

HISTORIQUE des ROUTES

du

DÉPARTEMENT de l'OISE

La nécessité d'avoir des voies de communication s'est imposée de la façon la plus absolue et de prime abord à l'homme vivant en société. Il n'est pas douteux que les premiers chemins remontent aux civilisations les plus reculées et même aux époques historiques. L'homme n'avait alors pas d'autres moyens de transport que lui-même; les premières routes furent donc de simples sentiers. Puis on voulut faire circuler des bêtes de somme, des chariots; il fallait choisir le tracé et atténuer les déclivités. Progressivement la route dut s'adapter aux véhicules de plus en plus perfectionnés, et se transformer pour faire face aux besoins d'une circulation plus lourde, plus rapide, plus intense. Cette évolution a été continue à travers les âges et se poursuit encore sous nos yeux. En réalité, l'« histoire de la route » est le reflet de l'« histoire de la voiture » et lui est intimement liée. Ce rappel n'est peut-être pas inutile en commençant l'histoire des Routes du Département de l'Oise.

I. - ÉPOQUE ROMAINE

Notre vieux Pays des Gaules comptait, au dire d'Appien, 800 villes et 400 peuplades. Il devait être certainement pourvu de voies de terres. Bien que les vestiges de ces chemins gaulois semblent avoir disparu, leur existence est suffisamment confirmée par les liens qui unissaient entre elles les peuplades guerrières et l'usage qu'elles faisaient de chars et de chariots de guerre.

Sans doute ne s'agissait-il que de chemins creux, suivant les fonds des ravins encaissés, étroits et sinueux et que le ruissellement avait naturellement ouverts, évitant aux Gaulois un long travail de terrassement et de déboisement à travers des forêts plus nombreuses, plus étendues et plus denses qu'aujourd'hui.

Les premières grandes routes, ouvertes dans notre Pays, remontent incontestablement à l'époque de l'occupation romaine. Vous savez qu'Auguste avait réuni les Gaules à Rome par deux voies transalpines. La première suivait la vallée d'Aoste et correspondait

à la route du Petit Saint-Bernard; elle était praticable aux chars. La seconde, passait par la vallée de Briançon et ne pouvait être suivie que par les piétons et les bêtes de somme.

Ces deux voies se réunissaient à Lyon d'où Agrippa devait faire partir tout un réseau desservant les contrées comprises entre le Rhin, les Pyrénées et les Alpes. Quatre voies principales furent dirigées vers la Baltique, la Manche, l'Océan et la Méditerranée. De nombreuses voies leur furent rattachées, qui présentaient ensemble une longueur d'environ 4.000 kilomètres. Ces voies principales dites « voies militaires » étaient pourvues de stations de relais et de séjour. Grâce à ces voies, Rome était à quelques jours de marche de ses provinces les plus reculées et un service permanent de courriers à cheval transportait ses ordres et lui transmettait les doléances des populations. Si quelque peuplade se révoltait, l'envoi rapide de quelques légions avait tôt fait de rétablir l'ordre un moment troublé. Aussi convenait-il que l'itinéraire fut le plus court possible d'une ville à l'autre et, par conséquent, droit; aussi, il n'est ni vallées que l'on ne franchit à l'aide de remblais, ni marécages que l'on ne traversât sur des pilotis, ni forêts que l'on ne défrichât, ni obstacles qui ne fussent surmontés. La caractéristique des grandes voies romaines est donc leur tracé rectiligne. Il convient d'ailleurs de remarquer, à cet égard, que les Romains — et les peuples après eux jusqu'au xvi^e siècle n'utilisaient que des voitures aux essieux fixes et parallèles, convenant mal aux virages trop brusques.

Une autre caractéristique de ces voies militaires était leur solidité. D'épaisses et profondes fondations, comprenant parfois jusqu'à quatre couches superposées consolident toujours le sous-sol. Deux sillons délimitent et dessinent son profil; dans l'intervalle, le sol est fendu, rompu et cette « via rupta » pourra bientôt s'appeler « route ». D'abord, de larges pierres plates « Statumen », posées les unes sur les autres, avec ou sans mortier, puis des blocs concassés de pierres dont le nom « rudus » atteste la solidité. Au-dessus du « rudus » une couche de ciment, mêlé de débris de toutes sortes, poteries, scories, argile, forme le noyau « Nucléus » imperméable aux eaux. Enfin, le sommet « Summa Crusta » est constitué par un lit de sable recouvert de cailloutis pressé et écrasé au rouleau, soit par de larges dalles polygonales formant un pavé splendide.

L'épaisseur des matériaux constituant une grande voie romaine atteignait ainsi 1 m. à 1 m. 50. La largeur de la chaussée variait de 3 à 8 mètres, non compris les accotements latéraux dont la largeur était d'environ 3 mètres.

La route romaine, par sa robustesse, semblait devoir défier le temps et braver l'espace. L'histoire disait qu'elle était la huitième merveille du monde.

Et, pourtant, un jour est venu où, malgré la solidité de sa construction, elle s'est effritée, dégradée progressivement, sans

qu'aucun effort n'ait été tenté pour en prolonger la durée ni en assurer l'entretien.

Le Département de l'Oise était précisément traversé par une de ces voies romaines de première importance, celle qui reliait Lyon à Boulogne par Reims, Soissons et Amiens. Elle fut terminée en l'an 17 avant J.-C. et intéresse notre département pour quarante kilomètres environ. Elle y pénétrait par Vic-sur-Aisne, passant à La Croix-Sainte-Léocade, puis à l'ouest de Nampcel, près de Cuts, traversant Noyon, à l'emplacement de la cathédrale — l'axe de la chaussée se situe, d'après Graves, entre les deux clochers. Elle piquait ensuite en ligne droite sur Roye : c'est le tracé actuel de notre R.N. 334.

Une autre route très importante reliait Soissons à Amiens par Senlis et Beauvais. Entrée dans le département à Hautefontaine, elle bordait, au sud, l'actuelle forêt de Compiègne, passait au nord-est de Pierrefonds, à Champlieu, puis Béthisy, au sud-est de Chamant, à Senlis, franchissait l'Oise vers Nogent-les-Vierges pour atteindre Beauvais par Hermes, puis continuait sur Amiens par Tillé, Cormeilles et Gouy-les-Groseillers.

Le tracé de cette voie est bien établi pour les sections Soissons--Senlis et Beauvais-Amiens; il est moins certain pour la section Senlis-Nogent-Beauvais.

Deux autres chaussées importantes traversaient notre région du nord au midi :

- celle de Montdidier à Meaux par Tricot, Estrées-Saint-Denis, Arsy, Rhuis, Raray, Nanteuil-le-Haudouin ;
- celle de Bavai à Senlis par Roye, Crapeaumesnil, Resson-sur-Matz, Gournay-sur-Aronde, Estrées-Saint-Denis, Pont-Sainte-Maxence, avec continuation de Senlis vers Meaux par Ermenonville et Saint-Pathus.

Ces deux routes, qui se croisaient à Estrées-Saint-Denis, aboutissaient toutes deux à la voie reliant Beauvais à Meaux.

Bien d'autres voies romaines existaient dans notre département, d'importance variable. On en compte plus de cinquante dont les archéologues ont, à différentes époques, retrouvé les vestiges plus ou moins bien conservés. J'en annexe la liste au présent exposé. Il faut donc admettre que les voies romaines secondaires formaient un réseau relativement très serré. C'est qu'en effet, à côté des « viae publicae regales » qui correspondent à nos routes nationales, des « viae vicinales » analogues à nos chemins vicinaux et même des « viae terrenae » ou chemins de terre, drainaient toutes les agglomérations rurales y permettant l'accès des convois et des marchands et y maintenant les pulsations de la vie.

On peut cependant remarquer que les voies romaines de l'Oise rayonnaient autour de trois villes :

- Beauvais où convergent 16 routes,
- Senlis et Noyon où passent respectivement 6 et 7 routes.

Certaines localités jouaient le rôle de « plaques tournantes », par exemple Raray où se croisaient des voies très fréquentées : Saint-Just-en-Chaussée, Crépy-en-Valois.

D'autres forment des « têtes de ligne », Venette (vers Montdidier et Saint-Just), Choisy-au-Bac, vers le pied du Mont-Saint-Marc au pont de Berne, vers Noyon, par Montmacq et Thourotte, avec franchissement de l'Oise entre ces deux localités.

Je m'excuse de m'être quelque peu attardé sur cette époque romaine mais elle présente des attraits aussi bien pour l'historien que pour l'ingénieur. Sans doute les historiens que vous êtes n'auront pas tiré grand profit à ce rappel mais vous pardonnerez à l'ingénieur d'avoir voulu fouiller quelque peu l'œuvre de ses lointains et prestigieux devanciers.

II. - LE MOYEN-AGE

Lorsque l'empire romain se fut écroulé, la barbarie de ses vainqueurs, la pauvreté des vaincus, les profondes modifications économiques et, en particulier, l'instauration d'un régime d'autarcie aussi parfait que possible dans le cadre de la « villa », domaine du grand propriétaire, amenèrent une désaffection presque totale à l'égard des routes dont on ne sentait plus le besoin.

Une ordonnance de Dagobert défend, sous peine d'amende, tout empiètement sur la voie publique. C'est assez pour l'époque de maintenir l'emprise de la route et ce ne sont pas les quelques redevances levées sur les rares marchandises qui circulent qui peuvent pourvoir à son entretien.

