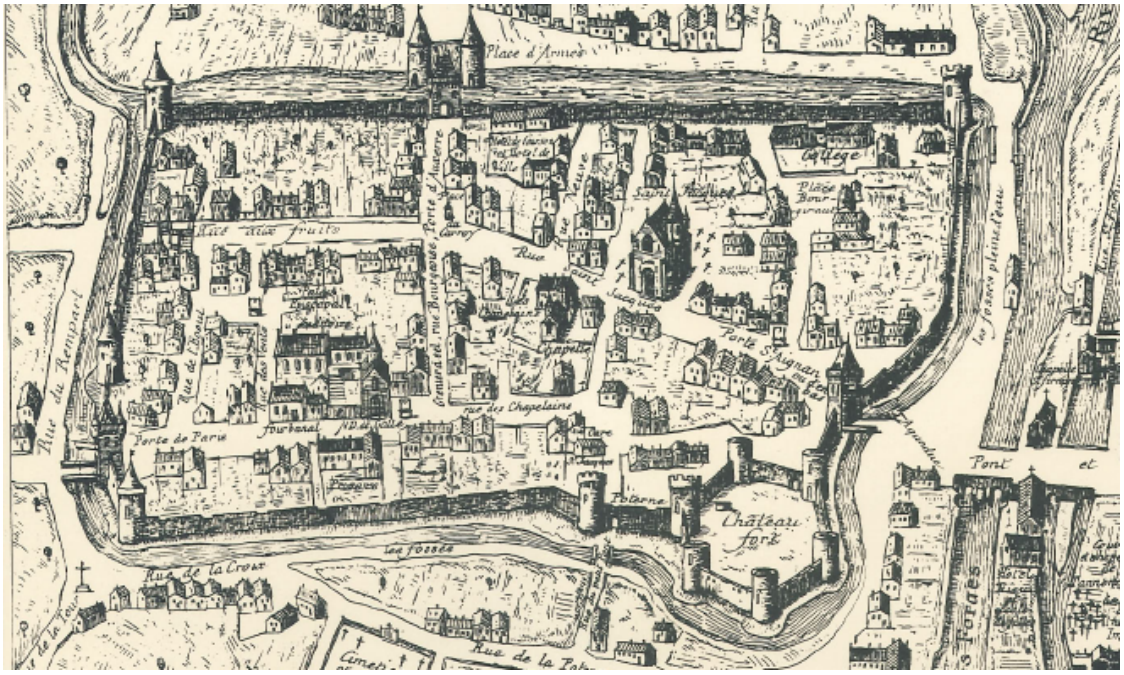
Au siècle des lumières, Cosne se libère du carcan médiéval

En ce milieu du 18ème siècle, la population cosnoise peste contre les difficultés de circulation dans la ville, enfermée dans son enceinte du Moyen-Age. Pour traverser la cité du nord au sud, les voitures doivent franchir la porte de Paris, étroite et basse, « *ce qui oblige quelquefois les voituriers* (1) *à décharger une partie de leurs voitures* ». Ensuite elles empruntent un trajet sinueux et rendu dangereux par les bâtiments en saillie, en suivant les actuelles rues Pasteur et du général de Gaulle. Le franchissement du Carroy s'avère délicat car le carrefour est souvent encombré par les étals du marché. Au bout de la rue Saint-Jacques, les voitures doivent à nouveau passer une porte, dite d'en bas, puis traverser le Nohain sur un pont très étroit.

