

## ÉTUDES RÉGIONALES

# Sur un ancien Grand Chemin

et aperçu historique sur les Voies de Communication du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle

par Henri CLÉRISSE

### Avant-Propos

En manière de préface à cette étude, nous voulons souligner, car cela nous paraît opportun, combien il serait regrettable de laisser détruire, ne serait-ce même que partiellement, l'une des plus belles promenades mantaises, menacée, nous dit-on, par un projet qui déclasserait la partie du chemin traversant l'aérodrome de Mantes-Gassicourt.

Pour éviter le danger qu'il peut y avoir d'aller et venir sur ce terrain au moment de l'évolution des appareils, il suffirait, semble-t-il, afin de conserver cette fraction de la vieille voie, d'installer à chacune de ses extrémités, une barrière mobile qui maintiendrait le public à l'extérieur du champ d'aviation, chaque fois qu'il y aurait un risque à y circuler.

Nous faisons appel à la Commission compétente, au nom de ceux qui, avec nous s'attachent à retrouver des témoignages du passé, pour que ne soit pas mutilée cette allée qui a le double attrait du souvenir des siècles écoulés et de la beauté de ses sous-bois aux perspectives ravissantes.

### Introduction

Cette ancienne route, connue sous le nom de chemin de Mantes à Vernon, n'est aujourd'hui, en vérité, qu'un sentier, fort modeste dans lequel il est difficile de retrouver les restes d'une grande chaussée longtemps fréquentée qui, venant de Paris et se divisant en deux parties à la sortie Ouest de Rosny, allait d'un côté, par Vernon, rejoindre à Rouen, au pied de la côte Sainte-

Catherine, la grande voie antique de la rive droite de la Seine, de *Lutétia* (Paris) à *Julio-bona* (Lillebonne) par *Pons Isaræ* (Pontoise) et d'autre côté, par La Villeneuve-en-Chevrie (*Villa-Nova*), gagnait à Evreux, par Pacy, la seconde grande voie ancienne, de Paris à Rouen, par la rive gauche de la Seine.

A Mantes, notre grand chemin traversait la ville par une chaussée devenue de nos jours, les rues Gambetta et de la Sangle, et se dirigeant par le haut des Mauduits, passant Maille, Beynes, Neauphle, gagnait à *Jouare*, aujourd'hui *Jouars-Pontchartrain*, la grande route de la rive gauche, de Paris à Rouen par *Médiolunum Aulercorum* (Evreux) et *Durocassis* (Dreux) dont il vient d'être parlé quelques lignes plus haut.

### Aperçu historique sur les voies de communication du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle.

C'est sous le règne de Henri II que l'on eut l'idée de planter des arbres le long des grands trajets ; mais ce projet n'eut qu'une exécution de peu d'étendue ; ce ne fut vraiment qu'en 1583 qu'une ordonnance autorisa de planter les routes de noyers, d'ormeaux et autres arbres. Henri IV décida que les grandes voies seraient plantées d'ormes pour servir aux fûts de l'artillerie. Cependant des lois parurent bientôt, laissant libres les propriétaires du choix des essences.

Dans la première partie du règne de Louis XIV, les postes et les messageries prirent une nouvelle extension, mais leur développement se trouva limité par le mau-

vais état des grands chemins qui n'étaient pas faits pour permettre aux voitures une marche rapide.

Jusqu'en 1626, où apparaît une Administration des Ponts et Chaussées, l'établissement et l'entretien des routes étaient souvent à la discrétion des seigneurs dans la traversée de leurs terres.

En 1660, Colbert améliora le service de la voirie en faisant exécuter quelques travaux neufs de routes.

En août 1669, le roi ordonna qu'en toutes les forêts où passe un grand chemin royal servant aux coches, carrosses, messagers et rouliers, les routes auraient au moins soixante-douze pieds de largeur (environ 23 m. 75) et que les épines et broussailles qui se trouvaient dans l'espace de soixante pieds, seraient essartés et coupés pour que ces chemins soient libres et plus sûrs. La même ordonnance obligea de planter dans les angles, places et croisées des routes, poteaux ou pyramides avec inscription et marque apparente du lieu. Jusque là, aux bifurcations, les directions étaient indiquées par des mains de bois.

