

Quelques étapes de la cartographie routière en Valois

L'Aisne ne constitue sans doute pas un cas spécifique sous l'angle des origines et du développement de la cartographie routière au fil des siècles. Il s'agit là d'un sujet d'intérêt général, certes, dont l'étude pourrait probablement s'avérer également instructive en d'autres lieux de France. Il se trouve cependant que le chercheur dispose dans le sud-ouest du département – défini ici comme le Valois ou le Sud-soissonnais – de certaines données objectives qui confèrent à ce thème un intérêt tout particulier.

Au-delà de la forte imprégnation romaine en terre soissonnaise, on y reconnaît tout d'abord la proximité de la capitale et l'attraction de ce comté de Valois, devenu premier duché de la Couronne, sur les dynasties régnantes successives. Du premier des Capétiens, Hugues Capet, acclamé roi à Senlis en 987, à Louis-Philippe d'Orléans, plus de huit siècles plus tard, bien peu nombreux sont les rois de France qui n'ont pas séjourné ou chassé en cette contrée. Ils l'ont d'ailleurs souvent confiée à leur propre frère (Louis d'Orléans, Gaston d'Orléans, Monsieur, le Régent...) tandis qu'une dynastie de treize d'entre eux, de Philippe VI (1328) à Henri III (1589), a porté ce nom même de Valois. Nombre de ces rois furent d'ailleurs tenus de traverser Villers-Cotterêts et Soissons pour aller recevoir l'onction du sacre des mains de l'archevêque de Reims. La qualité de la route et des étapes ne pouvait donc que revêtir à leurs yeux une importance symbolique et primordiale.

Cette liaison justement, parfois baptisée « route des Sacres », reliait donc Paris, non seulement à Reims, mais également aux frontières du nord-est et à Bruxelles. De la Ligue et la Fronde jusqu'à une époque très proche, que d'armées royales, impériales ou républicaines l'ont donc empruntée pour se rendre vers les Flandres et faire face aux menaces, mais que d'armées étrangères l'ont également suivie dans l'autre sens, de la Campagne de France à nos guerres contemporaines, au point d'en faire la « route des invasions » ! Cette N2 d'aujourd'hui a, certes, bien perdu cette double fonction prestigieuse et stratégique pour s'ouvrir aux touristes, et la cartographie a dû en tenir compte¹.

1. Précision importante : la présente étude a pour objet l'évolution de la carte routière. Elle effleure donc l'histoire du domaine routier (conception, travaux, ingénieurs, équipement...) et celle de la fréquentation des véhicules (motorisation, code de la route, flux...) pour autant qu'elles aident à comprendre le travail du cartographe (sélection, dessin) et le contenu de son document (échelle, légende), ainsi que la nature de l'aide apportée au voyageur.

Parmi la bibliographie relative à l'histoire de la carte, abondante mais parfois très technique, sélectionnons ici : Marc Duranthon, *La carte de France*, I.G.N., 1978, et Thierry Lassalle, *Cartographie, 4000 ans d'aventures et de passion*, I.G.N., 1990. De nombreux catalogues d'expositions publiques récentes témoignent de l'intérêt du grand public pour le sujet :

Par ailleurs, les divers centres de conservation que constituent les Archives départementales de l'Aisne à Laon, le Fonds Périn à la bibliothèque Saint-Léger de Soissons et les départements des Cartes et Plans aux Archives nationales et à la Bibliothèque nationale de Paris possèdent chacun un ensemble de remarquables collections cartographiques, pour la plupart héritées des ingénieurs du roi comme du ministère de l'Intérieur, et traitant de ce Sud-soissonnais². L'auteur y a ajouté ses documents privés.

Toutes les voies menaient à Rome

C'est au IV^e siècle – c'est-à-dire avant même le royaume soissonnais de Clovis – qu'il faut remonter pour trouver la première représentation graphique d'un réseau routier traversant notre région, sous la forme de la carte dite « de Peutinger ». Unique en son genre, ce parchemin dessine réellement, mais schématiquement, les voies romaines alors existantes dans tout l'Empire, entre la Grande-Bretagne et l'Inde, et y apporte un luxe d'informations que résument plusieurs « symboles » d'une modernité surprenante : villes d'étape, villes thermales, cités-carrefour (avec leurs noms), auberges, greniers à céréales, distances en milles romains... Les noms des lacs, montagnes et cours d'eau des pays et peuplades traversés y figurent également, au long de ce qui constitue alors des « itinéraires » généralement empierrés et jalonnés de haltes pour le voyageur.