Au VI^e siècle, la reine Brunehaut, morte en 613, fit cependant remettre en état, dans le Nord de la France, les anciennes voies gauloises ou romaines et la postérité, reconnaissante de ce bienfait, les désigna sous le nom de « chaussées Brunehaut ». Nous avons, dans le département, quelques artères qui portent encore ce nom.

Charlemagne s'efforça de rétablir un bon réseau routier : des « missi dominici » furent désignés pour veiller à sa restauration. Après sa mort, dans le chaos de l'empire carolingien en décadence, les routes furent encore négligées. La féodalité n'eut pas une politique meilleure : les seigneurs, propriétaires et justiciers de la route, doivent l'entretenir et la surveiller. Ils perçoivent des péages et des taxes de toutes sortes : droit de chaussée, droit de partage, droit de « guiage » ou de guide, etc...; ces droits étaient, à la fois, des entraves et des garanties pour le commerce et étaient perçus pour subvenir aux frais d'entretien et de surveillance des routes, mais ils constituaient surtout une source de revenus et, bien souvent, étaient détournés de leur destination. Parfois même, le seigneur faisait de son château un repaire et, voleur déguisé en protecteur, rançonnait sans pitié les voyageurs qui s'aventuraient sur les che-

mins. Ainsi, parmi beaucoup d'autres, Giraud de Berlai à Montreuil, Hugues de Puiset en Beauce, Thomas de Marle à Crécy, répandirent la terreur sur les routes de France.

Quant aux rois, ils n'avaient guère la possibilité d'intervenir, si tant est qu'ils en eurent l'intention.

Par un véritable paradoxe, les générations des bâtisseurs de Cathédrales ne créèrent pratiquement rien et surent à peine entretenir le legs de Rome et, pourtant le christianisme vainqueur du moyen âge apporte à la route la plupart de ses usagers. Les routes sont, en effet, à cette époque, essentiellement des itinéraires suivis par les pèlerins. La terre de France se peuple de monastères et l'on vient prier à Saint-Corneille-de-Compiègne, à Saint-Eloi-de-Noyon, à Saint-Médard-de-Soissons, à Saint-~~Yves~~ de-Tours, à Saint-Aignan-d'Orléans, à Saint-Germain-d'Auxerre.

St Jacques

De proche en proche et peu à peu s'accomplit le tour des sanctuaires et se forme le cortège des pèlerins. Les Chevaliers, poussés par un vœu, les pénitents, les moines et abbés avides de sainteté, traversent la France et gagnent Rome, Jérusalem et la Terre Sainte. Ils précèdent et annoncent l'interminable cheminement des Croisades. C'est par milliers que, de tous les hameaux du royaume les croisés descendent les plus humbles sentiers qui conduisent aux routes dont certaines s'appellent encore le « chemin des Roumieux » en souvenir de ceux qui allaient à Rome.

Un jour, le flot des pèlerins, jusqu'alors orienté vers l'Italie et la Palestine s'arrête net, comme dévié par une force mystérieuse, et dirige sa marche vers un sanctuaire nouveau, Saint-Jacques de Compostelle. En hâte les voies abandonnées furent restaurées et l'Eglise vénéra, à l'égal des Saints, ces bons ingénieurs qui, réparant les chaussées, desséchant les marécages, jetant des ponts sur les rivières, offrirent ces chemins peuplés de belles légendes qui allaient conduire les dévôts à la basilique de Saint-Jacques. Dès 1139, il existe pour eux un guide qui indique le tracé des routes, le compte des étapes, la liste des rivières dont l'eau est bonne à boire, l'emplacement des sanctuaires où il convient de s'arrêter, avec les reliques qu'on y vénère et les souvenirs qui s'y attachent.

Ces nombreux pèlerinages répartis sur le sol de France amenaient les pèlerins en contacts fréquents avec les marchands. Ceux-ci y virent l'occasion d'étendre leur commerce et ce fut l'origine des foires et marchés qui firent une concurrence profane aux cérémonies pieuses. Bientôt il n'y eut plus de grande fête religieuse sans foire et pas de foire sans fête religieuse; l'une et l'autre vont de compagnie et jusqu'à la fin de la royauté française, donnent aux routes de France ce va-et-vient perpétuel qui oblige à un entretien relatif des chaussées.

Du XI^e siècle au milieu du XIV^e, la Flandre connut une prospérité devenue légendaire, fondée sur la fabrication des draps et le commerce avec l'Allemagne, les pays du Nord de l'Europe et l'Angleterre.

La Champagne, d'autre part, grâce à une réglementation des échanges à la fois ferme et souple, était devenue un vaste marché où pays du nord et du midi échangeaient bétail, denrées agricoles, matières premières et produits finis.

Or, nos contrées, le Valois surtout, constituaient une région de passage entre la Flandre et la Champagne. Les foires, se tenant en toutes saisons, tantôt dans une ville, tantôt dans une autre, nos grandes routes romaines connurent les allées et venues continuelles des groupes de marchands. Elles prirent alors une importance véritablement internationale. L'une d'elles, celle de Noyon a, au surplus, la bonne fortune de passer sur les terres de l'Eglise et, de ce fait, est réparée sur l'ordre de l'évêque, notamment en 1180, 1276 et probablement à d'autres époques.

D'autres caravanes viennent d'Amiens par Beauvais ; les Picards, des régions de Formerie et de Songeons qui se joignaient à eux, conduisaient des troupeaux de porcs. A Crépy-en-Valois, où une foire renommée avait lieu en juillet, la porte par où ils entraient dans la ville s'appelait la « Porte aux Pourceaux ».

Au retour, on ramenait du vin de Bourgogne, des épices, des produits de luxe.

Toutes ces routes portaient le nom de « voies Flandreuses ».

La voie Beauvais-Saint-Valéry est désignée dans les actes sous des noms divers dont celui, significatif, de « Chemin de Paris à la Mer ». Durant tout le moyen âge, et presque jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, il verra passer une grande partie du ravitaillement de Paris en poisson, aliment essentiel durant le Carême et les jours maigres.

A côté de ces voies de première importance, notre département comporte d'autres voies d'intérêt général qui, souvent d'origine romaine, rayonnent autour de chaque centre économique ou politique.

C'est ainsi que de Beauvais partent :

- le chemin de Gerberoy par le Gorguet et Mont-Saint-Adrien,
- le vieux chemin de Beauvais à Gisors par l'Eglise de Saint-Martin-le-Nœud,
- l'ancien chemin de Chaumont par Flambermont,
- le chemin « dit des Potiers », venant de Savigny par Goincourt et Allonne. Il permettait d'éviter le passage à travers la ville de Beauvais des transports allant de Savigny vers l'Ile-de-France,
- la route de Paris par Bongenoult (ancienne voie romaine),
- la route d'Amiens par Bonlier qui s'appellera plus tard au xvi^e siècle la « Chaussée d'Oroer » où, au début du Moyen Age s'élevait une abbaye dont Sainte Angadrème était abbesse.

Compiègne est devenue, au Moyen Age, un centre routier important. Les chemins suivants y convergent :

- l'ancienne route de Villers-Cotterêts, passant à Saint-Jean-aux-Bois et Saint-Nicolas de Courson,
- l'ancien chemin de Saint-Just passant par Aiguisy et Venette,
- l'ancien chemin d'Amiens passant par Corbeaulieu et Lachelle,
- la route de Montdidier (ancienne voie romaine),
- la route de Ressons-sur-Matz par Coudun, Couppegueule et Marquéglise,
- l'ancien chemin de Bazicourt par Jaux et Rivecourt, reliant Compiègne aux « Voies Flandreuses » et devenue très vraisemblablement le chemin départemental n° 13 actuel,
- l'ancien chemin de Flandre par Margny, Clairoix et Girumont. Il constituait, en fait, la continuation du précédent,
- la communication entre Paris et Compiègne, qui date des premiers temps de la monarchie, se faisait par Senlis. De Paris à Senlis, la route suivait une ancienne voie romaine passant par Survilliers et Thiers, avec un tracé d'ailleurs différent de la route actuelle. De Senlis à Compiègne, la route passait par Villeneuve-sur-Verberie, le hameau de Noël-Saint-Martin, Rhuis, puis gagnait Verberie et La Croix-Saint-Ouen,
- la route de Compiègne à Saint-Quentin par Noyon avait subi une légère modification depuis l'époque romaine. On passait l'Oise, non plus à Montmacq mais à Choisy, au bac à l'Aumône et l'Aisne sur le territoire de la même commune, d'abord par un pont construit par Charlemagne, puis au xvi^e siècle après la destruction de ce pont, par un bac remplacé par un nouveau pont terminé en 1836.

Autour de Noyon rayonnaient :

- la chaussée de Varesnes, par laquelle on allait à Brétigny et à Quierzy,
- le chemin de Noyon à Emery-Hallon, fort visité jadis avant l'établissement de la route de Paris à Saint-Quentin entre Noyon et Ham,
- le chemin de Noyon à Ressons,
- le chemin de Saint-Hubert par lequel on venait de Flandre en pèlerinage à Saint-Hubert-de-Brétigny.