La même année, le pavage des grandes routes fut entrepris.

En 1674, la lieue fut adoptée et comptée à 2.400 toises ; le point de départ des routes était aux Halles de Paris.

L'arrêt du 26 mars 1705 prescrivit la construction des routes tracées en ligne droite à travers les terres. La largeur fut de trente-six pieds pour celles destinées aux services de la poste aux lettres, de la poste aux chevaux et du roulage.

Par arrêt du 3 mai 1720, la largeur des chemins royaux est fixée à soixante pieds

(les fossés, empattements, talus ou glacis, n'étaient pas compris). Cette largeur est réduite à quarante-deux pieds par arrêt du Conseil d'Etat, en date du 6 février 1776.

On a vu que la construction de nouvelles voies avait été ordonnée par l'arrêt du 26 mars 1705, mais c'est seulement après 1730

que datent les premières grandes routes. Elles furent établies par corvées. Les hommes valides des villes, bourgs et bourgades, situés à 9.600 toises de chaque côté des chemins à construire, durent y travailler gratuitement six jours par mois en deux fractions. Les corvées étaient suspendues pendant les travaux des champs.

Les premières bornes qui jalonnèrent les routes de lieues en lieues, y furent placées par ordre de Trudaine.

### **Description de la vieille voie depuis l'ancienne porte de Rosny jusqu'aux confins du territoire de cette commune**

De nos jours, ce qui subsiste de cet ancien parcours, n'a d'intérêt, en dehors du sentier qui en marque l'emplacement, que le souvenir historique qui s'y rattache et la beauté du site, l'un des plus admirés de la contrée.

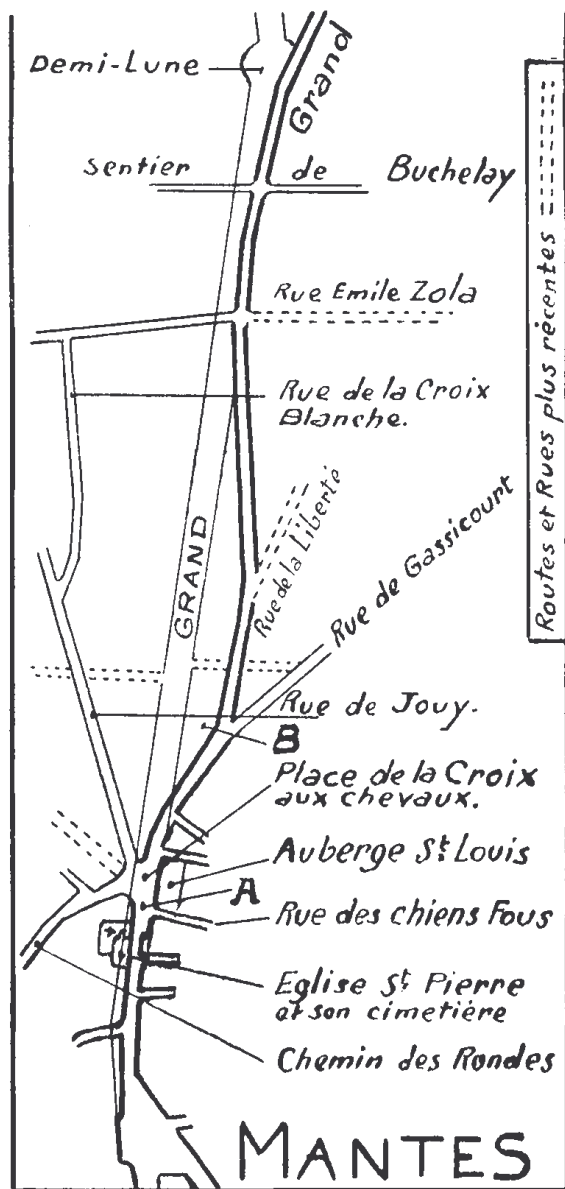
Prenant naissance à la demi-lune de l'Avenue Jean-Jaurès, ce mince ruban traverse sur une longueur environ de neuf cents mètres, la plaine de Gassicourt pour atteindre, après un trajet de deux kilomètres à travers les bois de la Butte-Verte, les champs sur la commune de Rosny, au lieu dit les Closeaux. En suite, et à deux cent cinquante mètres de là, on rencontre, à main droite, le chemin rural dit du Val Fourré, et cent mètres plus loin, à gauche celui dit des Closeaux plus moderne. De ce point, en suivant le sentier dans les terres, pendant un kilomètre et demi, sur les terroirs des Martignets et de La Pierre-Seine, on arrive au chemin de halage, en bordure du fleuve, puis on atteint la rue qui, passant devant l'entrée principale du magnifique Château bâti par Maximilien de Béthune, conduit actuellement au bac.

