aussi une chaussée d'empierrement de 15 pieds de largeur sur 15 pouces d'épaisseur dont la pierre sera prise sur la butte de la montagne de Jouy à 800 toises de distance.

Il sera en outre nécessaire d'exécuter dans cette partie un cassis de trente pieds de longueur et de dix-huit pieds de largeur pour l'écoulement des eaux de deux petites rampes qui se trouvent dans cette largeur, la pierre nécessaire pour l'exécution dudit cassis et approvisionné sur le local.

Nota : La largeur du chemin sera réglée partout à trente pieds, excepté dans la Montagne de Craonne où cette largeur sera réduite à 24 pieds pour diminuer le travail, et les chaussées d'empierrement partout où il en sera ordonné auront 15 pieds de largeur sur 15 et 9 pouces d'épaisseur suivant la qualité du terrain.

[...]

Article 15^e : Depuis le point T [l'entrée du faubourg de Craonne] jusqu'au point X au delà de Craonne vis-à-vis la Tuilerie dans une longueur de 502 toises il se trouve une pièce de pavé de 400 toises dont

La traverse de Craonne fait partie, les 102 restantes sont en terrain naturel sur un bon sol graveleux et n'a besoin d'aucune réparation urgente excepté un entretien simple.

Article 16^e : Du point X vis-à-vis la Tuilerie jusqu'au point Y à l'entrée de Corbeny dans une longueur de 868 toises il paraîtrait convenable de redresser les sinuosités du chemin actuel pour ne faire qu'une seule ligne droite mais cette partie du chemin est actuellement en bon état, on en pourrait différer l'exécution encore pour quelques années et s'occuper du bord des parties les plus urgentes d'autant que pour ce redressement il faudrait deux ponceaux de 4 pieds ½ d'ouverture chacun .

Résumé

De l'indication ci-dessus il résulte que pour la réparation de l'embranchement des deux routes de Laon à Reims et à Soissons, depuis l'Ange gardien jusqu'à Corbeny passant pas Crouy [lapsus calami pour Craonne], les ouvrages à faire non compris ceux des articles 15 et 16 (omis comme moins urgents) [il s'agit des tronçons de 502 toises et de 868 toises entre la ferme d'Hurtebise et l'entrée de Corbeny] consistent en 5 400 toises cubes de déblais en terres de différentes natures, 2 600 toises cubes de pierres à tirer de la carrière, transporter à 800 toises réduites et employer en chaussées, outre 350 toises cubes qui sont en approvisionnement ou proviendront des anciennes chaussées pour servir aux nouvelles, et 750 toises cubes de sable pris à 300 toises réduites pour recouvrir les chaussées d'empierrement.

Tableau

Les 12 communautés qu'on pourra seulement appliquer à la confection de cet embranchement pour ne pas nuire à l'entretien des routes principales qui l'avoisinent, contiennent environ 600 journaliers et 150 voitures qui produiront annuellement 5000 journées de manœuvres et 1 200 journées de voitures, en sorte qu'il faudra que lesdites communautés soient employées cinq à six ans à cette route pour sa confection.

S'il était possible d'appliquer quelques fonds de charité à cette route, la durée de sa confection pourrait être abrégée d'un an ou deux, mais on présume que les pertes énormes que la Généralité de Soissons a souffertes cette année par la grêle et la misère extrême que ce fléau a occasionné ne permettront peut-être pas à Monsieur l'Intendant de faire aucun sacrifice de ces fonds pour accélérer la confection de ce chemin.

Rédigé par Nous, Ingénieur du Roi en chef des Ponts et chaussées de la Généralité de Soissons

A Soissons ce premier décembre mille sept cent quatre-vingt-trois.[ces dernières lignes sont de la main de Du Perron lui-même]

[signé] Du Perron

Pièce n° 4

Lettre de l'abbé de Ruallem, trésorier de Madame Adélaïde à Colnet, secrétaire de l'Assemblée des Ponts et Chaussées à Paris (22 février 1784)

Arch. nat., F14 177A

Versailles, le 22 février 1784

Monsieur,

Je suis chargé de la part de Madame Adélaïde de vous recommander le mémoire qui vous a été présenté relativement à la nouvelle route de Soissons à La Bove dans la partie des terres depuis le grand chemin de Soissons et de Laon jusqu'à La Bove. Le canton est rempli de villages très peuplés dont les habitants éprouvent les plus grands obstacles pour l'exploitation de leurs terres par le défaut d'une route qui facilite les communications. La nature du sol rend le chemin de traverse actuellement existant impraticable après les pluies. Je peux vous le certifier parce que j'ai éprouvé les plus grandes difficultés et même des accidents en allant par ce chemin dans une année où l'automne avait été pluvieux. Madame Adélaïde espère que vous accueillerez favorablement le mémoire qui vous est présenté à ce sujet, sur lequel M. l'Intendant de Soissons a dû donner son avis.