Clermont était desservi par :

- le chemin de Froissy, empruntant la chaussée de Ramecourt à Ronquerolles et se poursuivant en direction de Breteuil et d'Amiens,
- le chemin de Clermont à Gournay-sur-Aronde, alors très fréquenté,
- enfin, par un chemin venant de Senlis et allant sur Beauvais.

Nous pouvons compléter cette esquisse du réseau routier de notre région au Moyen Age en mentionnant :

- le chemin dit de Chaalis qui, passant par Chamicy (hameau de Rully) et Laborde ainsi nommé parce qu'il conduisait les moines de l'Abbaye de Chaalis à leurs propriétés de Longmont,
- et le chemin dit « des Foulons » qu'empruntaient les manufacturiers de Tricot pour transporter leurs draps aux environs de Mouy où ils étaient apprêtés.

Il est difficile de se faire une idée de ce que pouvaient être les chemins du Moyen Age, dont le soin de la construction et la charge de l'entretien étaient laissés à l'initiative locale ; on les divisait généralement en grands chemins ou chemins royaux, chemins publics, chemins de traverse et sentiers. Leur désignation et leur largeur variaient selon les provinces. En 1226, on lit que les voiries du roi devaient avoir 16 à 18 pieds au moins.

D'anciennes coutumes nous apprennent encore que la largeur du grand chemin ou chemin royal était, en Bourgogne, de 10 pas ; en Normandie, de 4 toises au moins ; dans le pays de Senlis et le Valois, de 40 pieds de 11 pouces dans les bois et de 30 pieds dans les terres ; à Amiens, dans le Boulonnais, de 60 pieds ; à Clermont-en-Beauvaisis, de 64 pieds. Dans la Touraine, elle n'était que de 16 pieds et de 14 pieds dans le Maine et l'Anjou.

C'est à cette époque qu'il faut reporter la construction de la plupart des ponts que devaient emprunter les grandes routes. On jugera de l'importance de ces travaux en remarquant que, d'après une étude statistique faite en 1860, sur près de 2.000 ponts ayant 20 mètres ou plus de portée, sous routes nationales ou départementales, il était difficile d'en trouver 300 dont la première construction fut postérieure au xv^e siècle. Le plus grand nombre était de la période qui nous occupe.

Vers la fin du xii^e siècle, on voit apparaître, dans le Midi de la France, une congrégation religieuse dite des Frères Pontifes, dont le costume blanc se distinguait par un pont en laine de couleur, appliqué sur la poitrine. Saint Benazet, un des plus illustres sinon le fondateur de l'Ordre, est le constructeur du pont d'Avignon (1177). Cette congrégation était dans tout son éclat au xiii^e siècle. Une notable partie des anciens ponts établis dans le Languedoc et la Provence est l'œuvre de congrégations semblables de moines-ingénieurs.

Le début du xiv^e siècle vit le déclin des foires et marchés et notamment des foires de Champagne. Cette province, intégrée au Domaine Royal, soumise aux exigences fiscales de Philippe-le-Bel, cessa d'offrir au commerce les facilités que lui avait assurées l'heureuse politique de ses comtes. Les faveurs prodiguées par les Rois de France aux villes du Languedoc, à Nîmes, à Carcassonne, suscitent aux marchés champenois de dangereuses concurrences. Les foires internationales se disloquent et se morcellent. La Féodalité, qui les avaient créés, se montre incapable de les faire survivre en organisant la circulation générale.

L'heure de la Royauté semblait venue. On peut croire, au cours du XIII^e siècle qu'elle allait assurer cette tâche. La victoire des Capétiens sur les Plantagenets, la guerre des Albigeois, avaient agrandi le Domaine Royal qui s'étendait désormais jusqu'à la Manche, à l'Océan et à la Méditerranée.

La monarchie capétienne va-t-elle entreprendre d'exploiter d'aussi heureuses circonstances? Elle s'y essaya au temps de Saint Louis. La situation était alors particulièrement favorable. Un heureux équilibre entre la Royauté et la Féodalité maintenait la paix intérieure. Dans l'activité matérielle, dans les Arts, la France était en pleine renaissance. La population s'accroissait et Paris devenait la plus grande ville d'Europe. Le Roi s'attacha à faciliter l'activité générale. Il s'intéressa aux Routes. Sans doute le classement des voies publiques, tel que le présentent les « Coutumes du Beauvaisis » rédigées par Philippe de Beaumanoir ne correspond à rien de réel, du moins ce document reconnaît-il au Roi le droit de forcer les seigneurs à les faire entretenir. C'est l'acheminement vers une organisation monarchique donc centralisée des voies de communication.

La guerre de cent ans interrompit pour plus d'un siècle cet heureux effort et la voirie ressentit gravement cet abandon.

A la fin du XV^e siècle, le réseau des routes françaises était encore à construire. Ce qui existait alors était un édifice disparate fait de pièces juxtaposées dans l'intérieur desquelles s'enchevêtraient suivant les régions, tronçons de chaussées romaines, voies de pèlerins, chemins sauniers, sentiers ruraux et forestiers, routes seigneuriales.

Mais, au cours du même demi-siècle, se consomme un événement décisif pour la route française : l'unification territoriale du Royaume.

Alors commence l'histoire de la Route Royale.

III. - LE XVI^e SIÈCLE

Les guerres d'Italie, le mouvement général des esprits, la découverte de pays nouveaux et lointains avaient ramené en France le goût de la civilisation et, avec lui, le besoin des voies de communication.

Le 19 juin 1464, Louis XI avait institué la poste, qui parcourait toutes les voies auxquelles la tradition avait conservé le nom de grands chemins ou de chemins royaux.

Quelques années après, Charles IX introduit en France les premiers cochés ou carrosses et, en même temps, de semblables véhicules sont mis à la disposition du public pour ses voyages. Or, à cette époque, la plupart des routes devenaient impraticables à la moindre pluie. Encore pouvait-on réellement parler de routes

à cette époque? Les traverses des villes, les quelques chaussées construites sur les points difficiles, les ponts ou bacs établis pour le passage des rivières, formaient pour ainsi dire les jalons de leur direction qui, en rase campagne, était abandonnée au choix des voyageurs, qui n'avaient pour se guider que les indications multiples des frayés.

Les rois se prennent alors de sollicitude pour les chemins et diverses mesures témoignent de leurs efforts. L'Edit de Louis XII du 20 Octobre 1508 prescrit aux trésoriers de France de visiter les chaussées et ponts, de faire réparer ceux qui sont aux frais du roi et, pour les autres, de faire exécuter les travaux aux dépens de ceux qui en profitent. François I^{er} renouvelle ces prescriptions par un Edit de Septembre 1536. Le 15 Janvier 1552, Henri II prescrit la plantation d'arbres le long des chemins royaux. Toutefois, il se souciait moins, disait-on, de procurer un bienfaisant ombrage au passant que de récolter du bois solide pour y tailler l'affût de ses canons. L'ordonnance de Mai 1579 est plus explicite et prescrit de rendre aux chemins leur ancienne largeur et, pour prévenir de nouvelles usurpations ordonne que les chemins soient plantés et bordés d'arbres.

Quelle que fut l'incommodité des routes d'alors, on voyageait à pied et surtout à cheval, parce que c'était le moyen le plus sûr de franchir les rivières à gué. Mais on voyageait beaucoup : il suffit de se pencher sur l'histoire pour voir défiler rois de France et grands seigneurs, avec leur suite murmurante et bigarrée, ambassadeurs, évêques en tournée, colporteurs, pèlerins et malades fortunés allant chercher aux eaux la guérison de leurs maux et de leurs douleurs. Que l'on voyage alors pour ses affaires ou pour son plaisir, on n'est pas harcelé par la hâte folle d'arriver; on se contente d'aller d'étape en étape, de voir et d'apprendre. Les auberges et hostelleries se multiplient, avec leurs enseignes imagées et parlantes « Ecu de France », « Ecu de Bretagne », « Chapeau Rouge ». Ces enseignes rappellent parfois un pèlerinage du temps jadis « Notre-Dame-de-Bon-Secours », « Saint-Ladre » ou « Saint-Wandrille », Les noms des saints, mis à l'index par les Protestants sont remplacés par des Croix « Croix d'Or, d'Argent, Croix Rouge, Croix Blanche ». Les hôtelleries commencent à conquérir leur juste renommée. Dès 1523 des ordonnances en règlent les prix et décident que ceux-ci seront affichés à la porte en grands caractères, sur un tableau paraphé du juge ou de son greffier. Interdiction, en 1557, de tenir hostellerie, cabaret ou taverne sans avoir pris des lettres de permission et obligation d'apposer devant sa porte une enseigne avec ces mots « Hostellerie ou Cabaret avec la permission du Roy ».

Tant que les étapes furent rapprochées, tant que les haltes furent assez longues, on prit le temps de manger aux relais et les gourmets connaissaient les bonnes tables. Puis vint le jour où la diligence doubla les étapes; elle voyageait de nuit; elle s'arrêtait juste le temps d'atteler les chevaux. Les grandes hostelleries, jadis

fières de leur renommée, ne furent plus que des abris obligatoires et sans intérêt.

L'usage des voitures fit plus pour l'amélioration de la route que deux siècles d'édits et de lettres patentes. Bientôt le perfectionnement de la suspension, la découverte de l'essieu directeur, mobile autour d'une cheville, facilitant le franchissement des courbes, l'allègement du coffre auquel on ajoute une capote à soufflet mobile, obligent la route à de nouveaux progrès.