Certes, il ne s'agit pas ici d'une véritable carte topographique au sens d'aujourd'hui, puisqu'elle n'offre ni orientation, ni échelle, et que la surface terrestre y est transcrite dans une sorte d'anamorphose difficile à déchiffrer³. Mais elle a pour l'observateur du XXI^e siècle l'immense intérêt de traverser notre région – d'est en ouest – et de porter en particulier les noms significatifs de Lutetia, Augustomagus (Senlis) et Augusta Suessionum, cette dernière identifiée par les deux tourelles des étapes offrant un abri.

– *À la découverte de la Terre – Trésors du département des Cartes et Plans* (Bibliothèque nationale, 1979);

– *Cartes et figures de la Terre* (Centre Georges Pompidou, 1980);

– *Les routes de l'Aisne – du Chemin des Dames à l'autoroute* (Archives dép. de l'Aisne, 1982);

– *Espace français – Vision et aménagement* (Archives nationales, 1987);

– *Mémoires de l'Armée 1688-1988, trois siècles d'histoire à travers cartes et plans-relief* (Service historique de l'Armée de terre, 1988);

– *Du paysage à la carte – trois siècles de cartographie militaire* (Services historiques des Armées, 2002).

2. Des difficultés de consultation nous ont fermé l'accès à plusieurs documents qui auraient eu leur place ici. Cette étude doit donc être considérée comme un premier et large « échantillonnage » de ce thème régional. L'auteur souhaite que ces notes aident un jour à l'écriture d'une véritable histoire de notre réseau axonien, qui fait encore défaut.

3. L'original de la Tabula Peutingeriana est conservé à la Hofbibliothek de Vienne (Autriche) et se présente sous la forme d'un parchemin roulé et peint : onze fragments (le douzième n'existe plus) totalisant une longueur de 6,82 m (largeur de 34 cm environ).

Avec certaines restrictions, il paraît légitime de considérer cette Tabula comme la première trace d'une représentation régionale de nos routes, puisque les voies romaines proprement dites sont alors le seul quadrillage digne de ce nom. Peu après, les chaussées dites « Brunehaut » – nombreuses dans ce Soissonnais et attestées, par exemple, à Hartennes, Lagny, Longpont... – ne sont que des voies antiques consolidées vers le VI^e siècle (leur grand carrefour pour le nord de la France se situe à Bavay), mais nous n'en connaissons aucune carte d'époque.

Le Valois, « *terra incognita* » ?

Les débuts du centralisme monarchique, que marquent près de nous le royaume franc de Soissons, la présence carolingienne à Noyon et Laon, les premiers Capétiens à Senlis, n'ont pas suscité de travaux cartographiques connus, alors que les déplacements de la Cour et des armées faisaient déjà partie des nécessités politiques et militaires.

Il en va de même, un peu plus tard, avec les fondations monastiques éloignées de leur base, les Croisades, la guerre de Cent ans, les voyages de chasse des premiers Valois, qui ne semblent pas avoir laissé de traces cartographiques, même rudimentaires.

Comment se déplaçait-on alors ? L'orientation au soleil, certes, le bouche-à-oreille également dans les localités traversées, mais cela paraît bien approximatif. Derrière Ptolémée, puis avec les « grandes découvertes », Marco Polo ou Colomb, la connaissance de notre univers s'améliore, de nouveaux continents viennent meubler les planisphères. Grâce à la boussole et aux portulans, marins et commerçants s'aventurent et ouvrent de nouvelles voies maritimes... Mais sur notre Valois, qui n'est certes plus tout à fait une « *terra incognita* », ni carte ni atlas descriptif plus ou moins élaboré qui permette d'identifier avec certitude les voies de communication en usage. Et même le premier descriptif d'itinéraires, appelé « la Guide des chemins de France », rédigé par Charles Estienne (1552) reste dépourvu de carte malgré un accueil très favorable⁴ !

Au bilan provisoire, ce sont donc quelque treize siècles d'une vie locale forte et mouvementée, sans que soit parvenu jusqu'à nous un essai de support géographique utile au voyageur du Valois...

