

Le relais de poste de Gournay sur Aronde. La roue du moulin de La Ferté Milon sur l'Ourcq. La chaussée pavée d'Oigny en Valois à Silly La Poterie. (Aisne)

(Photos J. DEMARCQ . 1981. D.R.)

ARCHEOLOGIE ROUTIERE :

Vieilles voies pavées & anciens relais de poste autour de Compiègne

par J. BERNET

La route a repris de nos jours, si l'on peut dire, le haut du pavé, en matière de transports, au point de mobiliser une part énorme des crédits d'investissements publics et privés, au détriment des autres infrastructures, particulièrement en France. La crise présente de l'énergie annonce à nouveau des jours plus difficiles pour ce type de voie de communication, qui avait déjà connu une sensible éclipse au siècle précédent, avec l'essor des canaux et surtout des chemins de fer. Mais au XVIII^e siècle la voie routière fut dans sa première apogée et ce n'est pas sans nostalgie que l'on évoquait, il y a 100 ans, le beau temps des diligences et des malle-postes (1), sinon celui du lent et coûteux roulage des marchandises - 10.km/jour en moyenne !

Depuis que le macadam et le goudron ont envahi notre voirie, les traces des anciennes routes et chemins ont presque totalement disparu ; la route moderne a ses propres monuments, analogues au bitume, ses stations service, ses motels et autres restauroutes, ayant trop souvent défiguré les paysages ; ses voies nouvelles, ses déviations, ses échangeurs, ses panneaux de signalisation ...

Pourtant le passé s'accroche avec tenacité ; le plus beau témoignage que nous en ayons, bien vivant sous nos yeux, reste constitué, à peu de choses près, par le réseau lui-même, dont la géographie, en toile d'araignée autour du centre parisien, reproduit pour l'essentiel le magnifique ensemble d'infrastructures édifié sous l'Ancien Régime, ces routes royales pavées ou ferrées établies par la dure ponction fiscale qu'était la corvée des grands chemins (2), faisant l'admiration étonnée des voyageurs étrangers à la veille de la Révolution. (3) Des routes avant tout politiques, destinées à relier la capitale aux chefs lieux administratifs, dont le trafic encore modeste contrastait avec la munificence, à une époque où la France n'était qu'à l'aube de l'économie moderne.

Si l'on sait ouvrir les yeux, si l'on prend la peine de s'écarter quelque peu de nos modernes chaussées d'asphalte et de se déplacer à la vitesse de nos ancêtres - par exemple à pied ou à bicyclette, sinon à cheval -, il reste possible de découvrir, progressivement, maints témoignages significatifs des conditions de transports d'il y a un siècle et demi à deux siècles. La Picardie et notamment notre région sont des lieux privilégiés pour une telle recherche archéologique. Parfois même l'on

-
- (1) La dernière malle-poste fonctionna en France jusqu'en 1873, dans la région de Grenoble, avant d'être supplantée par le chemin de fer. Avant l'automobile et les camions, les liaisons avec les gares ou les ports utilisaient encore largement les voitures à chevaux.
- (2) Cette corvée royale, pesant sur tous les propriétaires roturiers, fut longtemps payée " en nature ", c'est-à-dire en journées de travail. Elle était devenue un impôt en argent dans les années 1780 pour nos régions (généralités de Paris et Soissons).
- (3) Voir les remarques de ce sagace observateur qu'était A. YOUNG, dans ses célèbres "Voyages en France" de 1787-88-89.

circule encore sur des vieux pavés simplement recouverts d'une couche de bitume, réapparaissant périodiquement au gré de l'usure ; (1) on croise un bâtiment insolite ou intégré dans le nouveau paysage, qui n'est autre qu'un ancien relais de poste ...

Vieux pavés, anciennes bornes, bâtiments de relais de poste, constituent aujourd'hui les principaux témoins encore visibles de ce que fut l'ancienne route, souvent si étouffés, masqués par les infrastructures actuelles, qu'il faut les chercher avec la patience du géologue suivant un affleurement ou la minutie de l'archéologue fouillant un site.

I - UN PEU D'HISTOIRE : a) Le réseau :

Si l'on observe une carte routière de la fin du XVIIIe siècle - telle celle que nous reproduisons ci-après pour la généralité de Soissons à la Veille de la Révolution (2) -, l'on n'est pas peu étonné de son caractère tout à fait moderne : présentation de la hiérarchie des voies, avec leurs qualités, leurs numéros administratifs ... La voirie publique était déjà à l'époque une affaire nationale, dépendant de l'administration des Ponts et Chaussées, encadrée par un corps d'ingénieurs d'Etat formés depuis 1747 dans une école à Paris. (3) Les généralités servaient de cadre régional sous l'autorité de l'Intendant, ancêtre de nos modernes préfets (ou "super préfets"). Cette organisation correspondait bien à la principale et première finalité du réseau de l'époque : d'abord politique et militaire ; il s'agissait par ce biais de renforcer la centralisation gouvernementale et d'achever l'unité du pays par un bon réseau de communications ; dès le début du XVIIe siècle, la Poste était devenue un véritable service public, d'abord à usage royal et administratif (4). La numérotation des routes royales, peu différente de la nôtre aujourd'hui, montrait la hiérarchie des voies : d'abord toute la série des radiales autour de Paris : sur la carte de la généralité de Soissons, on peut noter les grands itinéraires suivants :

- N° 1 : Paris - Clermont (Amiens ...)
- N° 2 : Paris - Senlis - Roye - (Lille) - (la fameuse route des Flandres)
- N° 3 : Paris - Senlis - Compiègne - (St Quentin ...)
- N° 4 : Paris - Soissons - Laon - Vervins ...
- N° 5 : Paris - Meaux - Château-Thierry ...
- N° 6 : Paris - Meaux - Montmirail ...

Il faut attendre la route n° 7 pour avoir une semi-transversale, de Soissons à Reims, avec prolongement à l'Ouest vers Compiègne (et projet en direction de Beauvais et de Rouen) ; et encore s'agit-il en réalité surtout de la liaison Paris - Reims. Les autres transversales sont presque inexistantes, en tout cas de voirie tout à fait insuffisante, comme l'on s'en plaignait déjà à la fin du XVIIIe siècle.

(1) Il y a peu de temps encore, on roulait directement sur plusieurs kms de vieux pavés entre Verberie et Senlis.

(2) Carte de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Généralité de Soissons établie vers 1785. (Reproduction au quart - Archives départementales de l'Aisne).

(3) Cette école forma pendant un siècle uniquement des ingénieurs de l'Etat, puis à partir de 1851 des cadres du secteur privé.