La vitesse des voyageurs est extrêmement variable, suivant la qualité de leur monture ou de leur attelage, mais surtout suivant l'état de la route. L'étape quotidienne des voyageurs qui font appel à quelque médiocre bête de louage ne dépasse pas une trentaine de kilomètres; par contre, chevauchant sans arrêt, les courriers font jusqu'à 170 kms par jour. Certaines routes doivent offrir des difficultés particulières puisqu'un architecte, venu de Beauvais à Troyes en 1511 en quatre jours (63 kms par jour) met ensuite cinq jours de Troyes à Sens pour faire 70 kilomètres seulement...

Mais les pèlerins, les marchands et messagers qui parcourent les routes veulent connaître les itinéraires les meilleurs et connaître ville par ville les auberges, les gués, les ponts. C'est à l'aide des renseignements recueillis auprès d'eux que Charles Estienne publie en 1553 le « Guide des Chemins de France » qui classe et décrit rapidement 98 routes formant un ensemble de 25.000 kilomètres.

C'est un document extrêmement intéressant qui donne pour chaque itinéraire, avec la distance, les principaux points de passage, les agglomérations traversées, leurs ressources et leurs curiosités. Il nous donne une physionomie très exacte de ce qu'était, à l'époque, le tracé des routes de notre région.

Voulez-vous que, guidés par Charles Estienne, et nous rajeunissant de quelques quatre cents ans, nous fassions une petite promenade dans le Valois et la Picardie ?

En partant de Paris, essayons de gagner Compiègne, puis Noyon. Nous traversons au départ La Villette-Saint-Ladre puis Le Bourget. Au Pont Yblon, nous prendrons à main gauche. Nous laissons, à notre droite, le chemin qui mène à Villiers-Coste-Rez. Nous allons avoir quelques difficultés à traverser les fondrières de Vaulx-de-Relan. Heureusement, à Louvres-en-Parisis, nous pourrions nous restaurer, car l'itinéraire y mentionne « Repue ». Reprenant notre route, deux lieues plus loin, nous trouverons La Chapelle, et un peu après, au milieu de bois de haulte fustaye, le Pont-Harmé. Un bon gîte nous est promis à Senlis au terme de cette première journée.

De bon matin, reprenons notre route; dans les bois nous rencontrons la ferme de Malgeneste; mais, avant d'atteindre Villers-Saint-Frambault, écartons-nous de notre route pour aller visiter en Halatte La Chapelle-Saint-Christophe, sur la colline et en plein bois. A Villers-Saint-Frambault, nous passons par le bout du village et prenons à main droite pour atteindre Villeneuve où est

installé un relai de poste, mais nous traversons un « passage fascheux en tems de fange, auquel tems le fault laisser à gauche ». Nous pouvons nous reposer quelques instants à Laville, prieuré de Villeneuve. Une attraction nous attend à Verberie où « les petits galants se laissent rouler du haut d'une colline en bas, sans soy blesser dont son appelez les tomberaulx de Verberie ».

Puis, après avoir traversé La Croix-Saint-Oyan, au milieu des bois, nous arrivons à Compiègne ou Compeigne « ville plaisante pour les princes où commence la Picardie, le Soissonnais et le Laonnois. Ceulx du pays et les Picards prononcent N d'avantaige et disent Compiengne ». Le giste y est bon et nous repose de notre deuxième étape.

Le lendemain, pour gagner Noyon, nous laissons, à gauche « La justice et le moulin à vent de Compiègne et nous passons la rivière d'Esne au bac à Choisy ». Après avoir traversé Plessis-Brion nous passons la rivière d'Oyse sur un petit bac à Berry et nous apercevons le moulin à vent de Ribescourt. Nous longeons les haies de Ribescourt et le laissons à main dextre. Nous avons eu soin de bien nous botter, car le chemin est mauvais en yver. Par Chiry-la-Vallée, Le Passet et laissant à gauche le Mont Regnault, nous atteignons la ville de Noyon.

De Noyon, nous pourrions aller vers Hen, par Lemagny et Goulaincourt ou vers Guyse-en-Thiérache par Baben et Marez.

Pour aller de Paris à Amiens, deux itinéraires s'offrent au voyageur. L'un, le plus court, par Clermont et Breteuil, l'autre par Beauvais et Crèvecœur.

Le premier passe par La Chapelle-Saint-Denys, Pierre-Frite ou Ficté ou Fite, Sercelles, Villiers-le-Bel, Lusarche et Morlaye où se détache le chemin qui, à travers boys mène à Chantilly, « lieu plaisant à Monsieur le Connestable et hanté des princes ».

Il continue jusqu'à Gouvieux où l'on peut voir « un des plus grands étangs de France ». De Gouvieux un chemin mène à Creil et à son château. L'Oise est franchie par un bac à Saint-Leu-deserans ou à Villiers ou encore à Précy. La route contourne Montataire, Russelieu (Rousseloy), laisse Crambonne (Cambronne) à côté et atteint Clermont. Plus au nord, elle se poursuit par Airion, le Matz (hameau du Matz de l'actuelle comme d'Avrechy), St-Remy-en-l'Eau qu'on contourne par l'Ouest. C'est le tracé de notre chemin départemental n° 156. Elle atteint Saint-Just puis Breteuil et quitte notre département au Nord de « Le Quesnoy » (Esquennoy) en laissant Bonneuil à main gauche.

Le second itinéraire, par Beauvais et Crèvecœur est jalonné par Beaumont, Piseux et son abbaye (Puisseux-le-Haut-Berger), Sainte-Geneviève, Tillart, Bescourt, Yvarluy (Warluis), Losne (Allonne) et Beauvais. A la sortie nord des faubourgs de Beauvais, la route traverse « Villiers-soubs-St-Lucien », dessert les fermes de Lesquippée et de la Rouge Maison, passe par le bout de Rotangy et atteint Crèvecœur « sur hault pays, fin du Beauvoisis et commen-

cement de la vraie Picardie ». C'est notre C.D. 149. Elle poursuit vers le Nord par Cattay (Catheux) Fontaines, où force fontaines sont signalées au voyageur, Bouverne et Croissy. Le C.D. n° 106 suit encore cet itinéraire.

Le Guide de Charles Estienne mentionne enfin, parmi les chemins de Haulte Picardie, la route de Senlis à Roye, notre actuelle route nationale n° 17, passant par les marécages de Pont-Sainte-Macence, Gournay et Arson-sur-Matz.

Nous retrouvons cet itinéraire dans l'« Etat des postes assises pour le service du roi Henri III en son royaume ». Ce beau manuscrit, datant de 1584, nous donne non seulement le nombre des relais, le nom de leurs titulaires et le montant de leurs salaires, mais aussi le parcours sur lesquels ces relais sont établis. Ces voies privilégiées sont au nombre de neuf, toutes s'orientent de Paris vers les provinces éloignées et vers les frontières. En ce qui nous intéresse, deux de ces voies traversent notre région, celle de Paris à Péronne, celle de Paris à Caiais par Clermont, Amiens et Montreuil.

Il ne faudrait point se faire d'illusions sur l'état de ces routes du xvi^e siècle. La plupart étaient à l'abandon, à moitié envahies par les broussailles et usurpées par les riverains. Henri IV, dans ses courses à travers la France, avait vu de trop près la désolation des routes dont il comprenait l'importance pour l'organisation du pays. Aussi, désigne-t-il en 1599, Sully, baron de Rosny comme Grand Voyer de France. L'œuvre du xvii^e siècle va commencer.

IV. - LE XVII^e SIÈCLE

Sous les ordres de Sully, les voyers ordinaires et les officiers locaux visitent les chemins, chaque année au mois de février et donnent l'état des réparations nécessaires à exécuter avant l'hiver. Le trésor royal aide les villes et les généralités. Les édits d'Henri II et d'Henri III, concernant les plantations, sont remis en application. Le paysan, moqueur, nommait ces arbres des « Rosnys » en souvenir du baron grand voyer, et, bien souvent, mécontent de ces bornes dressées à la limite de leurs propriétés, les décapitait à hauteur d'homme et les appelait les « Biron » par allusion au maréchal de Biron décapité à la Bastille pour complot contre l'Etat.

Richelieu supprima, en 1626, la charge de Grand Voyer mais l'œuvre de Sully subsiste encore dans son principe, puisque la réglementation des routes, l'alignement des maisons, l'interdiction des marchés empiétant sur la chaussée, sont encore régis par l'édit de Décembre 1607, surnommé à juste titre le premier « Code de la Route ».

C'est Colbert qui modela la première organisation du service des routes et cette organisation devait se maintenir presque intacte jusqu'à la fin du xviii^e siècle.

L'Intendant de chaque province envoyait, chaque année, au mois de novembre, un mémoire des ouvrages qu'il jugeait nécessaires avec leur évaluation.

Le Contrôleur général préparait l'état de ceux qu'il croyait le plus utiles au public et les comprenait dans l'état des Ponts et Chaussées, arrêté par le roi au mois d'avril suivant.

Un extrait de cet état était envoyé à chaque Intendant qui faisait procéder aux publications, puis à l'adjudication des ouvrages au rabais. L'Intendant était, à cet effet, assisté d'un Trésorier de France. Les entrepreneurs étaient payés, au fur et à mesure de leur travail, par le trésorier des « Ponts et Chaussées ».