Après la traversée de Rosny, par sa rue principale, on suit la grande route jusqu'à l'extrémité du parc du château où elle forme un coude pour se diriger sur Rolleboise. On a devant soi, à cet endroit, la ligne du chemin de fer de Paris au Havre, au delà de laquelle, dans la projection de la route na-

tionale, la vieille chaussée, dite chemin rural de La Villeneuve-en-Chevrie, réduite à l'état de voie de culture, gravit le coteau.

Voilà dans son ensemble, ce qu'est actuellement cet ancien itinéraire.

Nous l'avons parcouru dans toute l'étendue qui vient d'être indiquée.



Sur sa chaussée dégradée, réduite de largeur, elle n'a que deux mètres par endroits, tandis que dans d'autres, à peine ses limites sont elles de cinquante à soixante centimètres ; on ne retrouve que quelques rares grosses pierres formant le fond de son ancien empierrement. Le bossage et le pirro-

tage comme on disait autrefois, ont disparu entièrement.

Nous fîmes cette promenade par un matin de juillet 1935, elle nous permit, sur place, de mieux évoquer les ombres des personnages célèbres qui y passèrent. Le temps était splendide, particulièrement chaud. Dans les champs flottait un parfum de foin coupé. Au lointain, les collines du fleuve étaient à demi voilées par la brume rose pâle de cette matinée d'été. Dans les bois, que nous atteignîmes bientôt, les oiseaux cachés dans les ramures, jetaient leurs vocalises aux rayons d'or du soleil qui commençaient à emplir les clairières.

C'est dans ce lieu, selon une tradition autrefois très répandue dans la contrée, aujourd'hui peu connue, recueillie au début du siècle dernier<sup>1</sup> : que deux jeunes gens de Rosny qui se rendaient à Mantes, un jour de l'année 1573, se trouvèrent en présence d'un homme âgé, vêtu de haillons qui, tout à coup sorti d'un épais fourré, leur avait fait connaître les événements principaux que l'avenir leur réservait : A l'aîné de ces deux garçons il prédit une mort violente, au second, il annonça qu'après le roi il serait le premier du royaume. Or, ces jeunes gens n'étaient autres, dit-on, que Louis de Béthune et Maximilien, son frère ; l'aîné et le second des enfants de François de Béthune, seigneur de Rosny.

On sait que le premier périt cinq ans après en traversant une rivière à cheval et que le second devint notre grand Sully.

« Que veux-tu pour prix de tes révélations lui auraient-ils demandé ? — Rien aurait répondu l'homme, car les efforts que chaque prédiction m'a coûtés sont nuls, les joies que j'en ai reçues et que j'en recevrai chaque jour sont sans bornes et je ne fais que restituer ce qui m'a été prêté. »

Le mystérieux personnage venait à peine de prononcer ces paroles étranges que déjà il avait disparu derrière les épais taillis.

<sup>1</sup> Pièce communiquée par M. Philippe, ex-premier adjoint au maire de Mantes.

Notre vieux chemin, après avoir traversé la plaine de Gassicourt, les bois de la Butte Verte, les champs de Rosny et franchi ce village pour se diriger sur Rolleboise, allait bientôt, dans son parcours, entre Mantes et Rosny, être déclassé pour devenir un chemin de terre et tomber peu à peu dans l'oubli, comme l'avait été, vers 1730, on le verra plus loin, celui de La Villeneuve-en-Chevrie.

En effet, on entreprit, en 1744, depuis Issou jusqu'à Limay et depuis Mantes jusqu'à Rosny, les travaux de la construction de la grande voie, actuellement route Nationale N° 13.