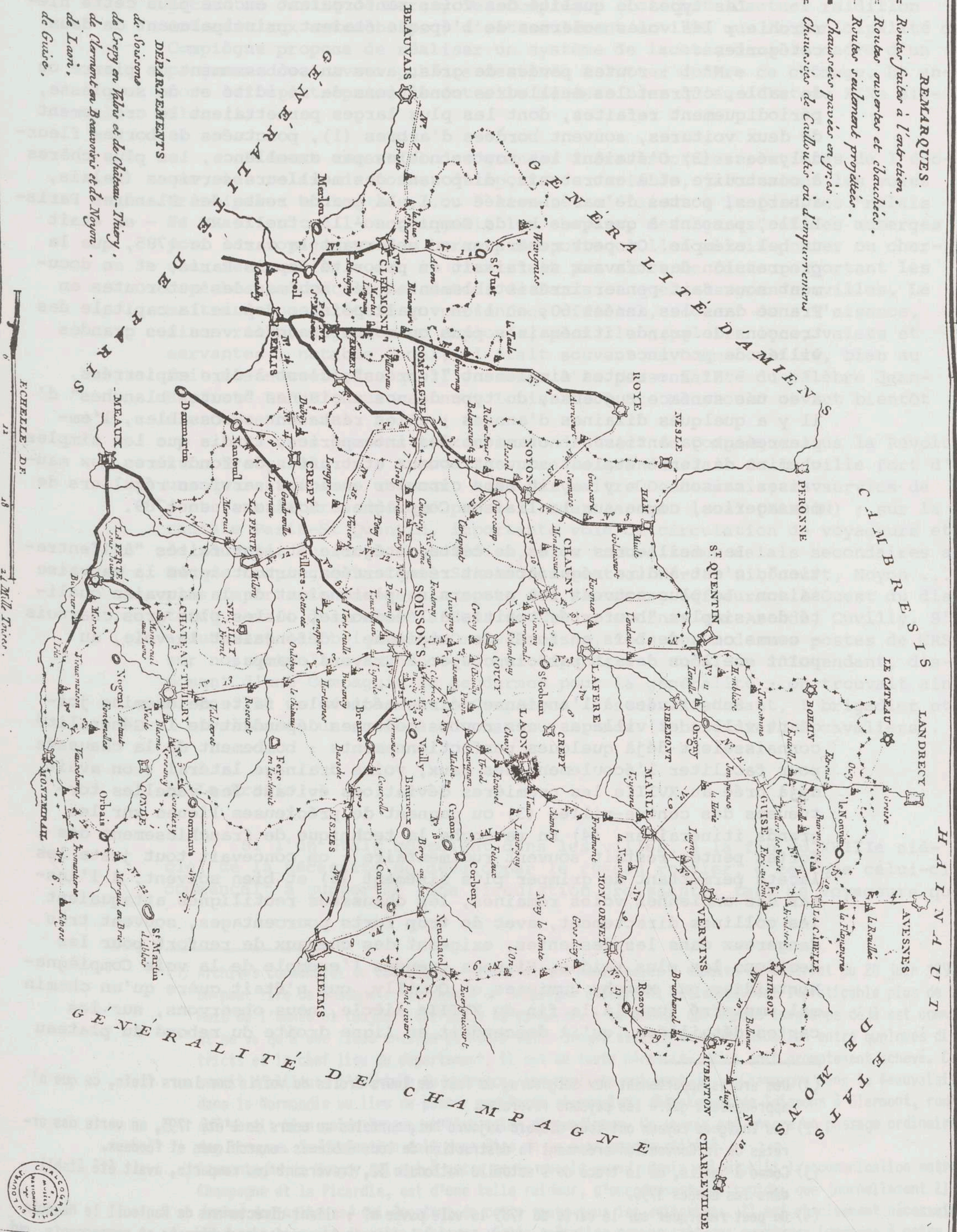
(4) L'édit de 1576 ouvrit le service postal du Roi au public ; Henri IV créa un service unifié des relais de poste qui fut perfectionné par Richelieu. Sous Louvois, (1681) la ferme générale des postes obtint le privilège du transport et de la distribution du courrier, ou "grande poste".

Le versé à Paris chez le Sr Desfontaines Graveur de Mer le Comte d'Artois, rue St Louis aux naves. N° 77.

CARTE DES ROUTES ET CHEMINS DE LA GENERALITE DE SOISSONS, A L'ENTRETIEN DE LA PROVINCE.

- REMARQUES.
- == Routes faites à l'antique.
 - Routes ouvertes et élargies.
 - Routes seulement projetées.
 - Chaussées pavées en grès.
 - Chaussées de Cailloux ou d'imperméables.

- DEPARTEMENTS
- de Soissons.
 - de Crepy en Valois et de Château-Thierry.
 - de Clermont en Beauvoisis et de Nogon.
 - de Laon.
 - de Guise.



Se vend à Paris chez le Sr. Desfontaines Graveur de Mr. le Comte d'Artois, rue St Louis aux naves. N° 77.

Les types de qualité des voies renforçaient encore plus cette hiérarchie ; les voies modernes de l'époque étaient principalement de deux catégories :

- N° 1 : routes pavées de grès, avec un soubassement de pierre ou de sable, offrant les meilleures conditions de rigidité et de souplesse, périodiquement refaites, dont les plus larges permettaient le croisement de deux voitures, souvent bordées d'arbres (1), ponctuées de bornes fleur-dalysées. (2) C'étaient les routes nobles par excellence, les plus chères à construire et à entretenir, disposant des meilleurs services (relais, auberges, postes de maréchaussée ...). La grande route des Flandres Paris-Lille, passant à quelques km de Compiègne - l'actuelle RN 17 - en était un bel exemple. On peut remarquer en observant la carte de 1785, que la progression des travaux se faisait en priorité depuis Paris, et ce document nous fait penser irrésistiblement à ces schémas des autoroutes en France dans les années 60, où l'on voyait pointer depuis la capitale des tronçons de grands itinéraires plus ou moins ébauchés vers les grandes villes de province.

- N° 2 : routes simplement "ferrées", c'est-à-dire empierrées, avec une surface rugueuse, du type de nos anciennes "routes blanches" d'il y a quelques dizaines d'années ; elles restaient carrossables, l'empièchement garantissant notamment des intempéries, tandis que les simples chemins de terre étaient souvent boueux et truffés de fondrières aux mauvaises saisons. On y voyait même circuler quelques services réguliers de messageries, comme sur la liaison Compiègne - Soissons, en 1789.

Les meilleures voies de cette catégorie étaient faites "à l'entretien", c'est-à-dire régulièrement réempierrées surtout après la mauvaise saison. Le plus souvent les usagers se plaignaient de la mauvaise qualité des simples "bouferrés" traités à l'économie, où les plus gros charrois - comme ceux de bois en forêt de Compiègne - défonçaient la voie, au point que l'on devait parfois couper à travers champs.

Substituées à l'ancienne voirie médiévale, faite de chemins joignant villes et villages, ces routes modernes dépendant de la Généralité connaissaient déjà quelques perfectionnements : bombement de la chaussée pour faciliter l'écoulement des eaux, voire drainage latéral ; on avait déjà créé au XVIIIe les premières déviations évitant les venelles tortueuses des centre-villes (3) ou gagnant de précieuses lieues sur les grands itinéraires. (4) En revanche la technique de franchissement des fortes pentes restait souvent rudimentaire : on concevait tout juste les lacets permettant de grimper plus aisément (5) et bien souvent, à l'instar des anciennes voies romaines, les chaussées rectilignes attaquaient les collines directement, avec de trop forts pourcentages, souvent très dangereux dans les descentes, exigeant des chevaux de renfort pour les sections les plus raides. Si nous prenons l'exemple de la voie Compiègne-Montdidier par Monchy Humières et Cuvilly, qui n'était guère qu'un chemin mal empierré jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, nous observons, sur les cartes détaillées, qu'il descendait en ligne droite du rebord du plateau

(1) Des arbres appartenant aux Seigneurs, du fait de leurs droits de voirie sur leurs fiefs, ce que n'appréciaient guère les paysans riverains.