Dans le cas où le fonds porté à l'état du roi n'atteignait pas le montant de la dépense, l'Intendant proposait de faire l'imposition de tout ou partie soit sur la province, soit sur les paroisses où l'ouvrage devait être le plus utile.

Les Intendants étaient aidés par des ingénieurs permanents, qui furent peu à peu substitués à des hommes de l'art envoyés primitivement en mission et recrutés parmi les architectes, maîtres en bâtiment et officiers de fortifications.

Cette organisation ne s'appliquait d'ailleurs qu'aux généralités d'élection. Dans les pays d'états, le roi ne fournissait jamais de fonds pour les ouvrages publics mais invitait les députés aux états à faire faire les réparations nécessaires pour la commodité publique; or, les pays d'états représentaient à peu près le tiers de la superficie du royaume.

Rien n'aurait manqué à une administration aussi bien organisée, si elle avait pu disposer de ressources en rapport avec ses besoins. Malheureusement, les octrois des villes et les allocations du Trésor ne suffisant pas, il fallut, malgré la répugnance de Colbert, recourir à la corvée. Chaque année, à des dates que fixait le bon plaisir de l'Intendant, tout le village, laboureurs et laboureuses jusqu'à 60 ans, enfants et valets depuis 12 ans, partait à la « corvée des chemins » parfois à plusieurs lieues du foyer pour deux et même trois semaines. On devait fournir les bêtes de somme, la voiture et les outils; on couchait sur la paille, dans les granges. Véritables travaux forcés dont les gens de la ville et les privilégiés étaient exemptés et que la surveillance des cavaliers de la Maréchaussée rendaient encore plus pénibles et plus cruels.

Tous ces efforts, s'ils portèrent des fruits certains, ne réussirent pas, il s'en faut, à donner au royaume des chemins excellents. Il y avait trop à faire. Mais un fait important — le soin des grandes voies de communication centralisé et compris dans les dépenses de l'Etat — avait définitivement pris place dans l'Administration française.

D'ailleurs, si les chemins ne sont pas très bons, les exigences des usagers sont modestes. On continue à voyager en prenant tout son temps. Louis XIV en 1660, couchera cinq fois en route pour aller de Paris à Chalons-sur-Marne, distant de 43 lieues. Mme de Sévigné ne recule pas devant un mois de trajet pour aller de

Provence en Bretagne; elle écrit à sa fille le 20 Septembre 1687 :
« C'est une chose extraordinaire que la beauté de ces routes; on
« n'arrête pas un seul moment. Les intendants ont fait des mer-
« veilles ».

Sans doute la calèche de la Marquise était plus douce que le
carrosse du bon La Fontaine qui, lorsqu'il parcourait, en 1663, le
Limousin, appréciait différemment les routes creusées d'ornières :

« Qui n'y fait que murmurer
Sans jurer
Gagne cent jours d'indulgence »

V. - LE XVIII^e SIÈCLE

Il était réservé au XVIII^e siècle, de doter le royaume de ces
grandes routes, bien alignées et qui restent l'ossature même de
notre réseau routier actuel.

L'arrêt du 26 Mai 1705, dû à l'énergie du contrôleur général
Orry prescrit la rectification des tracés, au détriment des terres
des particuliers sans aucune distinction.

L'arrêt du 3 mai 1720 fixe à 60 pieds la largeur des grands
chemins non compris deux fossés de 6 pieds. Les autres chemins,
servant aux coches, carrosses, messagers, voituriers ou rouliers,
doivent avoir 36 pieds et deux fossés de 6 pieds.

Pour faire face aux dépenses, la corvée est réglementée et
généralisée. Certes, elle n'est pas, dans son principe et en raison
de son faible rendement, à l'abri des critiques; mais il faut
reconnaître que c'est à son application que l'on doit l'amélioration
rapide de nos voies de terre au XVIII^e siècle.

Par ailleurs et sur le plan administratif, un arrêt du Conseil
du 1^{er} février 1716 organise le corps des Ponts et Chaussées. Sous
la direction d'un contrôleur général, un intendant est chargé des
Ponts et Chaussées : ce fut M. d'Ormesson de 1721 à 1743, auquel
devait succéder Daniel Trudaine le 1^{er} Avril 1743, puis son fils
Charles Trudaine en 1769. Daniel Trudaine crée, en 1747, l'Ecole
des Ponts et Chaussées et l'Assemblée des Ponts et Chaussées qui
est l'aïeule du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Enfin,
d'éminents ingénieurs marquent les grands travaux de ce siècle :
Perronet et Tresaguet qui définit les méthodes de construction et
d'entretien des chaussées empierrées.

Plus de 400 ponts de plus de 20 mètres d'ouverture ont été
construits au XVIII^e siècle. Les ponts de Compiègne, de Pont-Sainte-
Maxence, d'Ourscamp en sont des exemples.

Les routes prennent une physionomie entièrement nouvelle : on ne se borne plus, comme dans les siècles précédents, à assurer le passage des rivières et des endroits difficiles. Une route n'est considérée comme terminée qu'autant qu'elle est pourvue, sur toute sa longueur de chaussées, d'accotements et de fossés. Plus de 6.000 lieues ont été ainsi construites ou améliorées.

Quelle fut, dans cet effort vraiment étonnant, la part du département de l'Oise ?

Nous allons examiner successivement les principales routes nationales qui nous desservent :

ROUTE NATIONALE N° 2, PARIS-MAUBEUGE

Cette route fut comencée sous Louis XIV et achevée sous Louis XV. Elle a remplacé l'ancienne route Paris-Reims qui passait à Orcheux, près d'Eve puis à Lagny, à Silly et Nanteuil-le-Haudouin. Son tracé actuel par Lévignen et Vaumoise remonte à 1728, il fut choisi grâce à l'influence du fermier général Lallemand, comte de Lévignen. Auparavant la route passait par Crépy.

ROUTE NATIONALE N° 32, DE PARIS A SAINT-QUENTIN

L'origine de cette route est, en réalité, Senlis, d'où elle se détache de la R.N. 17.

Le tracé de cette route entre Senlis et Compiègne est sensiblement celui indiqué par Charles Estienne. Toutefois, le passage direct de Villeneuve à Verberie ne remonte pas plus haut que le règne de Louis XIV. La descente actuelle de Verberie a été établie en 1753. Auparavant, on allait de Villeneuve à Noël-Saint-Martin et à Rhuis où on rencontrait le chemin de Pont-Sainte-Maxence à Verberie.

La section Verberie-Compiègne connut une rectification à La Croix-Saint-Ouen en 1769.

La section Compiègne-Claairoix fut établie aussitôt l'achèvement du pont neuf de Compiègne, c'est-à-dire de 1733 à 1745.

Dans le canton de Ribécourt, la route actuelle fut construite entre 1740 et 1750 pour remplacer l'ancienne communication de Compiègne à Noyon par le bac à l'Aumône, vis-à-vis de Choisy.

Le tracé par Passel remonte à 1748; la section Noyon-Guiscard a été établie en 1760.

ROUTE NATIONALE N° 17, DE PARIS A LILLE

Pas de modification d'itinéraire au XVIII^e siècle sur Paris-Senlis et Pont-Sainte-Maxence.

Au nord de Pont-Sainte-Maxence, le tracé a été définitivement arrêté sous le règne de Louis XIV.

Un tracé par Moyvillers est établi en 1730.

Antérieurement à 1684, la route traversait l'Aronde au pont d'Arsonval et suivait ensuite la voie romaine jusqu'à Roye. En 1684, le pont fut détruit et une nouvelle route ouverte entre Gournay et

Ressons. L'influence de la maison de Soyecourt détermina une nouvelle direction de la route afin de la faire passer par ses fiefs de Conchy-les-Pots et de Tilloloy.

ROUTE NATIONALE N° 16, DE PARIS A DUNKERQUE

Antérieurement à 1658, on passait pas Lamorlaye, Gouvieux et on traversait l'Oise à Saint-Leu sur un pont. A cette date, le pont fut détruit. On adopta alors un tracé Gouvieux-Saint-Maximin-Creil, dit route des Postes. C'est l'actuel C.D. 162.

Ce n'est qu'en 1745 que la route trouva son tracé actuel par Lamorlaye-Chantilly-Creil.

La section de Nogent-sur-Oise, Rantigny a été construite de 1745 à 1750; celle de Rantigny à Clermont, de 1766 à 1768. Vous vous rappelez que l'itinéraire de Charles Estienne entre Nogent et Clermont passait par Montataire, Rousseloy, Cambronne.

La section Fitz-James-Argenlieu remonte au début du XVIII^e siècle. Une rectification qui intéressait le parc de Fitz-James se fit attendre 70 ans de 1766 à 1836.

La route, qui passait par Saint-Rémy-en-l'Eau fut détournée par Argenlieu vers 1710.

Au sud de Breteuil, la route qui passait par Evaussaux et La Folie fut rectifiée par Bonvillers en 1710.

ROUTE NATIONALE N° 1, DE PARIS A CALAIS

Au départ de Beaumont, le plus ancien tracé passait à droite du pont, traversait le Mesnil-en-Thelle, passait au Bellay, traversait Neuilly-en-Thelle, le Bois des Cauches, Cavillon, Moulincourt, Bois Morel.

L'élargissement de la route ayant soulevé des difficultés, on abandonna le tracé précédent pour une nouvelle ligne aboutissant à Puiseux par Chambly. Cette voie nouvelle fut terminée en 1755.