C'est de Hollande que se manifeste enfin, sous le règne de Louis XIII, une première tentative pour rompre ce « silence » et tenter une représentation de notre duché. Maître de l'école cartographique hollandaise, Guillaume Blaeu signe vers 1635 une carte « *Valesium ducatus* », qui, pour la première fois, propose une synthèse détaillée du duché, incluant la plupart des localités ainsi que mainte abbaye et plusieurs lieux-dits choisis. De dimension bien lisible (env. 55 x 60 cm) et d'une esthétique très accomplie grâce à son équilibre et ses couleurs pastel, elle n'a pour nous qu'un défaut : l'absence totale de routes, pas même celle du sacre

4. Vingt-huit éditions sont connues entre 1552 et 1668.



Carte du Valois, par Blaeu (détail).

que le jeune Louis XIII a empruntée en octobre 1610 pour se rendre à Reims ! Le Valois y apparaît comme contenu dans les limites naturelles des vallées de l'Aisne, l'Oise et la Marne, comme structuré par ses grandes forêts, mais il ne semble irrigué par aucune liaison routière.

Il en va de même avec une autre carte, dite « Ager parisiensis, vulgo l'Isle de France », signée de Damien de Templeux et datée de 1656⁵. Plus étendue que la précédente, puisqu'elle va de Gournay à Laon et à la Champagne, elle n'est qu'une simple juxtaposition d'écritures (noms de lieux, quelques cours d'eau...) et de taches vertes pour les forêts, mais elle manifeste néanmoins une apparente volonté de travail « scientifique » à travers quelques détails : un commentaire rédigé en latin, une échelle en *milliaria gallica* et un cartouche aquarellé représentant un « géomètre » armé d'une règle graduée et d'un compas. Cela ne suffit cependant pas pour aider d'une quelconque façon au repérage sur le terrain, encore moins pour assister le voyageur éventuel ! Il faut donc encore attendre...

5. Bibliothèque Saint-Léger, Soissons. Cote 621 Périn sup. La seule indication concernant le Valois tient dans ces mots : « Pertinet insuper ad Franciam strictè sumtam Valesium, vulgo le Pais de Valois. De quo quia speciale exhibemus descriptionem ac tabulam, eam consulet studiosus lector ».

Une carte du gouvernement d'Île-de-France est conservée à la Bibliothèque nationale, où elle est datée de 1600 environ. Nous n'avons pu vérifier s'il s'agit du même document qu'à Soissons.

Science et pouvoir central : le déclic

De fait, trois éléments nouveaux vont, presque simultanément en ce milieu du XVII^e siècle, encourager – et même organiser – la mise en place progressive d'une véritable cartographie routière française, mais il y faudra une centaine d'années.

Le premier est d'ordre scientifique : avec le flamand Mercator et ses disciples, de premières solutions viennent d'apparaître pour permettre la représentation plane de surfaces courbes. Les fuseaux, les projections et même la technique de la triangulation ouvrent la porte à ce qu'on appellera la géodésie. Dresser avec une solidité approximative la carte d'une grande région en limitant les risques de déformation, et donc d'erreurs, semble désormais possible. Mais tout ce qui touche à la maîtrise intellectuelle du monde et à l'organisation de l'univers est encore suspect, presque tabou : le malheureux Galilée ne vient-il pas d'être condamné par Rome à se rétracter pour sa vision trop « impie » de la mécanique céleste (1633) ? Aussi la liberté du cartographe, homme d'une science nouvelle, reste-t-elle encore un peu inhibée dans son audace...

La deuxième impulsion vient du Louvre, c'est-à-dire de Sa Majesté en personne : après Charles IX, qui avait jugé que l'art de la géographie devait constituer « un labeur royal »⁶, Louis XIII, et plus encore le Roi-Soleil, éprouvent l'intense nécessité de mieux connaître leur royaume, ses provinces et cités, ses voisins et ses ennemis. Besoin d'être plus proches de leurs sujets, certes, mais aussi besoin militaire et stratégique pour mieux répartir les armées, les citadelles, les arsenaux (Vauban s'y emploiera bientôt), et enfin besoin fiscal évident : toute la structure de la Ferme, de la gabelle, de la taille et des menus impôts repose en effet largement sur le découpage administratif, ainsi que sur les ponts, les ports et les ressources locales. L'idée est neuve, ou presque : la carte, c'est une meilleure maîtrise de la puissance monarchique, sous toutes ses formes.

Enfin, il découle de ce qui précède que le royaume, qui compose peu à peu son unité territoriale, doit pouvoir être parcouru plus vite et plus sûrement par tous. Ceux qui assurent un office, un commerce, une mission, même privée, doivent pouvoir communiquer rapidement, faire appel à des transports organisés et sûrs. C'est la naissance de la Poste. Louis XI avait déjà créé, à son usage propre, les « chevaucheurs de l'Ecurie du roy », mais les Bourbons y ajoutent le complément essentiel : la structure des relais de poste et leurs cartes, itinéraire par itinéraire. La première carte des routes de poste du royaume paraît en 1632, sous la signature de Tavernier et Sanson. Elle ne sera reprise et progressivement actualisée et détaillée qu'à partir de la Régence⁷.