Aux motifs de bien public détaillés dans le mémoire et que je viens de remettre sous vos yeux, cette princesse en ajoute un autre qui lui est personnel. C'est qu'allant à peu près tous les ans à La Bove, elle ne peut voyager par le chemin qui existe actuellement sans s'exposer à des accidents. Elle m'a chargé de vous prier de faire accélérer le plus qu'il vous sera possible la confection de cette nouvelle route. Je profite avec le plus grand plaisir de cette occasion pour me rappeler à votre souvenir.

Je suis avec respect, Monsieur, votre très humble et très obéissant serviteur,

L'abbé de Ruallem

Pièce n° 5

Rapport de Colnet pour l'assemblée des Ponts et Chaussées (23 février 1784)

Arch. nat., F14 177A

Soissons n° 83

La route d'embranchement de Corbeny à La Bove demandée par la lettre de M. l'intendant de Soissons du 12 février courant, paraît utile particulièrement à Madame de Narbonne. Le voyage de Mesdames de France à son château est un motif pour la demander et espérer de l'obtenir.

Sa longueur depuis la route de Soissons à Laon vers l'Ange Gardien jusques à l'entrée de Corbeny route de Reims à Laon est de 12 782 toises faisant à peu près 5 lieues 1/3 de 2400 toises.

Il paraît par le mémoire de M. Du Perron joint à la lettre que cette route également utile au pays coûterait plus de 55000 livres, qu'on ne pourrait y occuper que 8 [12 dans le mémoire de du Perron] paroisses qui ne fournissant que 600 journaliers et 150 voitures, seraient obligées d'employer 5 à 6 ans à le perfectionner.

M. l'intendant ne croit pas pouvoir fournir beaucoup de fonds de charité pour l'accélérer et demande qu'il lui soit à cet effet accordé des fonds de secours.

On pense que si l'administration est dans le dessein que cet embranchement ait lieu, on ne peut faire autrement que de contribuer à sa dépense par des fonds particuliers, afin que les autres routes ne souffrent pas dans leur entretien. Les fonds de charité pourraient y être employés et fourniraient de l'ouvrage aux plus pauvres, mais on ne pourrait payer les transports qui exigent 5950 journées de voitures. Quelque chose que l'on fasse, Mesdames ne pourraient pas jouir de cette route aussi promptement qu'on le désirerait à cause de la quantité d'ouvrage; à moins qu'on ne se contentât de réparer les plus mauvais endroits, d'élargir ceux qui seraient trop étroits et de suivre les sinuosités du chemin actuel.

Pièce n° 6

Lettre de La Bourdonnaye de Blossac, intendant de la généralité de Soissons à Madame de Narbonne (31 janvier 1785)

Arch. dép. Aisne, C 595

A Paris 31 janvier 1785

Madame,

Je vois par le compte qui vient de m'être rendu que le plan du chemin de l'Ange Gardien à La Bove a été approuvé au Conseil, mais qu'on n'y a fait jusques à présent que des réparations provisoires qui deviennent en pure perte par les changements qu'exige le projet, qu'il n'a pas été possible d'y employer les forces suffisantes à cause du besoin des grandes routes, et que les malheurs qui ont fondu de toutes parts sur la Province ont empêché qu'on y ait destiné aucun fonds.

Effectivement les fonds de secours, les fonds de charité et les autres étaient consommés lorsque j'ai été nommé à l'Intendance de Soissons. Je n'ai, Madame, aucune espèce d'économies à vous offrir et il me faudra bien du temps avant de pouvoir en faire. Il n'y faut pas compter, il faudrait trop attendre. Comme il y a apparence que les grandes routes vont se trouver perdues à la suite d'un hiver aussi pluvieux que celui-ci et qu'elles ne permettront pas d'en distraire autant de paroisses qu'il serait nécessaire pour brusquer la confec-

tion du chemin de la Bove, je n'ai d'autre ressource pour suppléer à ces inconvénients que dans les fonds de charité que je sollicite. Le chemin de La Bove est un motif de plus pour en espérer l'augmentation.

Je prévois que M. le contrôleur général m'objectera que ces fonds ne sont pas faits pour être employés aux chemins dont la corvée est chargée et qu'on ne doit pas mêler les travaux de charité avec ceux de la corvée. Je prendrai les mesures nécessaires pour éviter cette confusion.

Il est une seule condition, Madame, dont il n'est pas possible de vous dispenser et à laquelle j'espère que vous voudrez bien avoir la bonté de souscrire, c'est de contribuer aux fonds de charité que je proposerai à M. le contrôleur général d'accorder pour le chemin de la Bove. M. le duc d'Aumont vous dira, Madame, qu'il a donné jusqu'à 10 000 livres pour en avoir 3 000 pour réparer les chemins de sa paroisse de Guiscard et contribué. Mgr le comte d'Artois était un des principaux contribuables en Poitou.

Vous avez, Madame, trop de bonnes qualités pour n'avoir pas la première de toutes : la générosité. Je suis persuadé que vous en donnerez l'exemple dans cette circonstance. Je prendrai le reste sur mon compte et je ferai certainement tout ce qui dépendra de moi pour vous procurer la prompte jouissance de ce chemin. J'ai toutes sortes de raisons pour m'y engager. Sans une indisposition qui me retient chez moi depuis plus de trois semaines sans pouvoir sortir, j'aurai eu l'honneur de vous porter ma réponse et d'aller vous assurer du respect avec lequel je suis...