Les messageries allaient prendre leur essor et bientôt ces nouveaux chemins devront supporter un roulage intensif. Les diligences en pleine charge ne pèseront pas moins de 5.000 kilos.

Déjà, en 1732, on avait commencé l'élargissement du grand chemin de Paris à Mantes par Meulan, Juziers et Limay, et en 1738, celui de Rolleboise à Vernon. La route de Caen par Pacy-sur-Eure et Evreux qui aboutit à Bonnières, a été modifiée en 1753.

\*\*  
\*

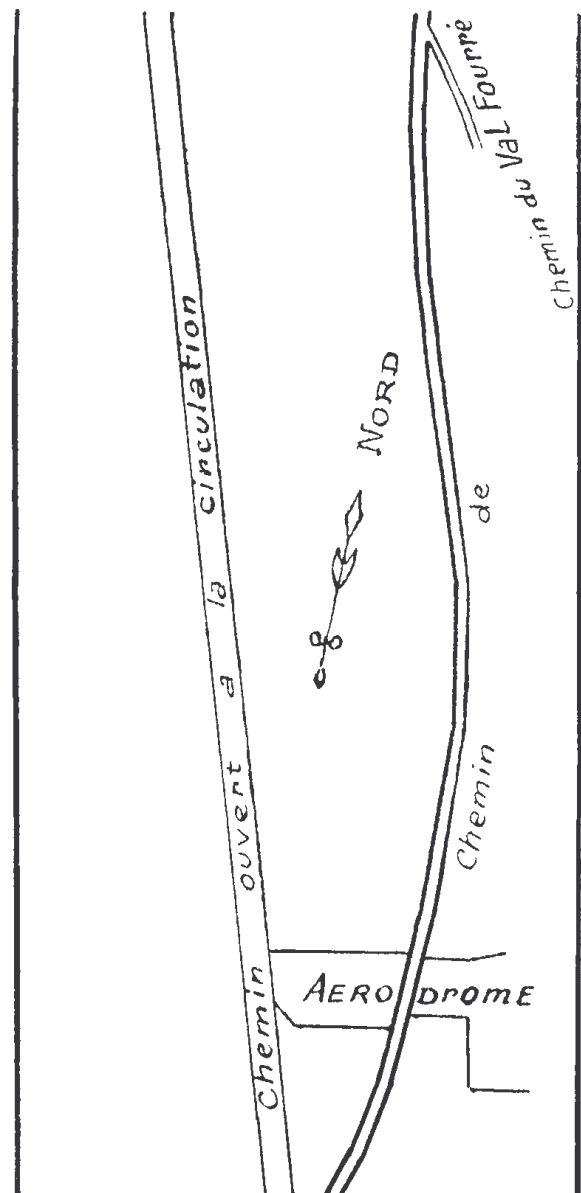
## 2<sup>e</sup> Partie

La porte de Rosny ayant été abattue en 1739, la nouvelle route put pénétrer facilement en ville par la rue de la Magdelaine (rue Gambetta actuellement), elle se raccordera sur le marché aux porcs (place de Rosny) avec la rue royale, lors du percement de celle-ci en 1766.

Avant l'exécution de la partie de la grande route, depuis Issou jusqu'à Rolleboise, de 1744 à 1753, (moins la traversée de Mantes) ; notre ancien chemin, en partant du marché aux porcs (place de Rosny) suivait toute la partie de droite de la rue Saint-Pierre, actuellement avenue de la République ; passait en bordure de la très ancienne église (fin du VI<sup>e</sup> siècle), dédiée au prince des apôtres ; construite sur remplacement

occupé par les immeubles portant de nos jours les numéros 21 et 23 de cette avenue.

L'édifice, au moment de l'élargissement de la voie, ayant été épargné, se trouva en saillie de plus de moitié de sa largeur sur le nouveau grand chemin entravant en cet endroit le trafic du roulage. Cette situation gênante prit fin en 1791, époque de la démolition du monument. Déjà son cimetière avait été coupé en 1750.



De l'autre côté de la rue, sur l'emplacement du Tribunal actuel, construit en 1905, s'élevait une vieille auberge à rou-

liers ayant pour enseigne : à l'*Hôtel de Bretagne*.