(2) Ces insignes royaux ont tous disparu aujourd'hui, martelés au cours de l'été 1793, en vertu des arrêtés de la Convention ordonnant la destruction de tous emblèmes monarchiques et féodaux.

(3) Comme à Senlis, où le tracé de l'actuelle nationale 32, traversant les remparts, avait été établi dans les années 1750.

(4) On peut remarquer sur la carte de 1785 la voie pavée n° 4 allant directement de Nanteuil le Haudoin à Villers-Cotterêts, évitant Crépy en Valois, à la grande fureur de ses habitants et commerçants, qui tentèrent en vain de faire rétablir l'ancien itinéraire sous la Révolution.

(5) Rappelons que les principales routes actuelles franchissant les grands cols alpins, ne furent tracées que sous l'Empire - pour des raisons avant tout militaires et politiques.

picard au centre de Margny les Compiègne - c'était l'actuel raidillon interdit aux automobiles ; c'est seulement en 1790 que la Municipalité de Compiègne proposa de réaliser un système de lacets, dans le cadre d'un programme de travaux publics destinés à lutter contre ce chômage. Et encore cette entreprise ne fut-elle menée à bien qu'au début du XIXe siècle. (1)

Elément essentiel des grandes infrastructures routières de l'époque, les relais de poste, d'importance variable, jalonnaient les voies principales toutes les 2 ou 3 lieues : c'étaient à la fois les "relais de traction" où l'on changeait les chevaux, des "gares" et des auberges pour les voyageurs, des bureaux de poste où l'on allait porter ou chercher le courrier - car il n'existait pas alors de facteurs portant les dépêches à domicile, en dehors de Paris et quelques grandes villes. Le maître de poste était un personnage officiel, souvent dans l'aisance, sinon riche, régnant sur employés, postillons, palefreniers, valets et servantes ; notable local, il était souvent un homme cultivé, bien au fait des nouvelles - que l'on songe à la personnalité du célèbre Jean-Baptiste DROUET, qui reconnut Louis XVI à Ste Menehould et fut bientôt élu Conventionnel.

Si nous prenons l'exemple du district de Compiègne sous la Révolution française, on y trouvait, outre le grand relais de la ville fort d'une quarantaine de chevaux, tenu par maître De Beauvais, un service de poste aux lettres (dirigé par le leader jacobin local CHAMBON) ; sur la radiale Paris-St Quentin, importante voie de circulation de voyageurs et de courrier au service quotidien, l'on trouvait des relais secondaires au Sud de Compiègne-La Croix Saint-Ouen - et au Nord - Ribécourt, Noyon ... ; plus importante encore, la route des Flandres, effleurant l'Ouest du district, avait des relais à Bois de Lihus, Gournay sur Aronde, Cuvilly. S'y ajoutaient les brigades de maréchaussée, tels nos modernes postes de CRS sur nos actuelles autoroutes, qui dépendaient aussi de l'Intendant, disposant d'une Compagnie de gendarmes pour la généralité : on trouvait ainsi en 1790 un détachement à Compiègne (1 sous lieutenant, 1 brigadier et 3 cavaliers), un autre à Gournay sur Aronde (1 brigadier, 2 cavaliers).

b) Le trafic :

Si l'on était conscient dans les villes, à la fin du XVIIIe siècle, de la nécessité de développer le réseau routier, c'est que celui-ci commençait à supporter une circulation croissante, tant de voyageurs que

(1) Archives Communales de Compiègne - délibérations municipales : mémoire au district du 28 juin 1790. On peut lire ce passage : "Le chemin de Compiègne à Clermont est absolument impraticable plus de 6 mois de l'année et toujours difficile et dangereux ; ce chemin qui depuis longtemps déjà est commencé et ne va qu'à une lieue environ de notre ville devant établir une communication entre quelques districts et le chef lieu du département, il est de toute nécessité qu'il soit promptement achevé. Ce serait d'ailleurs l'avantage du commerce. Les rouliers qui vont de la Champagne dans le Beauvaisis et dans la Normandie au lieu de passer par Paris viendraient directement de Soissons à Clermont, route qui serait bien moins longue et bien moins dispendieuse. Ce chemin est encore un passage ordinaire des troupes. Sa perfection doit donc être de la plus grande utilité.

La montagne de Margny qui est à notre porte sur le grand chemin qui établit la communication entre la Champagne et la Picardie, est d'une telle raideur, d'une descente si rapide, que journallement il y arrive des malheurs, qui écartent de cette route tous les voituriers. Il est absolument nécessaire d'adoucir la pente de cette montagne. Cette opération procurerait des avantages immenses à notre ville et aux municipalités voisines et différents districts de notre département et plusieurs départements voisins et en général au commerce".

de marchandises et de courrier. Avec certes des moyens techniques bien rudimentaires, et surtout très lents, le trafic routier connaissait déjà une organisation très poussée, mi-publique, mi-privée, employant un secteur non négligeable de la population.

Si l'on consulte "l'indicateur" que ne manque pas de comporter l'almanach de Compiègne pour l'année 1788, l'on peut se rendre compte de la réalité des services publics routiers de l'époque. (1)

Située sur la ligne Paris - St Quentin, Compiègne avait un service régulier de diligences - les express de l'époque - partant de Paris pour Compiègne tous les Mercredis et Samedis, revenant sur la capitale, au départ de Compiègne les lundis et jeudis. (Le voyage durait une petite journée). On pouvait aussi emprunter la diligence Paris - St Quentin, à l'aller ou au retour, dont les départs de Paris avaient lieu respectivement les mardis et vendredis, ceux de Compiègne les lundis et vendredis. St Quentin pouvait être atteinte par charriot, depuis Compiègne, les lundis et vendredis. S'y ajoutait enfin un "service d'été" pour Noyon, chaque mercredi, par diligence "supplémentaire". Le service quotidien du courrier était assuré par la malle-poste, le transport le plus rapide, pouvant emmener quelques voyageurs à prix fort. Chaque jour la malle-poste de Paris arrivait à Compiègne à 1 heure de l'après-midi et repartait pour St Quentin vers 2 H ; celle de St Quentin arrivait vers 19 H et repartait une heure plus tard vers la capitale.

On disposait donc d'un service public pour le courrier et les voyageurs, plus que quotidien sur cette liaison cardinale.

Les autres liaisons à partir de Compiègne étaient nettement plus modestes : pour Soissons, route doublée par la voie d'eau, n'existaient que des messageries partant chaque mardi matin et revenant chaque mercredi soir ; une semblable relation fonctionnait les mardis et samedis pour Crépy en Valois, empruntant un très mauvais chemin en forêt, dont on réclamait vainement l'empierrement, d'autant qu'il était essentiel pour les charrois de bois. (2)

Pour compléter ces ressources, signalons aussi l'existence de "taxis" : laboureurs, loueurs de chevaux, voituriers ... pouvaient vous offrir leurs services pour de courtes distances ou des voyages occasionnels ; à Compiègne même, ville gardant un petit secteur de population rurale en 1789, l'almanach de 1788 ne signale pas moins de 8 noms et adresses de loueurs de chevaux en plein centre ville.