En 1740 avait été entreprise la réparation de la vieille chaussée, établie au XI^e siècle par les comtes de Beaumont entre l'Oise et la ville de Chambly.

Dans le canton de Noailles, le tracé actuel date du milieu du XVIII^e siècle. Antérieurement, il y avait deux chemins :

- l'un par Cauvigny, Ponchon, Mattencourt, Warluis,

- l'autre, ce dernier étant le véritable grand chemin, par La Croix, Sainte-Geneviève, Boncourt, Tillard et Abbecourt.

Malgré une très sérieuse opposition d'intérêts adverses, la famille de Noailles obtint que la route ne passât plus par Tillard mais par son fief de Noailles. Les travaux ne durèrent que deux ans, de 1746 à 1748 et l'établissement de la route amena la création du bourg de Noailles.

Plus au nord, le tracé actuel date de 1752. Auparavant, la route passait entre Allonne et Bongenoult.

Avant le XVIII^e siècle, les communications entre Beauvais et Abbeville passaient par Pisseleu, Oudeuil, Hautépine, Prévillers, Le Hamel, Cempuis, Sommereux et Dargies. Cette route était fort ancienne et portait encore le nom de « Chemin des Anglais » qu'elle avait reçu pendant les guerres du Moyen Age. Le tracé par Troissereux, Saint-Omer, Marseille, Grandvilliers, fut discuté de 1769 à 1790. Finalement adopté, les travaux de la nouvelle route furent commencés en 1794 et achevés vers 1810.

ROUTE NATIONALE N° 15, DE PARIS A DIEPPE

Cette route fut ouverte dans le département de l'Oise de Boncouvillers à Eragny en 1754, à l'occasion d'un voyage de Madame la Dauphine aux eaux de Forges. Elle fut poursuivie vers Gournay en 1756.

ROUTE NATIONALE DE ROUEN A REIMS PAR BÉAUVAIS, CLERMONT, COMPIEGNE

Cette grande transversale Normandie-Champagne fut construite à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e. Le projet en fut arrêté en 1762.

Une partie, proche de la Seine-Inférieure existait déjà en 1790. Elle devait se poursuivre par le Haut Bray et passer par Savignies, dans sa partie à l'ouest de Beauvais. La ville de Beauvais, et beaucoup de communes, estimaient qu'il était préférable de suivre la vallée de Bray; elles commencèrent les travaux dès 1786 et, en 1792, construisirent à leurs frais une section entre l'étang de la Rouge Eau et le bois des Trois-Peignes, pour tâcher d'égaliser en longueur la partie déjà faite en direction de Savignies. Elles finirent par avoir gain de cause. Cependant, la route ne fut achevée qu'en 1820.

Pour la section Beauvais-Bresles, le tracé fut fixé après de longs débats par l'influence des évêques, comme étant la ligne la plus courte entre la ville et leur château de Bresles. Cette section fut ouverte en 1769.

La construction de la route, dans la région de Clermont, fut exécutée de 1775 à 1791 et de 1818 à 1823.

La section de Nointel, commencée en 1788 fut achevée en 1809.

Dans le canton d'Estrées, le tracé fut décidé en 1783 et la route ouverte en 1825.

La section Compiègne-Soissons fut établie sur une route plus ancienne, datant de 1694. Elle avait été pavée en 1770 à l'occasion du mariage de Louis XVI.

Je ne voudrais pas prolonger ces exemples; ils se rapportent tous aux routes essentielles; mais les routes de moindre importance ne furent pas pour autant négligées; je n'en citerai que deux exemples, parce qu'ils intéressent directement Compiègne: la R.N. 35 qui nous relie à Montdidier et Amiens fut construite de 1772 à

1780 sous l'influence de Hérault de Séchelles. Les principaux tronçons de la R.N. 332 de Compiègne à Meaux, dans la région de Betz, Lévignen, Crépy, Béthancourt datent de la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Seule, la partie en forêt de Compiègne fut construite de 1828 à 1833.

En définitive, parmi les grandes routes nationales actuelles, une seule, la R.N. 30 de Rouen à La Capelle par Gournay, Marseille-en-Beauvaisis, Crèvecœur, Breteuil et Montdidier a été construite au XIX^e siècle, en 1830 et 1840.

Cet essor de la route française est intimement lié au développement de la circulation. Le nombre et le type des voitures se multiplient : carrosses à quatre roues, suspendus et couverts, qui, en 1737, remplacent les cochés d'osier non suspendus ; cochés volants que leur vitesse, 25 lieues par jour fait appeler diligences dès 1691 ; cabriolets ou chaises de poste, berlines à quatre chevaux, enfin les lourdes pataches des messageries royales attelées de leurs cinq percherons, trois de bricole et deux de timon : en 1788, huit voyageurs s'y entassaient avec leurs bagages casés à l'avant. Vers 1818 les bagages sont relégués sur le dessus et à l'arrière, mais l'avant s'encombre de trois voyageurs supplémentaires ; quinze ans plus tard, elle deviendra une véritable maison roulante à trois compartiments, coupé, intérieur et rotonde que surmonte une impériale à banquettes, couverte d'une bâche.

Telle fut l'œuvre du XVIII^e siècle. Dès 1750, Voltaire, malgré son désir de flatter Frédéric II, écrit que « de toutes les nations modernes, la France et le petit pays des Belges sont les seuls qui aient des chemins dignes de l'Antiquité ».

Mais la Révolution vint suspendre les travaux. Le décret du 22 Décembre 1789 remit à la charge des départements l'entretien des routes, détruisant ainsi l'ancien ordre des choses, alors que l'administration départementale était entièrement à constituer. Les routes furent presque entièrement abandonnées et l'opinion publique s'émut.

En 1793, l'Ingénieur de Clermont décrit ainsi la route entre Creil et Liancourt :

« Imaginez-vous une route en têtes de chat, sillonnée sur toute « la longueur de huit rouages plus ou moins continus, et coupée, « en beaucoup d'endroits, comme si le passage s'était fait au travers « de la voie : des trous de toutes dimensions. Il y a du danger à « y conduire un cheval au pas. Les voitures risquent moins de « verser que de se briser ».

Le 6 Frimaire An II, le Ministre de l'Intérieur constate que les chemins sont impraticables et qu'il est impossible de ravitailler les armées.

En l'An IV, sur la route pavée de Flandre, le pavé est enlevé par les rouliers qui en font le contre-poids de leurs voitures. Les messageries ont grand'peine à s'en tirer en plein jour.

En Fructidor An IV, cette même route de Flandre, présente, à La Chapelle-en-Serval, un trou de 600 mètres de longueur; les voitures se détournent pour suivre une chaussée en terre; une voiture dont le conducteur a voulu suivre la route a mis 12 heures à traverser le passage où les diligences se sont brisées ou sont restées en détresse.

Le Directoire s'inquiéta de cette situation et la loi du 24 Fructidor An V autorisa la perception de péages dont le produit devait être spécialement affecté à l'entretien des routes. La même loi divisait les routes en trois classes, non plus d'après leur largeur, mais d'après leur direction. La première classe comprenait les routes qui, partant de Paris, se terminaient aux frontières (28 routes représentant 15.000 kms); la deuxième classe, les routes allant d'une frontière à l'autre, sans passer par Paris ou desservant deux villes importantes de la République (97 routes pour 17.000 kms); la troisième classe, les routes établissant des liaisons entre les villes importantes d'un département ou de départements voisins (environ 20.000 kms).

La taxe d'entretien, créée par le Directoire, bien qu'insuffisante, ne fut perçue que pendant six ans. Supprimée en 1806, elle fut remplacée par un impôt sur le sel; en outre, le concours des localités vint en aide au pouvoir central.

Un nouveau classement des routes, destiné à limiter la longueur à la charge du Trésor, intervient par décret du 16 Septembre 1813. Les routes des deux premières classes, soit environ 33.000 kms, deviennent routes impériales — elles deviendront nationales à la Restauration et conserveront ce nom jusqu'à nos jours. Elles sont à la charge du Trésor. Les routes de troisième classe deviennent routes départementales et passent à la charge des départements et des communes avec subvention de l'Etat.

Malgré les grands efforts développés pour l'aménagement des routes, la situation restait précaire puisqu'en 1820, le réseau des routes nationales se décomposait comme suit, dans l'ensemble du Pays :

- 14.000 kms à l'état d'entretien,
- 14.000 kms à réparer ou à rectifier,
- 3.500 kms simplement ouverts,
- 1.500 kms en lacune.

La dépense d'établissement représentait, d'après une statistique du Ministère des Travaux Publics, une somme de près d'un milliard de francs-or, dont 732 millions dépensés antérieurement au XIX^e siècle.

VI. - LA PÉRIODE CONTEMPORAINE

Si le XVIII^e siècle a vu se construire, dans sa presque totalité le réseau de nos routes nationales, c'est au XIX^e siècle que fut créée et développée la vicinalité.

Le réseau des grandes routes devint rapidement insuffisant pour faire face aux besoins de transport qui se manifestaient non seulement de ville à ville, mais des villes vers la campagne et vice-versa. Jusqu'au plus petit village, aucun ne voulait rester à l'écart des moyens de communication. Il devenait indispensable d'avoir un réseau plus serré.