Après l'église Saint-Pierre, on arrivait à la place de la Croix-aux-Chevaux sur laquelle aboutissait le chemin des Chiens-Fous (rue Castor actuelle), celui de Jouy (rue du Chemin-de-Fer) et le chemin des Rondes (rue de Lorraine).

Sur cette place, était construit un calvaire en pierre. C'était un vieil usage de planter une croix dans les carrefours des villes et des champs.

A l'angle du Chemin des Rondes avec la rue Saint-Pierre, sur l'emplacement indiqué au plan par la lettre A, s'élevait une mesure qui disparut en 1753. C'était une maréchalerie isolée comme il s'en trouvait autrefois sur les anciens grands parcours de la vieille France. Elle ne se signalerait par rien de spécial si ce n'était là, vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, que fut imaginé par le patron ou l'un de ses ouvriers, on l'ignore ? un fer d'un modèle spécial avec rotule, pour tuyauter la lingerie.

Composé de plusieurs branches, cet outil permettait d'exécuter avec précision un même travail pour lequel, jusque là, il fallait à la main, avec une tige de fer rond, plus du double de temps pour obtenir le même résultat. Ses branches très variables dans leurs dimensions et mobiles, permettaient d'entreprendre les travaux les plus délicats et les plus compliqués en tuyautés. On s'en servit pendant longtemps à Mantes et dans la contrée, et peut-être est-ce à lui que notre région dut sa grande renommée de repasser et tuyauter le linge et plus particulièrement, les bonnets, les collets et les manchettes, comme nulle part ailleurs<sup>2</sup>.

Avant de s'engager sur le grand chemin, on passait devant l'auberge Saint-Louis qui occupait toute la partie, depuis la rue des Chiens-Fous jusqu'à la rue Saint-Louis. Elle dressait sa façade principale en bordure de

---

<sup>2</sup> Renseignements fournis par Mme Vve Seraye, née E. Belley, à Fontenay-St.-Père (1818-1918) et par messieurs Hubert, de Mantes-la-Ville (1829-1929) et Eugène Guibourg, de Mantes.

la place de la Croix-aux-Chevaux. Ses bâtiments couvraient près de 2.000 mètres carrés. Cette surface indique toute l'importance de ce vaste établissement aujourd'hui disparu.

De là, et jusqu'à un chemin de culture, auquel, de nos jours, on a donné le nom de rue de La Liberté, on suivait l'itinéraire devenu les rues de Gassicourt et des Clos-Celliers.

En construisant la maison portant le numéro 5 de cette rue, en 1928, nous avons retrouvé, lors du terrassement des caves, à l'endroit que nous indiquons au plan par la lettre B, une partie de l'empierrement de la chaussée de l'ancien parcours.

Une portion de cette Chaussée de Normandie fut supprimée après la construction de la grande route, depuis la demi-lune de Rosny jusqu'au mur de clôture présentement construit sur le côté gauche à l'entrée de la rue de la Liberté.

L'obliquité de ce mur indique la ligne d'inclinaison exacte du vieux chemin qui se dirigeait vers la plaine de Gassicourt, en passant par les lieux dits « Les Mortiers et les Glaises », dans les champs devenus, depuis la suppression de la route, les jardins des propriétés actuellement construites Avenue Jean-Jaurès, entre les rues des Clos-Celliers et Emile-Zola. Ensuite, il atteignait les bois de la Butte-Verte, puis les terres de Rosny ; passait devant l'entrée du château, traversait le village, et en ligne droite, arrivait au tournant du parc pour de là, se diriger d'un côté, sur Vernon par Rolleboise, et sur Evreux par Les Guinets, La Boissière et La Villeneuve-en-Chevrie, en escaladant le petit et le grand mont Yvelon et en passant sur les terroirs du Clos-du-Pot, des Cornouillers, du Fond de Charbon, de la Côte-aux-Pierrots et de La Rouge-Voie.