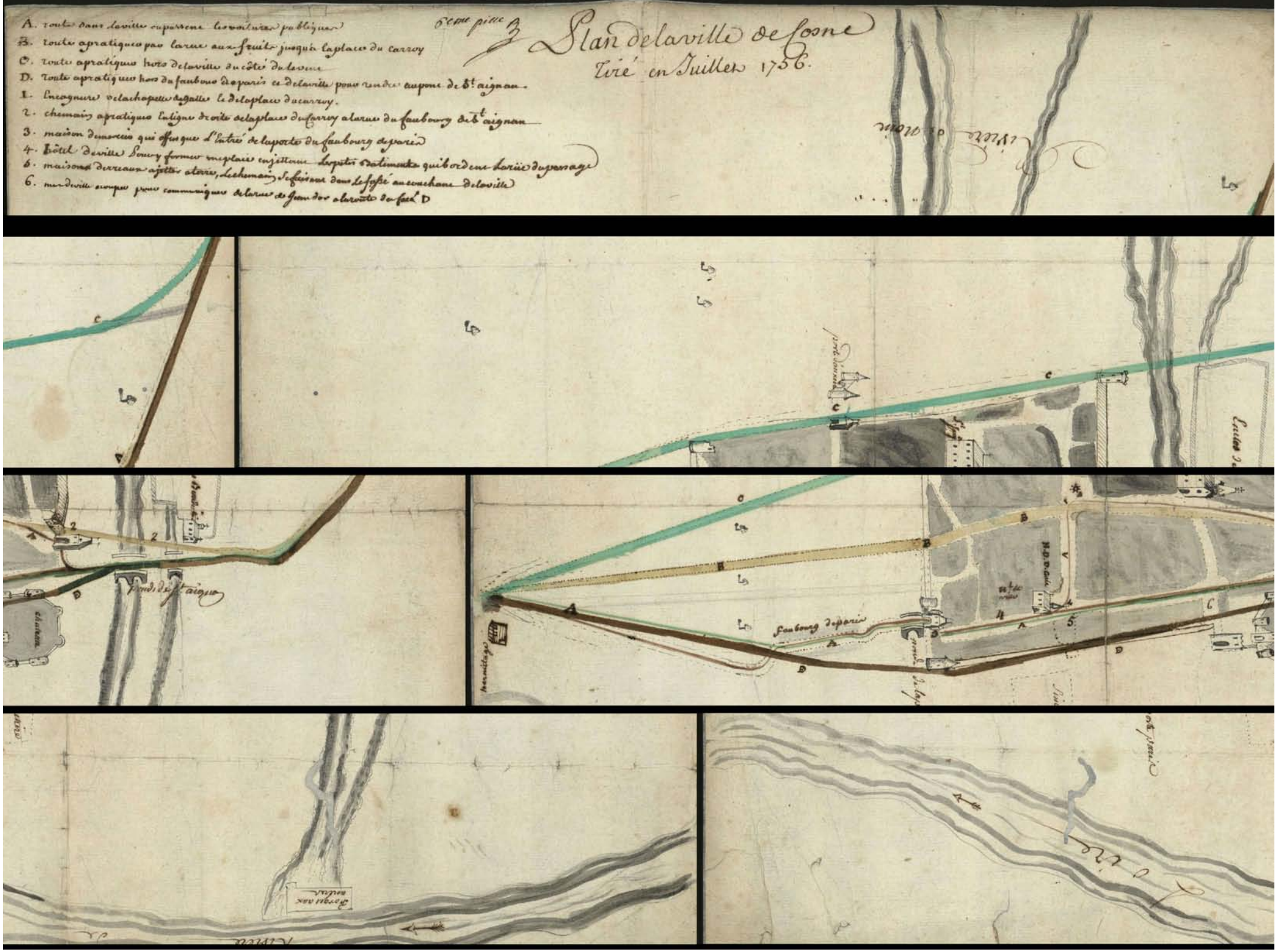


Cosne au 18ème siècle, d'après une gravure d'Amédée Jullien (1879)

L'idée germe peu à peu d'établir un nouveau circuit pour améliorer la traversée de la ville. En juillet 1756, un plan (voir page suivante) présentant quatre tracés est soumis à Roger, ingénieur de la généralité d'Orléans. Le 17 août, Trou, maire et échevin (2) de la ville de Cosne, lui livre ses « *observations sur les 4 routes* » potentielles.