Les lois de 1836 et de 1880, toujours en vigueur, ont eu pour objet de répondre à cette impérieuse nécessité.

La loi de 1836 obligea les communes à voter trois journées de prestations et cinq centimes spéciaux pour la construction et l'entretien des chemins vicinaux de toute catégorie : chemins vicinaux ordinaires, chemins d'intérêt commun, chemins de grande communication. Les trois journées de prestations furent assez mal accueillies dans le public, parce qu'elles rappelaient l'ancienne corvée qui fut l'impôt le plus impopulaire de l'ancien régime. La différence était cependant considérable, car les prestations étaient imposées à tous les citoyens et pouvaient être rachetées en argent.

Les ressources de la loi de 1836 ne suffisant pas pour construire les chemins jugés nécessaires, l'Etat intervint d'abord par la création d'une caisse spéciale d'avances aux communes au taux réduit de 2 p. 100.

Cette caisse d'avances fut supprimée, puis remplacée par la loi de 1880 qui créa un système de subventions de l'Etat selon un barème fonction de la situation financière et des charges vicinales du département et de la commune.

Ces deux lois de 1836 et de 1880 eurent les plus heureux effets et, de 1850 à 1910, la longueur des chemins vicinaux de toutes catégories s'éleva de 275.000 à 534.000 kms.

Tandis que la route s'adaptait peu à peu aux nécessités du transport, il lui naissait, au milieu du siècle dernier, un concurrent redouble, le chemin de fer.

Il eut, tout d'abord pour effet de modifier et de déplacer la circulation routière. Les grandes routes, soumises à des transports réguliers, lourds et considérables se virent réduites à des transports de localité à localité, le trafic à grande distance étant absorbé par la voie ferrée parallèle. Telle autre route, transversale et jusqu'alors d'importance secondaire, connut, au contraire, un brusque mouvement de marchandises et de voyageurs appelés par le rail. La diligence, elle-même, sur le point de disparaître, changea ses itinéraires et vint conduire ses anciens voyageurs à la gare voisine, donnant vie à la route départementale ou vicinale qu'elle avait jusque là délaissée.

Au cours des dernières années du XIX^e siècle, le chemin de fer d'intérêt local devait permettre la pénétration du rail jusqu'au fond des campagnes. Il se développa avec une telle rapidité que l'on envisagea un moment de déclasser certains chemins. C'eut été une grave erreur car le tortillard à voie étroite apparaît aujourd'hui comme un moyen de transport périmé que l'on supporte malgré son déficit en raison de circonstances locales, les transports betteraviers par exemple.

La guerre de 1914-1918 consacra le triomphe de l'automobile. Cette nouvelle venue allait permettre à la route de trouver sa revanche à son recul devant le rail. Mais l'automobile devait imposer à la route une transformation radicale et, une fois encore dans son histoire, celle-ci devait s'adapter aux véhicules qui l'empruntent. Les vieux pavés du roi — qui ne coûtaient pourtant pas cher d'entretien — les chaussées empierrées ne conviennent plus aux roues à bandages pneumatiques. Il faut des surfaces unies, des profils en long et en travers assurant la sécurité à vive allure.

Toute la période qui sépare les deux guerres mondiales n'est qu'une adaptation de la route à son nouvel usager. La technique routière se transforme complètement par l'emploi des liants hydrocarbonés, goudrons et bitumes. La poussière et la boue disparaissent de nos routes nationales qui sont débombées, souvent élargies. Les virages sont relevés; sur les routes les plus importantes, des déviations sont créées, autour des agglomérations. Des itinéraires à grand trafic sont définis sur lesquels la priorité de circulation est assurée pour permettre le développement de la vitesse. Dans le cadre des conventions internationales de Genève, la signalisation est développée et renouvelée.

Telles sont, brièvement résumées, les étapes des progrès accomplis en moins de vingt années, au bout desquelles on pouvait dire que le réseau était reconstitué, amélioré et susceptible de faire face à toutes les exigences.

Sur le plan administratif, l'Etat, en 1930, déchargea les départements d'une partie des chemins de grande communication les plus importants, en les classant routes nationales. L'ancien réseau de l'Oise comporte 600 kms de routes nationales, le nouveau, résultant du classement précédent et qui comprend toutes les routes dont le numéro est de trois chiffres, atteint 500 kms.

Le décret-loi du 14 Juin 1938 a incorporé dans un seul et même réseau de « chemins départementaux », les chemins de grande communication et d'intérêt commun qui étaient auparavant entretenus par le département à l'aide de crédits partiellement alimentés par des ressources communales. Dorénavant, le Département, allégé par ailleurs d'une partie de son réseau classé dans la voirie nationale, supporte seul l'entretien des chemins départementaux.

Les chemins départementaux de l'Oise ont une longueur totale de 2.818 kms. Ils sont, en général, en bon état, c'est-à-dire goudronnés. Toutefois, un peu plus de 300 kilomètres ne sont pas

modernisés et sont à refaire entièrement, Chaque année, le Département vote des emprunts mais ceux-ci ne sont réalisés qu'avec de grandes difficultés et les travaux sont retardés d'autant.

Enfin, le Département comporte 5.250 kms de chemins vicinaux, dont l'entretien incombe aux communes. Celles-ci n'ont pas les ressources suffisantes pour les réparer, leur état est, en général, mauvais. Le Département, depuis 1948, a décidé d'aider les Communes par des subventions qui peuvent atteindre jusqu'à 70 % des dépenses pour les communes les plus pauvres. Cette politique très heureuse a permis de remettre en état environ 1.200 kms de chemins vicinaux et l'effort sera poursuivi.

Mais, revenons aux routes nationales. Elles ont survécu à la période de guerre et d'occupation, bien qu'étant restées pratiquement sans entretien pendant six années. Sans doute, jusqu'en 1944, n'ont-elles eu à supporter qu'une circulation réduite; par contre, le reflux des armées allemandes et le passage des convois américains furent pour elles une terrible épreuve. En particulier, au cours de l'hiver 1944-45 au lendemain du sursaut allemand de Bastogne, des convois militaires lourds circulant en pleine période de dégel, ont complètement ruiné des sections de plusieurs kilomètres de longueur, dans les régions de Beauvais, de Songeons et de Breteuil.

Peu à peu et, en dépit de la pénurie de matériaux — les carrières étaient déséquipées et leur production allait en presque totalité aux besoins militaires — les plaies se sont cicatrisées et les premiers revêtements généraux que nous avons pu exécuter, seulement en 1947, ont redonné aux routes leur aspect d'avant-guerre. Mais la tâche est loin d'être achevée.

Les routes de l'Oise au point de vue de leur aménagement se classent en trois catégories.

Les plus importantes doivent avoir 9 mètres de largeur de chaussée. Ce sont :

- la R.N. 1 de Paris à Beauvais,
- la R.N. 17 de Paris à Senlis,
- la R.N. 16 de Paris à Chantilly,
- la R.N. 32 de Senlis à Compiègne.

La deuxième catégorie comprend les routes importantes, à chaussée de 7 mètres de largeur. Citons, à titre d'exemple :

- la R.N. 32 au nord de Compiègne vers Saint-Quentin,
- la R.N. 17 de Senlis vers Péronne,
- la R.N. 16 de Chantilly vers Clermont et Amiens,
- la R.N. 1 de Beauvais vers Calais,
- la R.N. 31 de Rouen à Reims par Beauvais-Clermont-Compiègne,
- la R.N. 35 de Compiègne à Montdidier,
- la R.N. 330 de Creil à Meaux par Senlis et Ermenonville.

La troisième catégorie comprend les autres routes nationales. La largeur de leur chaussée doit être de 6 mètres.

Ce programme peut paraître bien modeste, à une époque où la voiture de tourisme la plus ordinaire roule à plus de 120 kms à l'heure, où chaque jour nous sommes obligés d'autoriser la circulation de chargements atteignant 4 et même 5 mètres de largeur, de convois de plusieurs dizaines de mètres de long et atteignant des poids supérieurs à 100 tonnes!...

Tout ce qui est trop encombrant pour le rail ou le bateau vient à la route et le porte à porte pour de pareils chargements est d'une commodité évidente. Je crois qu'une fois encore, dans son histoire, la route va devoir s'adapter à la circulation et que, avant même que puisse être achevé le programme en cours, de nouvelles caractéristiques devront être imposées. Déjà la route de 9 mètres de largeur est pratiquement condamnée; elle est trop dangereuse. De fait, les statistiques de la Gendarmerie montrent que, dans l'Oise, la section de route où les accidents sont le plus nombreux est la section Senlis-Pontarmé... On s'oriente donc vers une route constituée par deux chaussées parallèles de 7 mètres, à sens unique, et séparées par un refuge de 1 m. 50 environ.

La solution des autoroutes ne semble pas devoir tout au moins pour le moment, être généralisée en France, où la densité de peuplement est élevée et où de longues sections sans raccordement avec les autres voies adjacentes ne sont pas sans inconvénient. L'autoroute est, par contre, un excellent moyen de décongestionner les abords des très grandes villes : l'autoroute de l'Ouest en est un exemple si encourageant que l'ouverture des chantiers de l'autoroute du Sud vers Fontainebleau et Orléans est probable dans les années prochaines.