### **L'Ancien Grand Chemin depuis Rosny jusqu'à La Villeneuve-en-Chevrie**

Bien avant l'Edit des Postes, signé par Louis XI à Lucheux (Somme), le 19 juin 1464, et jusqu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle ou

commencement du XVII<sup>e</sup> siècle, les messagers qui se dirigeaient sur Pacy et sur Evreux, passaient par ce chemin. C'est à partir de ce moment, qu'un nommé Hector Feugère qui avait obtenu de Sully, un brevet de maître de poste aux chevaux, s'installa à Bonnières où le relais de la Villeneuve-en-Chevrie fut transféré ; probablement lors de la promulgation, en mai 1597, de l'Edit du roi, qui autorisait pour voyager et labourer, l'établissement de chevaux de relais.

L'antique chemin de Pacy n'en continua pas moins, pendant près d'un siècle et demi, d'être fréquenté par des entreprises qui, allant à petites journées avec leurs chevaux, n'avaient pas à recourir aux maisons de poste.

La vieille voie, peu à peu délaissée, devenue presque impraticable, parce que non entretenue, fut définitivement abandonnée vers 1730. C'est aujourd'hui un chemin de culture, dit chemin rural de la Villeneuve-en-Chevrie.

Jamais elle n'avait été une route de poste fréquentée par les messagers royaux à itinéraires fixes, auxquels succédèrent les courriers. On trouvait bien sur les parcours autres que ceux des postes, des relais pour fournir des chevaux de selle ou de harnais à toutes personnes voulant voyager à cheval et pour tous marchands et voituriers par terre et par eau et des messagers privés qui assuraient le transport des lettres et paquets, mais les coches, les carrosses des messageries royales et les courriers n'y circulaient pas.

En 1575, Henri III avait autorisé l'institution d'un coche pour Rouen par Mantes.

Il n'y avait qu'un aller et retour par semaine.

Avant que ne soit déclarée route de poste, dans les premières années du XVIII<sup>e</sup> siècle, celle de Caen par Mantes, Bonnières, Pacy-sur-Eure... ; on avait le choix, pour se rendre en coche et plus tard en carrosse, de Paris à Evreux et à Caen, de deux itinéraires, le premier par Pontoise, Magny-en-Vexin,

Ecouis, Rouen, Louviers ; le second, par Chartres et Dreux.

Lorsque le roulage pour Caen et la basse Normandie allait par la Villeneuve-en-Chevrie, on trouvait au pied du grand mont Yvelon, à l'angle du chemin de Rolleboise, une auberge qui, en même temps qu'elle exploitait son commerce, louait des chevaux de renfort pour gravir le coteau.

Cet établissement fut converti en bâtiments de ferme vers 1730. La ligne ferrée de Paris au Havre passe sur son emplacement actuellement.

Sans vouloir remonter à une haute antiquité, que d'ailleurs l'*Itinéraire des Empereurs romains* et la table attribuée à l'époque de Théodose, dite *table de Peutinger*, démentiraient, on peut supposer que placée entre les deux grandes voies décrites au début de cette étude, l'une passant par Pontoise et l'autre par Evreux, le grand chemin de Paris à Rouen, par Mantes, est ancien.

Vers l'an 1016, la célèbre abbaye de Jumièges, suivant un vieil usage, avait droit de circulation libre par eau et par terre vers Mantes et Meulan (très vraisemblablement par notre chemin).

En 1167, Raoul IV Mauvoisin, seigneur de Rosny, donna au prieuré de Gassicourt, le produit du droit perçu sur les voitures qui traversaient le bourg.

Robert de Surci, écuyer, donna, en 1192, à l'abbaye du Bec, trois quartiers de vigne à Vernon sur le chemin de Paris par Mantes.