Le tracé A – donc la route qu'empruntent alors les voitures pour traverser la ville – serait le moins coûteux et « *le plus avantageux aux habitants … qui sont la plus grande partie commerçants … et aubergistes.* » Il suffirait de démolir les portes qui communiquent avec les faubourgs de Paris et de Saint-Agnan et « *plusieurs maisons qui sont trop avancées sur les rues* », de couper les encoignures de certains bâtiments ainsi que la chapelle Notre-Dame de Galle, et d'élargir le pont sur le Nohain, afin de faciliter le passage des voitures.

Le tracé B, qui consiste à percer les remparts et à prolonger la rue aux Fruits (3) « *serait, après la route A, préférable, en ce qu'il serait toujours dans la ville.* »


Plan de la ville de Josne
Tiré en Juillet 1756.
A. route dans la ville qu'on prend les voitures publiques
B. route qu'on a pratiquée par la rue aux fruits jusqu'à la place du carroy
C. route qu'on a pratiquée hors de la ville du côté de la Loire
D. route qu'on a pratiquée hors du faubourg de Paris et de la ville pour rendre au pont de St aignan.
1. la cognoire de la chaussée de gallet le de la place du carroy.
2. chemin qu'on a pratiqué la ligne droite de la place du carroy a la rue du faubourg de St aignan
3. maison du marcis qui offusque l'entrée de la porte du faubourg de Paris
4. Hôtel de ville Sourd former une place en jettant les portes et batiments qui bordent une partie du passage
5. maisons derriere a jetter a terre, le chemin s'efforce dans le fossé au revelin de la ville
6. mur de ville a rompre pour communiquer de la rue de Jean de la route de Paris D
Pont de St aigna
faubourg de paris
Hermitage
Chateau
Ile
Loire

Le tracé C, qui fait passer les voitures à l'est de la ville, est jugé trop coûteux et *« ne peut être regardé comme admissible…Il est sans exemple qu'on ait abandonné une ville de passage où de tous temps les voitures publiques et les autres voitures et les gens de cheval ont dîné et couché, pour porter cette route hors de la ville. Ce plan ayant son exécution serait du plus préjudiciable aux habitants et causerait à une partie d'iceux une ruine inévitable. »* Afin de comprendre la justesse de cet argument d'ordre économique, rappelons que les auberges et hôtels étaient en majorité situés aux entrées de Cosne, le long de la route de Paris et dans le faubourg Saint-Agnan.

Le tracé D, à l'ouest, serait très onéreux *« par l'enlèvement des terres qui seraient nécessaires pour le comblement du fossé de la ville, qui va depuis la porte au faubourg de Paris jusqu'au château. »* En outre, ces terres de comblement seraient prises entre les remparts et la Loire, dans une zone de chènevières, où l'on cultive le chanvre, indispensable pour la fabrication de tissus et de cordages pour les mariniers. Enfin, si ces travaux se faisaient *« par corvées* (4)*, ils causeraient indubitablement la ruine des voituriers qui sont déjà très fatigués des travaux ordinaires de la grande route et des passages des troupes. »*

