

<https://www.menouetsesvoisinsdargonne.fr/spip.php?article937>

Après Valmy

Le service de la poste aux chevaux mal en point.

- Revue N°68 -

Date de mise en ligne : lundi 21 septembre 2015

Copyright © Sainte Ménehould et ses Voisins d'Argonne - Tous droits

réservés

Cette ligne de la poste aux chevaux, partant de Paris et allant vers Metz et bien au-delà, avait un relais tous les 15 km où l'on devait changer les chevaux qui tiraient les lourdes voitures. Depuis Châlons, il y avait le relais de Pont de Somme-Vesle, celui d'Orbéval, de Sainte-Ménéhould, de Clermont en Argonne, de Dombasle Des relais entrés dans l'histoire quand, un an auparavant, Louis XVI empruntait cette ligne pour ce qu'on appellera la fuite à Varennes.

Le relais de Pont de Somme-Vesle a perdu des chevaux, beaucoup de fourrage et a été presque dévasté ; mais il continue son service. Le relais d'Orbéval a des chevaux blessés, d'autres très fatigués ; le relais de Sainte-Ménéhould a peu souffert car la ville n'a pas vu d'ennemis ; heureux Drouet Le relais de Clermont a été aux mains des Prussiens, avec tout ce que cela implique, et le relais de Dombasle n'a plus que 5 chevaux, 8 ayant été pris par les Prussiens, 8 autres par les armées françaises.

Mais souvent le courage et la débrouillardise font que les maîtres de poste assurent toujours leur service. L'entraide joue aussi comme la maître de poste de Clermont qui apporte son aide aux relais suivants.

Bien sûr des fonds seront versés aux différents maîtres de poste, comme la veuve d'Orville, du relais d'Orbéval, qui toucha 1 500 livres ; mais les sommes allouées furent souvent jugées trop faibles.

Les routes aussi.

Pour les postillons qui conduisaient les voyageurs en cet hiver 1792, il y avait un autre inconvénient : l'état des routes. Les innombrables convois militaires, tant français qu'ennemis, les retranchements faits pour se protéger, avaient mis à rude épreuve toutes ces voies de communication. Même les routes éloignées du lieu de combat avaient été endommagées par les convois de ravitaillement des troupes.

Il fallait réparer et la Convention octroya une somme de 600 000 livres destinée aux « réparations des routes des départements frontaliers, notamment ceux qui avoisinent le théâtre de la guerre ». Le département de la Marne recevra 100 000 livres avec un acompte de 25 000 livres.

Mais pour réparer il fallait des ouvriers, et le recrutement fut délicat et difficile. Les armées recrutaient beaucoup de soldats, les campagnes avaient besoin de travailleurs, et avec la crise qui résulte de toutes les guerres, les salaires avaient tendance d'être à la baisse et le prix des denrées à la hausse. Cependant 70 hommes de La Neuville-au-Pont furent employés pour réparer la route de Gizaucourt à Sainte-Ménéhould.



La côte de Biesme.

Un lieu qui avait une importance stratégique allait demander de gros travaux : la Côte de Biesme. A l'arrivée des ennemis qui avaient pris Verdun le 2 septembre, l'avant garde de l'armée de Dumouriez avait pris position en haut de la côte, depuis Futeau jusqu'à Vienne-le-Château, et y avait creusé des retranchements. Dumouriez avait demandé aux habitants de prendre les armes au son du tocsin, de creuser des tranchées, d'aménager des abattis.

On le sait, les Prussiens durent remonter au nord et passer par le défilé de la Croix au Bois pour enfin s'ouvrir la route de Paris.

Le conflit terminé, il fallait rassembler un grand nombre d'ouvriers pour rétablir cette route qui menait à la Lorraine ; on parle de 2000 ouvriers, un nombre jugé même insuffisant.

A cette époque, pour aller à Florent-en-Argonne, on allait jusqu'en haut de la Côte de Biesme ; la route actuelle en lacets n'existait pas, celle qu'a d'ailleurs empruntée Louis XVI est aujourd'hui un chemin de terre. Puis on empruntait la route nommée « Haute chevauchée ».

John Jussy