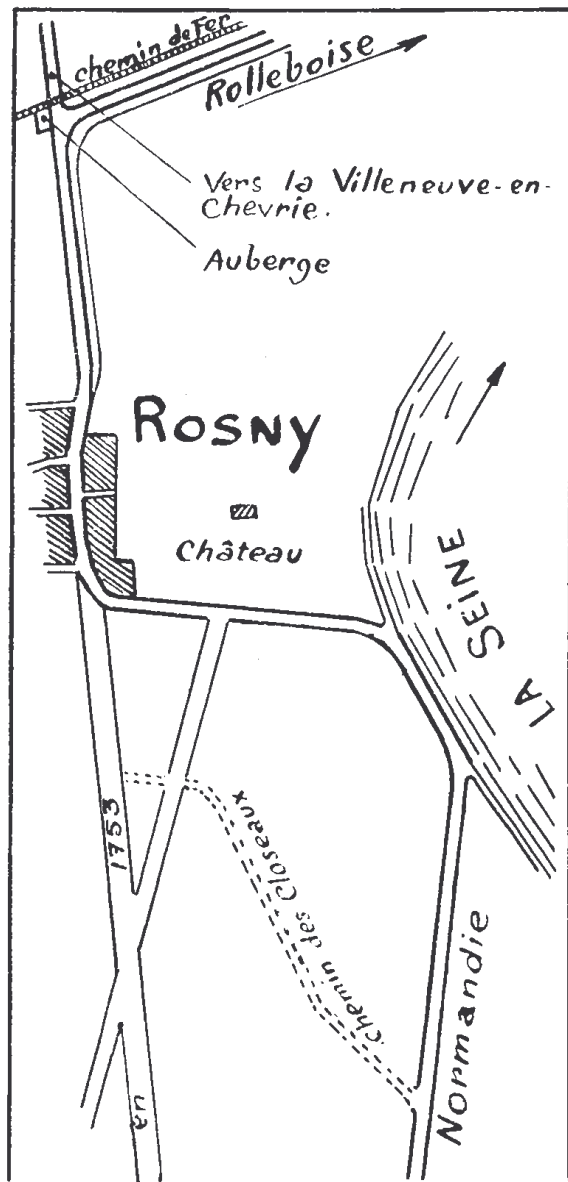
### **Les personnages célèbres qui circulèrent sur la vieille route**

Philippe Auguste, vers 1202, confirma pour Mantes, des droits de transports par terre et par eau. Il possédait à Pacy-sur-Eure, un château où il se rendait en passant par Mantes et La Villeneuve-en-Chevrie.

En 1234, Pierre de Courtenay, suivit ce même itinéraire pour venir à Mantes rendre

hommage à Saint-Louis, de sa baronnie de Conches.

Au mois de mars de l'an 1255, Saint-Louis, de retour de la terre Sainte, vint par Mantes et Vernon au château Gaillard aux Andelys. Il y revint par cette même route en août de la même année et plusieurs fois au cours de son règne.



Louis le Hutin, au retour de son voyage en Angleterre, en 1313, suivit le chemin de Paris par Vernon, Rosny et Mantes.

Ce fut également par cet itinéraire que Charles VI qui se trouvait à Mantes, le 7 octobre 1415, en apprenant la prise de Har-

fleur par les Anglais, se rendit à Vernon pour y retrouver son fils, et de là, à Rouen.

Ce chemin qui n'était qu'une voie ordinaire, devint, par le trafic qui s'y fit, à la suite de l'occupation de la Normandie et d'une partie de l'Île de France, par les Anglais, une grande voie et y restera jusqu'à sa disparition après 1753.

En septembre de l'année 1449, Charles VII qui se rendit à Louviers et de là, aux Andelys pour mettre le siège devant le Château Gaillard, traversa Mantes entouré de seigneurs et d'un fort détachement militaire.

Charles IX, à la nouvelle de la prise de Rouen par les protestants, vint mettre le siège devant cette ville en compagnie d'Antoine de Bourbon, roi de Navarre, père de Henri IV, qui y fut blessé mortellement. Ils avaient couché à Mantes et repris le grand chemin de Vernon le lendemain.

Charles IX revint à Rouen avec sa mère et son Conseil, en septembre 1563, par cette même route.

Les troupes de la Ligue vaincues à Ivry, poursuivies par l'armée de Henri IV se sauvèrent, une partie vers Chartres, l'autre vers Pontoise, celle-ci, à la tête de laquelle se trouvait Mayenne, arriva à Mantes par la chaussée de Rosny et, après s'être séparée en deux fractions, défila en ville, l'une par la Porte-aux-Saints en passant par le chemin des Rondes, l'autre par la porte de Rosny.