Malheureusement nous connaissons beaucoup moins bien le trafic des marchandises pour la bonne raison que le "roulage" avait un caractère privé. Pour la liaison Paris - Compiègne - Noyon, la voie d'eau - d'ailleurs aussi utilisée pour les voyageurs (3) - devait assurer l'essentiel du trafic à grande distance, notamment pour les céréales, le vin, le bois ... De la même façon la relation Compiègne - Soissons était très bien assurée par l'Aisne. Mais au-delà des culs de sacs des rivières naturelles navigables ou flottables, il fallait reprendre les marchandises par voie de terre ; l'inconvénient de ces ruptures de charge, en particulier dans la liaison Flandres - Paris, les faibles capacités des charrois terrestres, avaient incité le gouvernement à mettre en chantier un canal reliant l'Escaut, la Somme et l'Oise, dès avant la Révolution. Mais le canal CROZAT, sur le chantier duquel avait travaillé le jeune BABEUF, n'avait guère avancé que de quelques lieues avant la Révolution : c'est seulement sous

(1) Bibliothèque Municipale de Compiègne - "Almanach de Compiègne pour l'année 1788 - imprimé par BERTRAND à Compiègne.

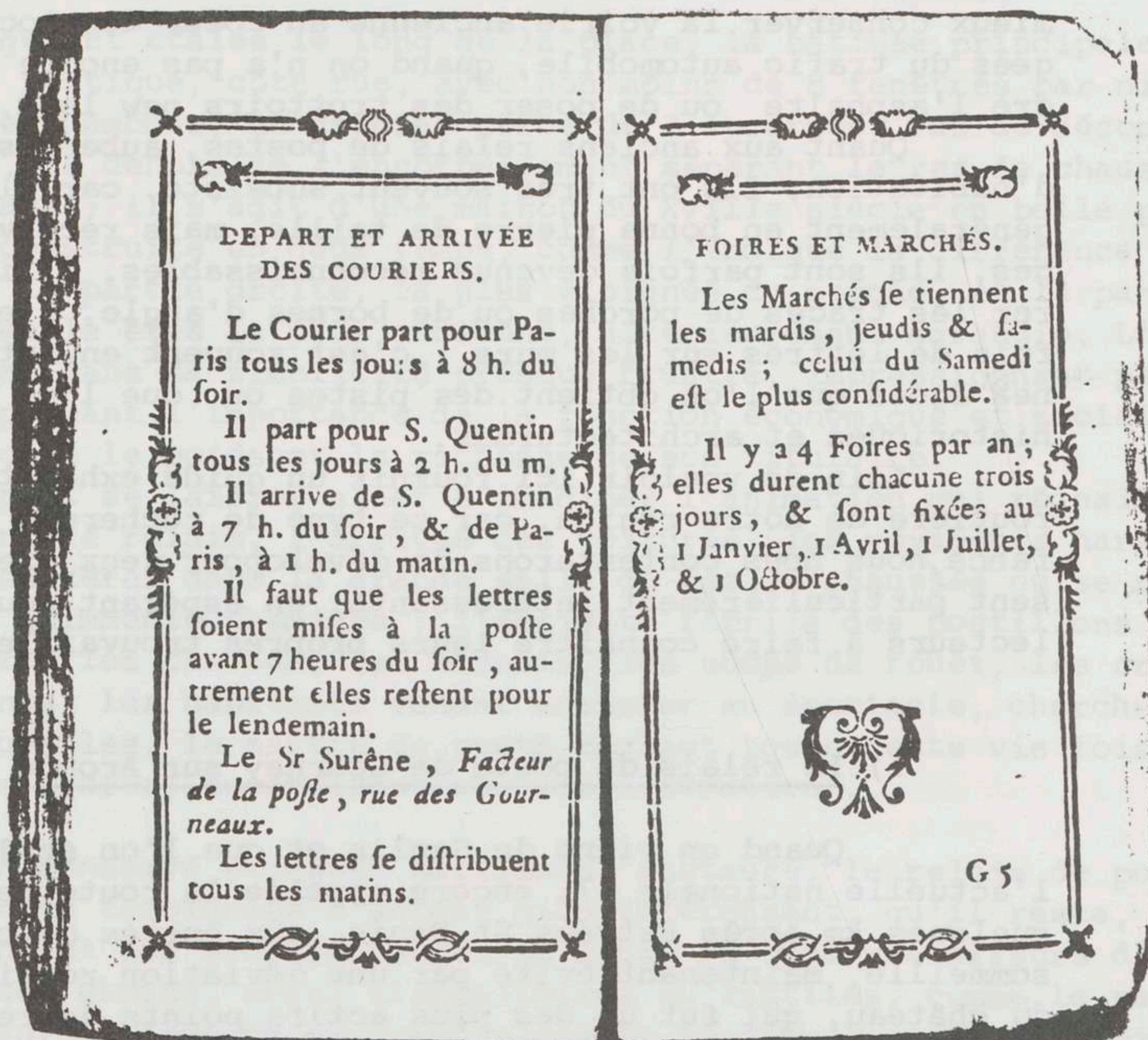
(2) Le cahier de doléances du Tiers Etat de la ville de Compiègne, réclamait dans son article 96 " que le chemin de Crépy traversant la forêt de Compiègne soit pavé ou ferré".

(3) Par coches d'eau. Nous n'avons toutefois pas trouvé d'indications d'horaires pour ceux-ci à Compiègne.

l'Empire que fut mis en service le canal de St Quentin avec sa célèbre "rampe impériale" franchissant en souterrain le seuil de Bapaume au Nord de Bohain en Vermandois. (1) De ce fait la route des Flandres connaissait un trafic important de marchandises pour la capitale, d'autant que la Picardie était un gros fournisseur de denrées alimentaires.

Pour le reste, les liaisons transversales Est - Ouest étaient totalement entravées par la faiblesse, voire l'inexistence du réseau. On a vu plus haut, comment l'on se plaignait - déjà - en 1790 à Compiègne de la quasi impossibilité de transporter des marchandises de Champagne en Normandie par la voie naturelle la plus courte (Soissons - Compiègne - Beauvais ...) ce qui rendait pratiquement obligatoire le transit des charrois par Paris.

Le matériel roulant était constitué par les grosses diligences, pouvant transporter une douzaine de passagers et des bagages, tirées par plusieurs paires de chevaux, lourdes voitures, très lentes, qu'il fallait parfois accompagner à pied dans les fortes pentes ; plus légères, les malle-postes pouvaient atteindre une vitesse commerciale de 2 à 3 lieues à l'heure ; un nouveau modèle plus léger et plus rapide fut mis en service à l'initiative de Turgot, dans les années 1770 - d'où le nom de turgotine (2) - qui permit d'accélérer les relations à obtenir une plus grande régularité du courrier. On avait tout de même réussi à atteindre de belles performances pour l'époque : dès le XVIème siècle, le "chasse marée", char à banc transportant en même temps le poisson frais et le courrier de Boulogne sur Mer à Paris, devait assurer cette liaison en 36 H. en hiver et même 24 H en été : une célérité qui n'atteignent pas toujours nos lettres en 1981.



(1) Sur l'histoire des canaux en Picardie, voir l'article de M. THORETTE : "La navigation intérieure en Picardie", paru dans le n° 45-46 des Etudes de la région parisienne. (1975)

(2) Un exemplaire figure en maquette dans le Musée Postal de Paris. Pour les voitures anciennes, l'on peut en trouver quelques unes - rares avant 1800 - dans le musée de la voiture du Palais de Compiègne.