Pièce n° 7

Lettre de Du Perron ingénieur en chef à l'intendant de la généralité de Soissons concernant une réclamation de Madame de Narbonne sur les travaux réalisés sur le chemin de l'Ange-Gardien à Corbeny (30 septembre 1785)

Arch. dép. Aisne, C 595

Paris ce 30 septembre 1785

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous prévenir que Mme de Narbonne à son retour de La Bove m'a fait prier de me trouver à son passage à Soissons pour conférer avec elle des travaux ordonnés sur le nouvel embranchement qui de l'Ange Gardien conduit à Corbeny par La Bove et par Craonne. Cette Dame toute sensible qu'elle est envers l'Administration de l'obtention de ce chemin m'a paru peu satisfaite de la réduction à 12 pieds de largeur de la chaussée d'empierrement construite pendant la deuxième saison, à 200 toises de distance de la ferme d'Hurtebise et sur l'élection de Laon, tandis que la même chaussée est formée sur 15 pieds sur l'élection de Soissons. Je n'ai pu que répondre à Madame de Narbonne qu'il me paraissait étonnant que le sous-ingénieur du département de Laon ne se fût pas conformé aux dimensions prescrites par le projet approuvé par l'administration pour fixer cet embranchement à 30 pieds de largeur et la chaussée à 15 pieds ainsi qu'il a été tracé par le sous-ingénieur de Soissons, que je me rendrai certain de ce défaut d'accord dans la construction de ce chemin en allant l'inspecter, et qu'à mon retour, j'aurai l'honneur, comme je le fais aujourd'hui, de vous rendre compte, Monsieur, de cette tournée vers La Bove.

Madame de Narbonne m'a paru satisfaite de ces dispositions. Je suis allé en effet à La Bove et j'ai reconnu que le nouvel embranchement a été ouvert sur 30 pieds de largeur et que la chaussée d'empierrement construite avec bons matériaux sur 500 toises élection de Soissons a été exécutée sur 15 pieds de largeur et 15 pouces d'épaisseur suivant le projet,

tandis que celle de 700 toises formée de pierres calcaires, élection de Laon, a été exécutée sur 12 pieds de largeur et 9 [pouces] d'épaisseur seulement. J'ignore les raisons qui ont pu décider le sous-ingénieur de Laon à s'écarter du plan adopté par l'administration et des principes de bonne construction.

J'attendrai votre décision sur cet objet et les ordres que vous croirez convenable de me donner, Monsieur, pour rétablir l'uniformité indispensable dans les ouvrages du même genre, et nécessaire même à la sûreté publique.

Je suis avec respect, Monsieur, votre très humble et très obéissant serviteur

Du Perron

Hôtel des Américains, vieille rue du Temple, près de la fontaine de l'Echaudé.

Pièce n° 8

Réponse de Chambrette, sous-ingénieur de l'élection de Laon à l'ingénieur en chef Du Perron pour se justifier relativement à la réclamation faite par Madame de Narbonne (3 octobre 1785)

Arch. dép. Aisne C 595

Laon, le 3 octobre 1785

Monsieur,

L'empierrement de la chaussée qui se construit de l'Ange Gardien à Corbeny a effectivement 12 pieds de largeur mais je ne sais pourquoi on vous a dit qu'il n'avait que 9 pouces d'épaisseur. Mon intention a toujours été de lui donner 12 pouces et il les a, au moins dans les parties perfectionnées.

Je n'ai jamais rien vu de positif sur ce projet avant qu'il soit commencé que les lignes de direction que M. Du Perron m'a communiquées et à quoi il a ajouté la liberté verbale de faire comme je l'entendais pour le mieux.

Le projet ne me prescrivait donc point de dimensions, ni pour l'empierrement, ni pour les accotements, ni pour la largeur des fossés. J'ai cru que ce chemin dont je suis à portée de connaître la fréquentation aurait plus de solidité avec 12 pouces d'épaisseur qu'une grande route avec 18 pouces, que Mesdames de France étaient dans le cas d'y aller dans la belle saison, il convenait de laisser aux accotements un peu plus de largeur aux dépens de l'empierrement qui, réduit à 12 pieds et retravaillé avec soin, était plus que suffisant pour la destination.

A ces considérations se sont jointes celles du besoin des grandes routes, 70 paroisses voisines venaient d'être employées aux *maisons* [sic pour *inondations*] de la rivière d'Aisne, l'incendie de Rozoy¹ en occupait presque autant. Les routes [sic pour la corvée des routes], en général peu avancées dans le Laonnois, [ont] fourni de mauvaises paroisses et de mauvais matériaux, tout me prescrivait l'économie, et je savais d'ailleurs que c'était entrer dans vos vues judicieuses que de chercher à faire le bien avec la juste compensation que les circonstances demandent; mais je n'ai jamais dit, ni prétendu, m'écarter d'un projet approuvé par l'administration.

Chambrette

1. L'incendie du 3 mai 1785 qui a détruit 213 maisons sur 340.