Le 17 août 1603, Henri IV, Marie de Médicis et la Cour, se rendirent de Mantes au Château de Rosny. On sait qu'à la suite d'un orage d'une rare violence qui éclata sur le bourg ce soir là, le roi et la reine faillirent périr emportés par les eaux.

Concini, se rendant souvent de Paris à Caen, siège de son gouvernement de Normandie, passait par Mantes.

Le 15 novembre 1617, Louis XIII, Anne d'Autriche, et toute la Cour, quittèrent Mantes pour se rendre à Rouen par Vernon et Gaillon. Le retour se fit le 30 décembre suivant, par le même chemin.

Dans le courant de l'année 1645, Louis XIV enfant, auquel Anne d'Autriche fit faire un voyage à travers le royaume ; Monsieur, duc d'Orléans, le Cardinal Mazarin, les princes et principaux seigneurs de la Cour, venant de Dieppe, arrivèrent à Mantes par le chemin de Rosny.

Le 5 juillet 1725, le régiment de Quercy-Infanterie, quittant notre ville par la route de Vernon, se rendit à Rouen pour y réprimer la révolte causée par la cherté du pain.

Le roi Louis XV, accompagné de madame de Pompadour et de plusieurs seigneurs de la Cour, revenant du Havre où il avait conduit la favorite qui n'avait jamais vu la mer, rentra à Paris par Rouen et Mantes, le 22 septembre 1749. Un goûter leur fut servi dans un bosquet à l'orée du bois de la Butte-Verte sur Gassicourt. Ce fut le dernier monarque qui passa par la vieille route.

En 1750, le marquis de Tourny, Maître des Requêtes, Intendant de Guyenne auquel la ville de Bordeaux dut tant d'embellissements, après un court séjour à Rouen et aux Andelys, en rentrant à Paris, eut dans les bois de la Butte-Verte, un accident de voiture duquel il sortit indemne, mais son secrétaire, nommé Ruellon qui l'accompagnait, eut l'oreille gauche décollée par la violence du choc et une entaille profonde à la joue.

La famille de ce dernier habitait le Petit-Andely.

Le postillon qui les conduisait, appartenait au relais de Bonnières, il eut dans sa chute, le poignet du bras gauche brisé.<sup>3</sup>

Dans les premiers jours de mai 1752, une charrette bâchée, attelée de deux chevaux, venant de la direction de Rosny, entra dans la première cour de l'auberge Saint-Louis où elle s'arrêta d'elle-même n'ayant plus de conducteur pour la diriger. Elle contenait deux moutons et de l'avoine. Les chevaux en s'arrêtant dans cet établissement sans y être conduits, démontrèrent aux en-

<sup>3</sup> Lettre de Ruellon à sa famille, relatant cet accident. Collection de M. Enne, aux Andelys.

quêteurs que les lieux leur étaient familiers. Cependant, il fut très difficile de retrouver leur propriétaire un nommé Guillot, du hameau de Boisemont près des Andelys. Quant au charretier disparu, les recherches entreprises pour le retrouver, n'aboutirent à aucun résultat. Le même jour de cet événement on ramassa un perpignan brisé sur le chemin, à la sortie de Rolleboise, que l'éleveur Guillot ne reconnut pas, d'ailleurs, pour avoir été celui ayant appartenu à son commis.<sup>4</sup>

Au mois d'août 1753, le Parlement de Rouen mandé à Versailles par Louis XV, en arrivant à Rosny, prit le grand chemin royal tout nouvellement livré à la circulation.

L'ancienne voie sur laquelle étaient passés tant d'illustres personnages et avaient circulé une foule de voyageurs, avait vécu. Elle allait disparaître insensiblement et entrer dans la légende peuplée d'ombres en emportant dans son éloignement, ses souvenirs et les secrets jalousement gardés, que lui avaient confiés de nombreux passants, au cours de sa longue existence.

*A tuit cil en escoutent,  
Plus ne serai ce que j'ai esté la tant.*

**Henri CLÉRISSE.**

\* \*

\*

*Cette étude a été publiée dans le  
« JOURNAL DE MANTES »  
des 12, 19 Août et 2 Septembre 1936*

1. BEAUMONT, MANTES

<sup>4</sup> Pièce extraite du portefeuille de M. Artoux, communiquée par Mlle Artoux.