Les camions du XVIIIe siècle étaient de lourds chars à bancs, recouverts de bâches, tirés par des boeufs ou des chevaux aiguillonnés par un compagnon rouleux marchant à pied près de son attelage ; on utilisait aussi des voitures à deux grandes roues de bois cerclées de fer, comme naguères dans nos fermes. De faible capacité, elles rivalisaient de lenteur, s'embourbant fréquemment : on comprend dans ces conditions le coût exorbitant des transports de marchandises par voie terrestre sur de longues distances, coût encore augmenté par la multiplicité des péages seigneuriaux, des douanes intérieures et des octrois. On connaît l'exemple classique de la balle de coton débarquée à Marseille, qui transportée par roulage vers Paris, mettait plusieurs semaines pour y parvenir et faisait plus que doubler le prix de la marchandise.

II - QUELQUES VESTIGES ROUTIERS DANS LA REGION DE COMPIEGNE

Découvrir des traces encore tangibles de ce que fut la route et son activité il y a deux siècles est chose de plus en plus difficile. En quelques années que de vieux pavés ont disparu sous le bitume dans les villes, les bourgs, sous la voirie moderne, même en Picardie, réputée avec le Nord de la France pour "l'enfer de ses pavés" ! Il faut en général consulter des cartes détaillées, les confronter avec des cartes anciennes, repérer les toponymes intéressants, observer les tronçons de route ou de chemins abandonnés, où l'on a le plus de chance de trouver des vestiges intacts ; les déviations routières construites depuis assez longtemps - comme à Gournay sur Aronde - ont parfois permis aussi de mieux conserver la voirie ancienne au coeur des localités, ainsi soulagées du trafic automobile, quand on n'a pas encore pris le temps de réparer l'asphalte ou de poser des trottoirs new look.

Quant aux anciens relais de postes, auberges et autres bâtiments d'habitation, ils ont très souvent subsisté, car ils étaient construits généralement en bonne pierre de taille, mais reconvertis à d'autres usages, ils sont parfois devenus méconnaissables. Il importe alors de repérer les traces de porches ou de bornes d'angle, d'enseignes ou quelquefois de lettres sur les murs ; c'est souvent en interrogeant des personnes âgées que l'on obtient des pistes ou que l'on apprend des détails historiques et architecturaux.

Loin de vouloir ici fournir un guide exhaustif de l'archéologie routière de notre région, car ce type de recherche reste encore dans l'enfance, nous nous contenterons de développer deux exemples qui nous paraissent particulièrement intéressants, en espérant qu'ils inciteront des lecteurs à faire connaître leurs propres trouvailles en la matière.

1) Le relais de poste de Gournay sur Aronde

Quand on vient de Senlis et que l'on se dirige vers le Nord sur l'actuelle nationale 17, encore appelée la route des Flandres, on arrive, quelques km après Estrées St Denis, aux portes de ce charmant bourg ensommeillé, maintenant évité par une déviation routière ayant coupé le parc du château, qui fut un des plus actifs points de relais de cette voie stratégique, à l'entrée de la Picardie.. Il faut se diriger vers le centre du village, passer l'église puis remonter la rue principale qui nous replace très vite dans l'ambiance des voyages d'il y a deux siècles. Le vieux pavé de grès affleure sur les trottoirs inégaux, ça et là sous la chaussée superficiellement goudronnée. A main droite un beau bâtiment avec un grand porche et une balustrade de fer forgé XVIIIe siècle, un coin

de rue encore en pavé, et l'inscription toujours lisible : "Hôtel du Grand Cerf", un des témoignages les moins abimés de l'époque des diligences, une de ces 15 ou 16 auberges que possédait alors Gournay. On arrive bientôt sur une grande place à la forme curieuse, bordée d'arbres, avec un terrain de jeu de choule picarde sur la droite. C'était la grand'place d'armes, où l'on réunissait en ordre de marche les bataillons militaires qui reprenaient la route au petit matin, car Gournay était une étape militaire. En face, bordant la route des Flandres qui monte vers le Nord, un beau pavillon XVIIIe qui abrite la mairie. A gauche, derrière une rangée de petits arbres taillés, entre un corps de ferme de pierre et une maison bourgeoise, opulent, dominant cette partie de la place de sa large façade légèrement en encorbellement, de son haut toit de tuiles, l'ancien relais de poste.

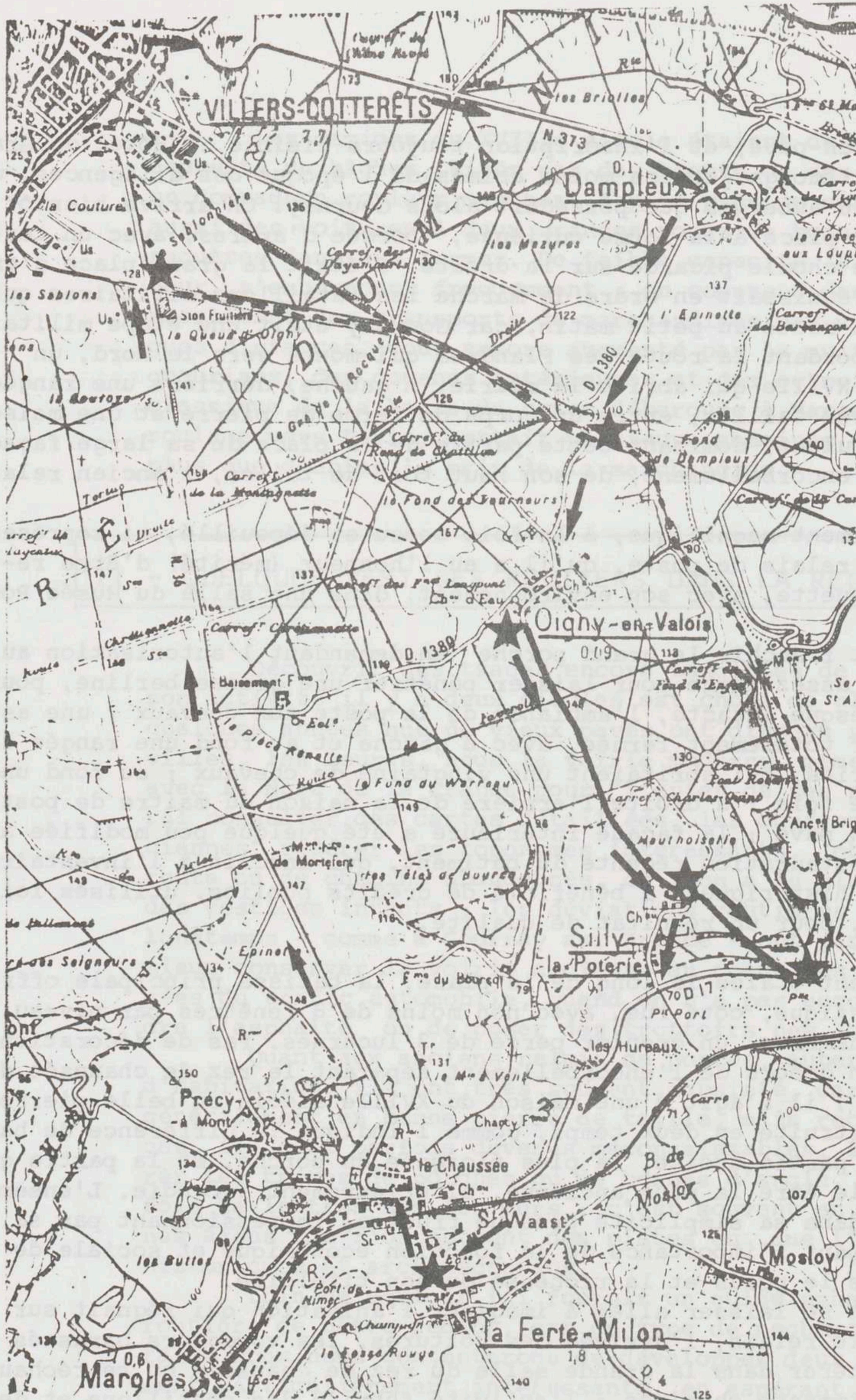
Un bâtiment magnifique, à la fois cossu et dépouillé, si représentatif, si bon relais de poste, qu'il a eu l'honneur (mérité) d'être reproduit en maquette, avec son environnement, dans une salle du Musée Postal de Paris.