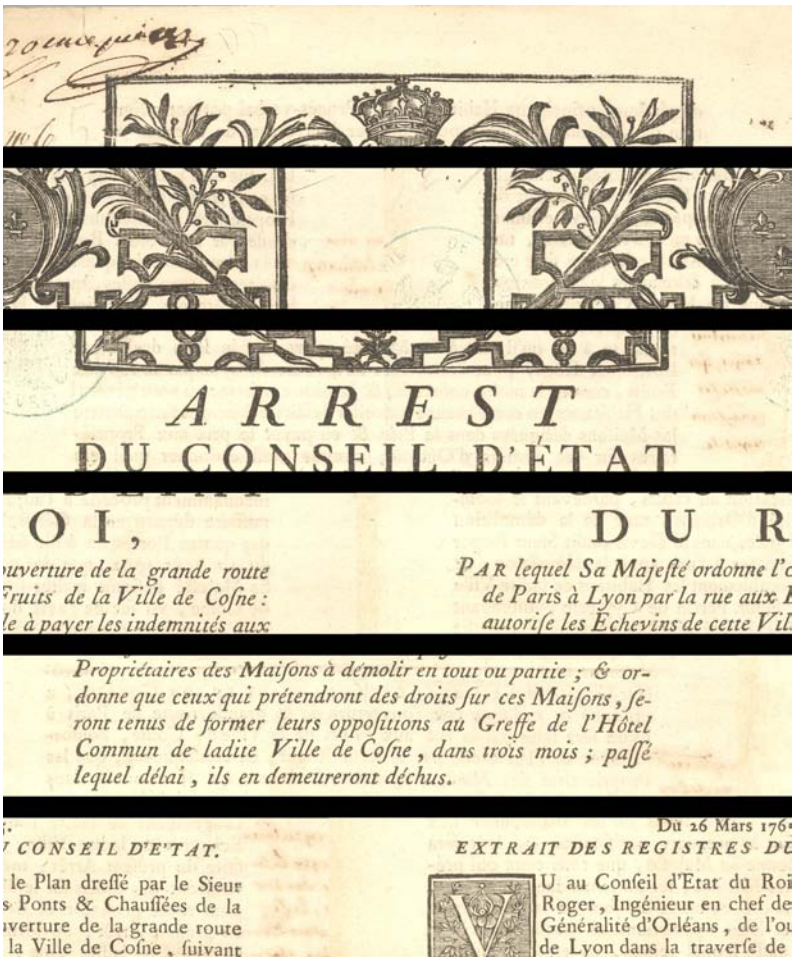
Le maire conclut son exposé par cette dernière observation : *« si l'on a quelques égards pour les habitants et que leur intérêt entre pour quelque chose dans le parti que l'on prendra, on ne doute point que la route actuelle rectifiée dans ses défauts sera préférée à toutes autres. »*

Les remarques pleines de bon sens du maire ne sont pas entendues par l'administration royale. C'est en effet le tracé B qui est retenu, comme le moins coûteux et le plus conforme au vœu général des habitants.

Le 27 août 1762, l'ingénieur Roger établit un devis estimatif *« tant de la démolition des quatre portes, qui sont trop étroites et trop basses, que des ouvrages à faire après la démolition. »*

Le 31 août, sur la réquisition des échevins de Cosne, il dresse un *« procès-verbal portant estimation des maisons à démolir pour faciliter l'ouverture de la route par la rue aux Fruits, laquelle estimation montant en total à 9630 livres. »*

Le 26 mars 1765, un arrêt du Conseil d'Etat du Roi *« ordonne que l'ouverture de la grande route de Paris à Lyon sera faite par la rue aux Fruits, conformément au plan dressé par le sieur Roger ; en conséquence, que les propriétaires des maisons et autres bâtiments qui se trouvent dans l'alignement de ladite route seront tenus de les abandonner aux échevins…, dans trois mois… de former leurs oppositions au Greffe de*


ARREST
DU CONSEIL D'ÉTAT
OI, DU R
uverture de la grande route
Fruits de la Ville de Cosne :
le à payer les indemnités aux
PAR lequel Sa Majesté ordonne l'o
de Paris à Lyon par la rue aux F
autorise les Echevins de cette Vil
Propriétaires des Maisons à démolir en tout ou partie ; & ordonne que ceux qui prétendront des droits sur ces Maisons, seront tenus de former leurs oppositions au Greffe de l'Hôtel Commun de ladite Ville de Cosne, dans trois mois ; passé lequel délai, ils en demeureront déchus.
Du 26 Mars 176
CONSEIL D'ETAT.
EXTRAIT DES REGISTRES DU
le Plan dressé par le Sieur
s Ponts & Chaussées de la
uverture de la grande route
la Ville de Cosne, suivant
U au Conseil d'Etat du Roi
Roger, Ingénieur en chef de
Généralité d'Orléans, de l'ou
de Lyon dans la traverse de

Arrêt du Conseil d'Etat du Roi, 26 mars 1765

l'Hôtel Commun, passé lequel temps, ils en demeureront déchus… Et ledit délai passé, Sa Majesté autorise lesdits échevins à payer aux propriétaires desdites maisons les indemnités convenues.»