Cependant, un projet d'autoroute du Nord a été mis à l'enquête fin 1947 et vient d'être approuvé par le Conseil des Ponts et Chaussées et le Conseil Supérieur des Transports. Ainsi serait créée une voie directe et à grand rendement entre les deux plus importants centres économiques de France, la région parisienne et la région lilloise. Vous savez certainement que cette autoroute entre dans notre département à la limite Est de Survilliers, qu'elle passe aux abords de Senlis à Villemétrie, croise la R.N. 32 près de Villeneuve-sur-Verberie, descend vers Rhuis, puis, en cotoyant Canly, Baugy, Antheuil-Portes et Lassigny, se dirige vers Nesle et Péronne. Elle comporte deux chaussées de 8 m. 40 de largeur séparée par un terre-plein de 4 m. 80. Sa réalisation aux prix actuels coûterait environ 35 milliards. Et ceci rend très problématique une réalisation prochaine. Toutefois, le projet des 30 kilomètres de l'extrémité Nord est susceptible d'être très prochainement déclaré d'utilité publique. L'Assemblée Nationale a déjà adopté la loi qui est, pour le moment, en instance devant le Conseil de la République. La réalisation de cette première tranche est vivement souhaitable pour décongestionner les abords de Lille. La même nécessité s'imposera peut-être, à bref délai, pour la sortie Nord de Paris. Mais on doit être plus réservé sur la réalisation des autres tranches. Les nécessités financières feront peut-être préférer, faute de mieux, l'aména-

gement plus modeste, mais dont le besoin est impérieux, de la R.N. 17 qui a, au moins le mérite d'exister.

Ce rappel des nécessités financières nous rapproche de la réalité et me conduit à ma conclusion.

Le problème de la route est, sans doute, un problème technique, mais c'est, avant tout, un problème financier. Comme au temps de la corvée de Colbert, les ingénieurs, qui ne font pas des miracles, ne peuvent travailler sans argent. Or, l'argent leur fait défaut. En 1939, le budget de la France consacrait plus de 1.700 millions à l'entretien et à l'équipement des routes nationales. Alors que le coût des travaux est au coefficient 25 au moins par rapport à l'avant-guerre, il faudrait, pour maintenir une activité égale à celle de 1939, une dotation budgétaire de 42 milliards et demi. C'est 15 milliards seulement que le Parlement a consacré à nos routes pour 1951. Mon prédécesseur disposait de 14.400.000 francs en 1939; ou coût actuel, cela représente 360 millions de travaux. Je pourrai dépenser, cette année, 220 millions, 42 de moins que l'année dernière. Alors qu'avant-guerre chaque campagne de travaux marquait un progrès, mon seul souci est de réussir, au prix d'économies méticuleuses, à maintenir en bon état relatif ce qui l'est déjà, afin d'éviter que se déprécie l'énorme capital que des générations ont investi dans nos routes. Et voilà pourquoi, même sur des itinéraires importants, on rencontre encore des chaussées de 5 mètres de largeur, des bombements dangereux, voilà pourquoi subsistent des pavages qui paraissent un anachronisme à notre époque et que, comme à Montlével ou à Baron, les souvenirs du passé ou le cadre qui les entoure, ne sauraient justifier plus longtemps. J'ai l'impression que la réputation des routes de France, il y a dix ans très justifiée, et qui a été renforcée par l'étonnante résistance du réseau pendant la guerre, leur fait actuellement un grand tort. Mais, qu'on ne s'y trompe pas, avec l'accroissement de la circulation lourde et rapide, les efforts des ingénieurs ne pourront pas longtemps encore éviter l'effondrement et la catastrophe. M. le Président Boutet me disait, il y a quelques mois, que nous roulions, en France, sur des « coquilles d'œuf ». M. Antoine Pinay, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, déclarait à l'Assemblée Nationale, au mois de Décembre dernier : « L'entretien des ponts et des routes a été différé pendant la période d'occupation et nous arrivons à la limite de résistance de notre réseau routier. Les économies faites sur les frais d'entretien risquent fort de se traduire demain par de très importantes dépenses de réfection ».

Le problème de la Route est posé. Il est urgent de le résoudre afin que les routes de France puissent continuer à être enviées par le reste du monde.

*Conférence prononcée par M. ALIX,
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
du Département de l'Oise,
au cours de la séance de la Société Historique
de Compiègne du 20 Juin 1951.*

Annexe I

LISTE des PRINCIPALES VOIES ROMAINES

1. - Route de Soissons à Amiens, par Vic-sur-Aisne, Nampcel, Noyon, Roiglise.
2. - Route d'Amiens à Soissons, par Cormeille, Beauvais, Hermes, Litanobriga (très probablement en face de Nogent-sur-Oise), Senlis, Raray, Néry, Pierrefonds.
3. - Route de Beauvais à Paris, par St-Martin-le-Nœud, Auneuil, Jouy-sous-Thelle, Lierville.
4. - Route de Senlis à Meaux, par Ermenonville, Saint-Pathus.
5. - Route de Beauvais à Paris, par Frocourt, Abbecourt, Tillard, Sainte-Geneviève, Puiseux, Fresnoy-en-Thelle, Beaumont.
6. - Route de Beauvais à Boran, par Sainte-Geneviève, Neuilly-en-Thelle.
7. - Route de Beauvais vers Pontoise, par Frocourt, bois de Mole, La Neuville-d'Aumont, Corbeil-Cerf, Hénonville.
8. - Route de Beauvais vers Gisors, par Auneuil, Boutencourt.
9. - Route de Beauvais vers Saint-Valéry, par Saint-Omer, Marseille, Brombos.
10. - Route de Beauvais vers Dieppe, par Frétoy, Campeaux.
11. - Route de Beauvais à Abbeville, par Pisseleu, Lihus, Sommereux.
12. - Route de Beauvais à Amiens par Verderel, Auchy-la-Montagne, Fontaine-Bonneleau.
13. - Route de Beauvais à Paillart par Noyers-St-Martin.
15. - Route de Beauvais à Montdidier par Lafraye, Ansauvillers.
16. - Route de Beauvais à Bavai, par Fouquerolles, Saint-Just, Mongérain, Courcelles-Epayelles, Boulogne-la-Grasse, Roiglise.
18. - Route de Beauvais à Saint-Martin-Longueau par Laversines, Fitz-James, Sacy-le-Grand.
19. - Route de Noyon à Nesles, par Beaulieu.
20. - Route de Noyon à Chauny, par Babœuf.
21. - Route de Noyon à Brétigny, par Varesnes (et continuation probable de Brétigny à Quierzy).
22. - Route de Noyon à Attichy, constitue un embranchement de la route n° 1 à Nampcel.

24. - Route de Noyon à Choisy-au-Bac, par Chiry, Thourotte, Montmacq.
 25. - Route de Senlis à Bavay, par Pont-Sainte-Maxence, Estrées-Saint-Denis, Hémévillers, Ressons-sur-Matz, Crapeaumesnil, Roye.
 26. - Route de Senlis à Pontpoint.
 27. - Route de Senlis à Paris, par Thiers.
 28. - Route de Senlis à Lamorlaye.
 29. - Route de Senlis à Gouvieux.
 30. - Route d'Amiens à Rouen, par Romescamps.
 31. - Route de Saint-Martin-Longueau à Amiens par Rémécourt, Saint-Just-en-Chaussée, Ansauvillers et Paillart.
 33. - Route de Nanteuil-le-Haudouin à Montdidier, par Rully, Rhuis, Le Fayel, Estrées-Saint-Denis, Ménévillers, Tricot.
 35. - Route de Montdidier à Venette, par Frétoy, Courcelles-Epayelles, Lataule, Monchy-Humières.
 37. - Route de Ham à Cuts, par Brétigny.
 38. - Route de Noyon à Villers-Cotterêts, par Sempigny, Tracy, Berneuil, Chelles (tracé très conjectural entre Noyon et Tracy).
 39. - Route de Ressons-sur-Matz à Coudun.
 41. - Route de Saint-Just-en-Chaussée à Venette, par Pronferoy, Rémy.
 44. - Route de Champlieu au Meux, par Lacroix-Saint-Ouen.
 45. - Route de la Ferté-Milon à Raray, par Ivors, Crépy-en-Valois, Trumilly.
 46. - Route de La Ferté-Milon à Nanteuil-le-Haudouin, par Thury et Betz.
 47. - Route de Crépy-en-Valois à Château-Thierry, par Mareuil-sur-Ourcq.
 48. - Route de Crépy-en-Valois à Pontpoint, par Duvy, Néry, Ville-neuve-sur-Verberie.
 54. - Route de Clermont à Gournay-sur-Aronde, par Saint-Aubinsous-Erquery, Cernoy, Moyenneville.
-

Annexe I

BIBLIOGRAPHIE

J'ai trouvé dans le livre d'Heude « Les voies terrestres depuis d'Antiquité jusqu'à nos jours » et dans le livre très vivant et plein de poésie de Bonnerot « Les Routes de France », une documentation très précieuse. Je l'ai complétée en relisant le cours de Routes professé à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées par M. Boutet, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées qui, il y a quelques semaines encore, avant sa retraite, présidait le Conseil Général des Pont et Chaussées. Enfin et surtout, M. Allain, Archiviste départemental, a bien voulu rechercher dans les archives de la Préfecture et notamment dans l'ouvrage de Graves les éléments capables de reconstituer la physionomie des routes de notre département aux différents âges. Je tiens à l'en remercier très sincèrement et très vivement.