Il faut franchir le grand porche (en demandant l'autorisation au propriétaire) assez large pour laisser pénétrer une grosse berline, pour découvrir, presque intacte, l'ambiance de la poste aux chevaux ; une assez vaste cour totalement fermée, avec à gauche et au fond une rangée d'anciennes écuries, qui abritaient une vingtaine de chevaux ; au fond une grange pour le foin ; à droite l'arrière de la maison du maître de poste, avec un perron pavé ; la façade intérieure a été quelque peu modifiée au cours de la restauration récente du bâtiment, qui inscrit à l'inventaire des monuments historiques, a bénéficié de crédits publics, utilisés ici à bon escient, pour un résultat de qualité.

Largement étalée le long de la place, la bâtisse principale offre une façade rustique, côté rue, avec non moins de 8 fenêtres par niveau, un étage de chambres, un grenier percé de 3 lucarnes. Pas de décoration extérieure, en dehors de l'encorbellement séparant le rez de chaussée du premier étage ; il s'agit d'une maison du XVIIIe siècle en belle pierre calcaire, construite en deux temps, comme l'indique la différence de hauteur entre la partie droite, la plus éloignée du porche, et la partie gauche, qui semble être la plus ancienne, ultérieurement agrandie. L'ensemble est beau dans sa simplicité presque frustre, impressionnant par sa taille, exprimant l'importance de la fonction économique et sociale de l'édifice, comme le poids et la richesse de son titulaire.

On peut se laisser aller à imaginer l'animation qui régnait sur la place devant le relais, l'arrivée des voitures, les voyageurs harassés venant se désaltérer dans la grande salle du rez de chaussée ou se réchauffer devant l'immense cheminée ; l'activité fébrile des postillons et des palefreniers, les chevaux, les harnais, les coups de fouet, les cris, les hennissements, les habitants venant assister au spectacle, chercher courrier et nouvelles, le maître de poste réglant toute cette vie foisonnante, donnant des ordres, supervisant son administration ...

Bien conservé et assez habilement restauré, le relais de poste de Gournay est un témoignage d'autant plus intéressant, qu'il reste, dans un cadre qui n'est pas trop défiguré, en dépit de quelques erreurs d'aménagement de ses abords, aussi dispensieuses qu'inutiles, comme le parking de bitume sur un coin de la grand'place ou l'adjonction de trottoirs bien inesthétiques. En fait c'est tout le village, avec ses pavés, ses porches, ses bornes, ses lucarnes, qui constitue un morceau d'archéologie routière, dont il faut espérer qu'elle ne se dégradera pas trop dans les prochaines années.



LEGENDE :

→ ITINERAIRE

★ ARRET

----- EX VOIE FERREE

———— ROUTE PAVEE

IGN 1/50000°

2) Une ancienne chaussée pavée près de Silly la Poterie (Aisne) :

Le petit trajet que nous proposons ici permettra de découvrir cette très belle chaussée pavée de grès, presque intacte sur environ 3500 m, entre Oigny en Valois et Silly la Poterie, au Sud Est de Villers Cotterêts ; on peut agrémenter la promenade de quelques autres visites ayant trait à d'autres aspects de l'archéologie industrielle : chemin de fer, navigation fluviale, moulin à eau ... ; l'ensemble représente un circuit d'une trentaine de km entre Villers-Cotterêts et La Ferté Milon, que l'on peut effectuer en automobile - suffisamment robuste pour supporter la route pavée -, en bicyclette, voire à pied ou à cheval !

On part de VILLERS COTTERETS, que l'on quitte par la sortie Nord-Est, en prenant la direction de Château Thierry par la ci-devant RN 373 ; on suit cette route, en pleine forêt de Retz, jusqu'au charmant village de DAMPLEUX, situé dans une grande clairière aux activités agricoles. A l'entrée du village, bifurquer sur la gauche en empruntant la petite départementale 1380, qui traverse sur 2 km environ les riches terres du plateau. On arrive, après quelques lacets de la route, dans une petite vallée plus ou moins marécageuse appelée Fond de Dampleux ; après avoir emjambé un ru temporaire par un vieux pont de pierre, l'on butte sur un talus boisé, qui n'est autre que l'emplacement de l'ancienne voie ferrée Villers-Cotterêts - La Ferté Milon, tronçon de la ligne d'Amiens à la vallée de l'Ourcq. (Cette ligne a été fermée à tout trafic en 1964 et déposée peu après, en même temps que le tronçon Compiègne - Villers-Cotterêts par Pierrefonds).

* Pont ferroviaire et ancienne halte de Dampleux - Oigny :

La route traverse le talus de l'ancienne voie ferrée sous un très beau pont en pierre, en très bon état, datant de la construction de la ligne (1882) ; la largeur de l'ouvrage indique que la ligne avait été initialement prévue pour la double voie - mais une seule fut effectivement construite. En prenant un petit sentier sur la gauche, on accède, par une pente assez raide, au niveau de l'ancienne emprise ferroviaire et l'on découvre l'emplacement de la halte desservant les villages de Dampleux et Oigny en Valois, à mi-distance desquels elle se trouvait située : un simple quai de pierre, envahi par la végétation, quelques débris de traverses sous les grands arbres, un morceau de barrière en béton et les traces d'un escalier côté Sud, sont les humbles témoignages, cependant émouvants, de l'ancienne activité ferroviaire.

Reprendre la D. 1380 après avoir franchi l'ancienne ligne sous le pont de chemin de fer et gagner le minuscule village d'Oigny en Valois, havre de paix, loin des grandes routes, formé de belles maisons de pierre dont le style est intermédiaire entre celui du Valois et du Soissonnais ; au centre du village on quitte la D. 1380 pour obliquer vers le Sud-Est, en montant légèrement vers la forêt ; avant même la sortie du village, l'on sent l'irrégularité de la route, dont les pavés ont été recouverts de bitume ; quelques dizaines de m après la dernière habitation, on atteint la chaussée pavée d'Oigny à Silly la Poterie.

* Chaussée pavée d'Oigny en Valois à Silly la Poterie (3500 m env.)