Le 7 juillet 1765, en présence de maître Jean Louis Rameau, subdélégué de l'intendant de la généralité d'Orléans pour la ville de Cosne, il est procédé à l'adjudication des travaux de démolition des murs et des quatre portes de la cité, et des ouvrages à exécuter pour l'ouverture de la rue aux Fruits. Après enchères à la bougie, les travaux sont adjugés à Jean Baptiste Danton, couvreur, Jacques Ravot, maçon, Jacques Martinet, maître taillandier, et Jacques Legros, marchand marinier, tous demeurant à Cosne.

Au cours des mois de mai, juin et juillet 1766, le maire et les échevins font procéder à *« la démolition de plusieurs des maisons désignées pour être détruites en tout ou partie. Cette opération les met à portée de procurer dès à présent au public… une chaussée large à la vérité, mais qui sous peu de temps deviendrait peu praticable, si elle n'était revêtue en pavé… »* En effet, *« les chaussées au jars* (5) *se dégradent promptement par la fréquentation et le concours des gens de pied et des voitures, par l'écoulement resserré des eaux pluviales et surtout par l'enlèvement continuel des boues et immondices qui se forment à la superficie en temps de pluie. »* Dans un mémoire adressé à Mgr de Trudaine, intendant des finances, les édiles municipaux réclament le concours financier de l'Etat pour paver la nouvelle rue, les revenus de la commune n'étant pas suffisants pour pourvoir à cette onéreuse dépense.

Le 9 juillet 1769, un arrêt du Conseil d'Etat du Roi autorise finalement le maire et les échevins à procéder à l'adjudication des travaux de pavage de la chaussée des rues Neuve et Saint-Jacques… aux frais de la commune… Les travaux sont adjugés le 21 février 1770 à Denis Martin Belû, conducteur de routes demeurant à Gien, pour la somme de 1870 livres.

L'adjudicataire doit respecter un cahier des charges très strict : *« le pavé sera pris à la carrière de Montconor* (6) *en Berry, … déchargé sur le port de la Pescherie … et conduit par corvées dans les places où il devra être employé… »* Les pavés seront taillés en blocs carrés de 8 à 9 pouces (7). Les chaussées seront pavées sur 2 ou 3 toises (8) de largeur en pavés neufs, les côtés (ou revers) le seront en vieux pavés. *« Tous ces ouvrages seront faits en donnant une pente convenable au pavé neuf et aux revers pour l'écoulement des eaux »* dans un ruisseau ménagé au milieu de la rue.

La voie ainsi ouverte portera successivement le nom de route royale, impériale puis nationale n°7 de Paris à Lyon. En d'autres temps, la RN7 connaîtra elle aussi de mémorables embouteillages…

(1) personne chargée du transport des denrées et des marchandises, par terre ou par eau
(2) magistrat ordinairement élu par les bourgeois, en charge de la police et des affaires de la commune
(3) actuelle rue du maréchal Leclerc, entre le Carroy et la rue Edme Lavarenne
(4) journées de travail gratuit que les vassaux devaient à leur seigneur
(5) amas de gravier et de sable qu'on trouve au fond d'un cours d'eau
(6) sur la commune de Bannay
(7) le pouce équivaut à 2,70 cm
(8) la toise équivaut à 1,94m

Sources Archives municipales de Cosne :

AA 2 Registre de correspondance, 1756-1788
DD 5 Plan de Cosne, 1756
DD 7 Construction de la route de Paris à Lyon, 1761-1769