Voici un des plus beaux témoignages d'archéologie routière de notre région. Sur plus de 3 km entre ces deux villages, l'ancienne route s'étend telle que nos voies terrestres d'il y a deux siècles : large d'un peu plus de deux mètres - ne permettant donc que difficilement les croisements -, formée d'un emboîtement de beaux pavés de grès inégaux - en moyenne, leur surface apparente est de 15x20 cm - posés sur un lit de cailloutis et de sable ; leur taille et leur réajustement périodiques permettaient d'obtenir une chaussée à peu près lisse, légèrement bombée pour l'écoulement des eaux. Bien qu'elle ait quelque peu souffert des ans et du manque d'entretien (1) cette chaussée reste à peu près carrossable à petite vitesse, dans la partie comprise entre Oigny et le château de

(1) Sur une courte section à l'entrée de la forêt les pavés sont en très mauvais état, plus loin ils sont quelque peu boueux à cause des charrois de bois effectués sur cette route ; on a récemment cimenté les jointures des pavés à certains endroits, mais l'ensemble a fait preuve d'une remarquable robustesse.

Silly la Poterie ; cette section d'environ 2500 m traverse la forêt puis pénètre dans la clairière agricole de Hauthoiselle, dans le haut de Silly. On arrive alors près d'une belle ferme ancienne, puis du château à la belle porte d'entrée XVIIe, précédée d'une allée de grands arbres. La chaussée pavée se prolonge en pente assez raide vers le Sud-Est, rejoignant la D. 17 un peu avant le carrefour de Troënes, sur cette route permettant de rejoindre rapidement La Ferté Milon. Cette dernière section, relativement dangereuse pour les automobiles légères dans sa partie initiale - du fait de trous et de fortes inégalités dans le pavement - ne peut être accessible qu'aux piétons ou cavaliers. On peut l'éviter en prenant la rue principale de Silly la Poterie, qui nous permet de gagner la D. 17 un peu plus à l'Ouest, en face du "petit Port", sur le premier morceau de l'Ourcq canalisé (ancien port à bois).

On poursuit sa route jusqu'à la Ferté Milon, longeant la vallée marécageuse et boisée de cette rivière canalisée à partir de cet endroit au début du XIXe siècle, après avoir franchi par un passage à niveau la double voie de la ligne Paris Reims par La Ferté Milon, l'on arrive au centre de ce bourg jumeau, patrie de Jean RACINE.

Si l'on dispose d'un peu de temps, l'on peut s'arrêter quelques minutes entre l'Ourcq et le canal (parking aménagé), à proximité de l'ancienne mairie, ornée d'une statue du grand tragédien. On se reposera un instant sur les bords du canal : ancienne écluse, toujours en état de marche (?) ; pont de la route au-dessus du canal, (appréciera les dimensions réduites du bief à cet endroit, tant en largeur qu'en tirant d'air). Sur les bords de la rivière, de l'autre côté de la route, traces d'une installation hydraulique encore en très bon état, avec canal d'amenée, vannes, et surtout une très belle roue à aubes, munie de son système d'engrenage. (ne se visite pas).

Le retour vers Villers-Cotterêts s'effectuera par l'ancienne RN 36, percée au XVIIIe siècle à travers la forêt de Retz, et ayant supplanté l'ancienne voie par Oigny et Silly, dont nous avons admiré les restes au cours de notre promenade.

Un peu moins de 2 Km avant le centre de Villers-Cotterêts, la route arrive dans une zone industrielle et franchit un passage à niveau aux antiques barrières : le petit tronçon de voie industrielle, qui ne sert plus aujourd'hui qu'à des embranchements d'usines, se termine en cul de sac à quelques centaines de m sur la droite de la route, peu après l'aiguille d'accès de la station fruitière : il s'agit d'un vestige de l'amorce du tracé primitif de la ligne Compiègne - Villers-Cotterêts - La Ferté Milon ; dans ses dernières années de fonctionnement, en effet, la ligne uniquement marchandises partait du fasceau de voies de la gare de Villers-Cotterêts et traversait la RN 36 presque dans le centre ville, pour desservir des usines de bois situées sur la droite et rejoindre le tracé originel quelques km plus loin dans la forêt, à mi-chemin entre la gare de Villers-Cotterêts et la halte de Dampleux - Oigny.

ROUTE

DE LA DILIGENCE DE PARIS A SOISSONS.

Du Bureau des Voitures publiques, situé rue du Ponceau, Porte S. Martin, il part tous les Jedis, à 11 heures du soir, une Diligence pour Soissons, & arrive le lendemain à 11 heures du matin. Le prix des places est de 20 liv. par personnes; dans le Cabriolet, 12 livres 10 sous. Le port des paquets, 1 sou 3 den. par liv. pesant.

Distance de Paris lieues.	Sortant du Bureau, elle passe,	Distance de Paris lieues.	Heures ou elle partie.	Heures soir.
	Dans les Fauxbourgs S. Martin & S. Laurent.			
1	A la Villette, vill.	1	11	1/2
2	Au Bourget, vill. (relais).	3	12	1/2
			matin	
	Au Pontiblon.	3 1/2		
1	Au Carrefour de la route de Senlis & de Gonesse.	4	1	
2	A Roissy, vill. & chât.	5 1/2	1	1/2
1 1/2	Au Mesnil en France, vill. (rel.)	7	2	1/2
1	A Villeneuve, sous Dammartin, vill.	8	3	
1	A Dammartin, ville & chât. (rel.).	9	3	1/2
1 1/2	A Pleffis-Conty, vill. & chât.	10 1/2	4	
	A Monnoury, cab.			
1 1/2	A Nanteuil, bourg & chât. (rel.).	12	5	

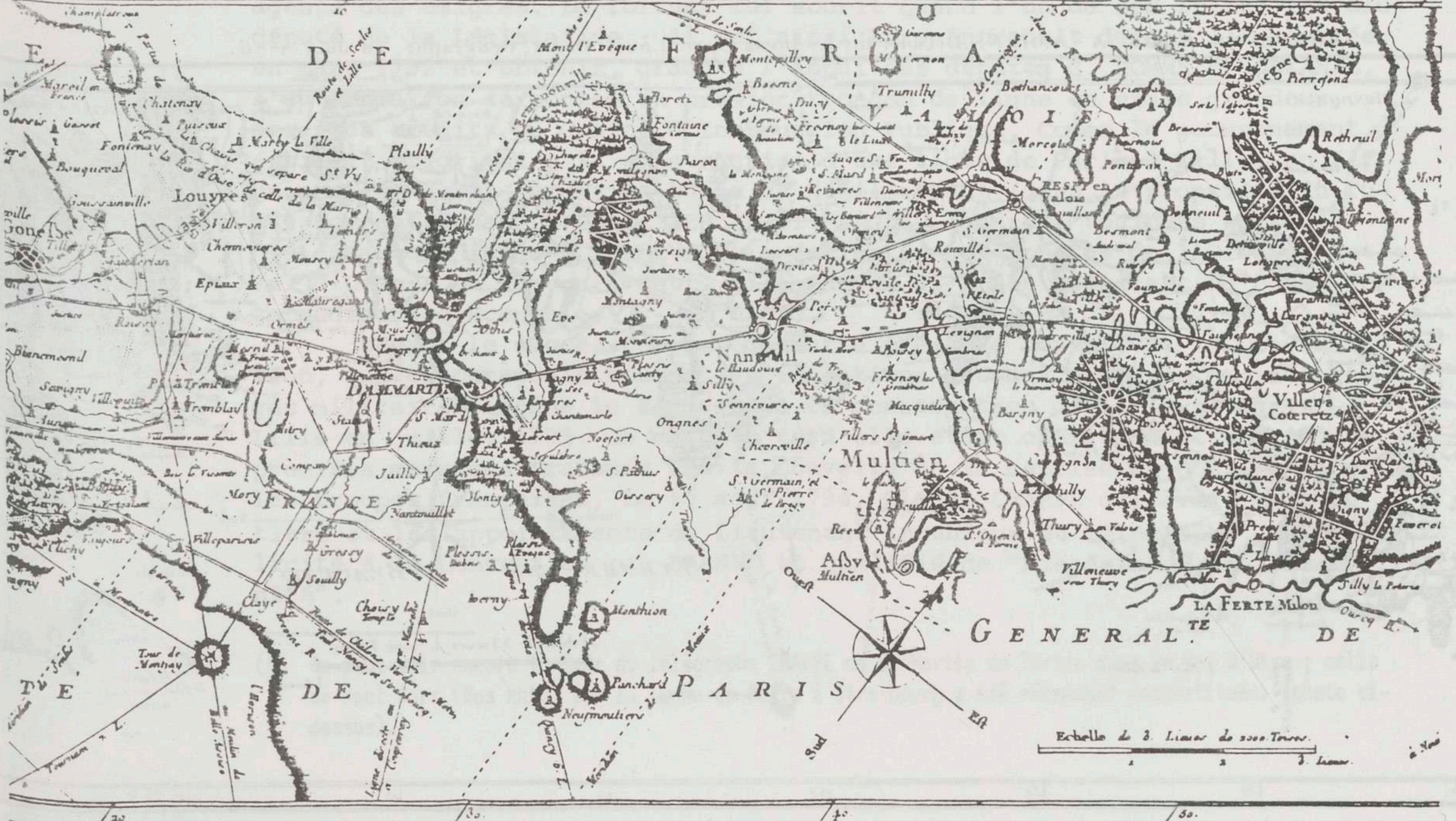
iv Route de Paris à Soissons.

lieu. s.	lieu. s.	lieu. s.
1 1/4	A la Vache Noire, cab., ferme.	13 1/4
1 1/4	A Léviguen, vill. (relais).	15
1	A Gondreville, vill.	16
1 1/4	Aux cabarets de Vaucienne.	17 1/4
1 1/4	A Villers Coterets, bourg & Ch. (relais).	19
	A travers la forêt de Villers-Coterets.	
3	A Verte-Feuille, cab. & ferme, poste.	22
1	A la Croix de Fer & à Cravançon, cab. & ferme.	23
1 1/4	A la Folie, ferme.	23 1/4
2	A SOISSONS, ville, (relais).	25 1/4



DESCRIPTION

ROUTE DE PARIS A SOISSONS, dressée et dessinée sur les Lieux par L. DENIS Géographe, en Juin, 1777.



ROUTE DE LA DILIGENCE D'AMIENS.

Il part tous les Dimanche, Mardi, Mercredi & Vendredi au soir, à minuit, une Diligence pour Amiens; elle arrive le lendemain à six heures du soir. Les Places sont de vingt-quatre livres par personne, & pour les paquets d'un sou six deniers par livre pesant.

Distance de Paris en lieues.	ELLE PASSE.	Distance de Paris en lieues.	Heures ou elle passe.
1	A la Chapelle S. Denis, <i>Par.</i>	1	1 $\frac{1}{4}$
1 $\frac{1}{4}$	A Saint Denis, <i>Ville, (relais)</i> ,	2	1
1	A Pierre-Fitte, <i>Par.</i>	3	1 $\frac{1}{2}$
1 $\frac{1}{4}$	Au Peage.	4	2
1 $\frac{1}{4}$	A Sarcelle, <i>Par.</i>	4	2
1 $\frac{1}{4}$	A côté de Villers-le-Bel.	4 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{1}{4}$
1 $\frac{1}{4}$	A Ecouen, <i>Bourg, (relais)</i> ,	5	2 $\frac{1}{4}$
1	Au Ménil-Aubry, <i>Par.</i>	6	3
1	A Champlatreux, <i>chât. & Par.</i>	7	3 $\frac{1}{2}$
1 $\frac{1}{4}$	A Luzarches, <i>Bourg, (relais)</i> .	8	3 $\frac{1}{4}$
1 $\frac{1}{4}$	Au moulin de Chaumontel.	9	4 $\frac{1}{2}$
1 $\frac{1}{4}$	Entre les bois de Royaumont & ceux d'Hérivaux.		
1	Aux premières maisons de la Morlaye, <i>Par.</i>		
1	Le long de la forêt de Chantilly.		

A ij

4 Route de la Diligence de Paris à Amiens.

lieues		lieues	matin
1 $\frac{1}{4}$	A Chantilly, (<i>Par. & Chât. rel.</i>)	10 $\frac{1}{4}$	5
2	A Creil, <i>Bourg.</i>	12 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$
1 $\frac{1}{4}$	A Nogent les Vierges, <i>Par.</i>	13 $\frac{1}{2}$	
1 $\frac{1}{4}$	A Laigneville, <i>Par. & Comm. rel.</i>	14	7
1 $\frac{1}{4}$	Aux prem. maif. de Gauffry, <i>P.</i>	14 $\frac{1}{4}$	
1	A Rentigny, <i>Paroisse.</i>	15 $\frac{1}{4}$	8
1 $\frac{1}{2}$	A Clermont, <i>Ville, (relais)</i> ,	16	
1 $\frac{1}{4}$	A l'Equipée, <i>Hameau.</i>	17	8 $\frac{1}{2}$
1	Devant le Château & le long du parc de Fitz-James.	18	9
1	Au-dessus d'Airion, <i>Par.</i>	19 $\frac{1}{4}$	10
1	A Argenlieu, <i>Château & Ham.</i>	21 $\frac{1}{4}$	12
1	A S. Just, <i>Bourg, (dîner, relais)</i>	23	après-midi
2	A Wavignies, <i>Par. (relais).</i>	23 $\frac{1}{4}$	1 $\frac{1}{4}$
1 $\frac{1}{4}$	A la Folie de Beauvoir.	24	1 $\frac{1}{2}$
1	Entre l'église & les premières maisons de Beauvoir.	25	2 $\frac{1}{4}$
1	A Breteuil, <i>Bourg, (relais).</i>	25 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
1	A Esquennoy, <i>Par.</i>	26	2 $\frac{3}{4}$
1	Au moulin neuf de Matalou.	27	3
1	A la folie de Bonneuil, <i>Ham.</i>	27 $\frac{1}{4}$	4 $\frac{1}{4}$
1	A Chapon blanc, <i>Ferme.</i>	28	4 $\frac{1}{2}$
1	A Flers, (<i>relais</i>).	29	5 $\frac{1}{4}$
1	Au Rossignol d'Efferteaux, <i>Vill.</i>	30	5 $\frac{1}{2}$
1	A S. Saufflieu, <i>Bourg.</i>	31	6
1	A Heubecourt, (<i>relais</i>).		
1	A Duri.		
1 $\frac{1}{4}$	à AMIENS.		

ROUTE DE PARIS A AMIENS, Dessinée sur les Lieux par Louis Denis, Géographe, en Juin 1776.