D'une manière générale, sans vouloir retracer ici par le menu toute la genèse de la cartographie française, rappelons au moins que c'est sous Louis XIV

6. Voir « *Espace français* », exposition des Archives nationales, 1987, p.43.

7. Sur cette production particulière de cartes, voir : Guy Arbellot : *Autour des routes de Poste. Les premières cartes routières de la France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Bibliothèque nationale – Musée de la Poste, 1992, 163 p.

que se mettent en place les organes, les directives et les hommes qui créent en quelques décennies une solide structure destinée à appliquer ce qui précède :

– L'Académie des sciences, fondée en 1666 par Colbert, prend en charge les premiers travaux de triangulation, nécessaires au calcul d'un arc de méridien ainsi qu'à la rédaction d'une application expérimentale, dite « carte particulière des environs de Paris » (1678), dont le nord jouxte notre Valois. Elle reste cependant encore dépourvue de tracés routiers. Autour des recherches de l'Observatoire de Paris, base du tout nouveau méridien-origine, dit « méridien de Paris », les astronomes Cassini I et La Hire parviennent à dresser une carte de France « corrigée par ordre du roi » (1693), qui rétrécit passablement – dans le sens des longitudes – le territoire royal⁸. Cette œuvre de savants, lente et solide, se poursuivra par la détermination rigoureuse, associant astronomie et géodésie, de quelque 3000 points fixes, nécessaires à « la description géométrique de la France » (1744). Cette dernière constituera la base de la future « Carte générale et particulière de la France », liée au nom de Cassini III.

– Ne pouvant attendre les résultats de l'Académie pour mener les travaux du Génie et les opérations militaires sur des bases géographiques assurées, Louvois crée en 1688 pour ses ingénieurs militaires le Dépôt de la Guerre, nouveau lieu d'étude et de centralisation des documents nécessaires au commandement militaire⁹. Une rivalité en résulte, qui durera, au moins, jusqu'au règne de Louis XV¹⁰.

– Parallèlement, certains évêques éprouvaient le même besoin de parcourir leur diocèse pour mieux en gérer l'administration et n'hésitèrent pas à faire travailler quelques ingénieurs pour dresser la « description » de leur domaine. La Bibliothèque nationale possède ainsi une carte du diocèse de Soissons, datée de 1656. Plus d'un siècle plus tard, le chanoine Houllier¹¹ inclut dans son analyse de ce même diocèse une modeste carte (dimension 21 x 18 cm) qui ne sert guère qu'à positionner les paroisses, sans tirer véritablement profit des travaux de l'Académie.

8. Ce qui fit dire au roi-soleil, selon les contemporains, que ces messieurs de l'Académie lui avaient volé une partie de ses États !

9. Nous laissons de côté l'importante production d'atlas militaires, ainsi que l'extraordinaire entreprise des plans-reliefs, dépendance du département des Fortifications créé par le Génie en 1691 dans le but de maîtriser au mieux la défense de toutes les places-fortes du royaume. Le plan-relief de Laon, exposé aujourd'hui à l'office municipal de tourisme, témoigne de la perfection de cette « cartographie » en trois dimensions en même temps que de l'art de la guerre à la fin du XVII^e siècle. Mais il ne constitue pas, à proprement parler, une carte routière.

10. On peut même considérer que c'est la décision de transformer le Service géographique de l'Armée en administration civile (1940) – appelée l'Institut géographique national (I G N) – qui a définitivement retiré aux militaires l'exclusivité de l'art de la topographie !

11. Chanoine Houllier, *État ecclésiastique et civil du diocèse de Soissons, avec approbation et privilège du Roi*, Compiègne et Paris, 1783, 563 p.

Vers l'époque de la Régence, la situation de la cartographie régionale est donc passablement confuse : l'Académie, l'Armée, l'Église, et même l'administration de la Poste lèvent, calculent, rédigent et surtout produisent des cartes multiples, à échelles diverses et pour différents publics.

De plus, civils et militaires se disputent âprement pour décider si la carte doit être secrète et confidentielle (parce que stratégique, surtout à l'abord des frontières) ou largement mise à la disposition de tous. C'est la raison pour laquelle la carte militaire est généralement restée un manuscrit unique, tandis que celle de l'Académie était gravée sur plaque de cuivre pour être multipliée¹² !

Cassini III, le fondateur

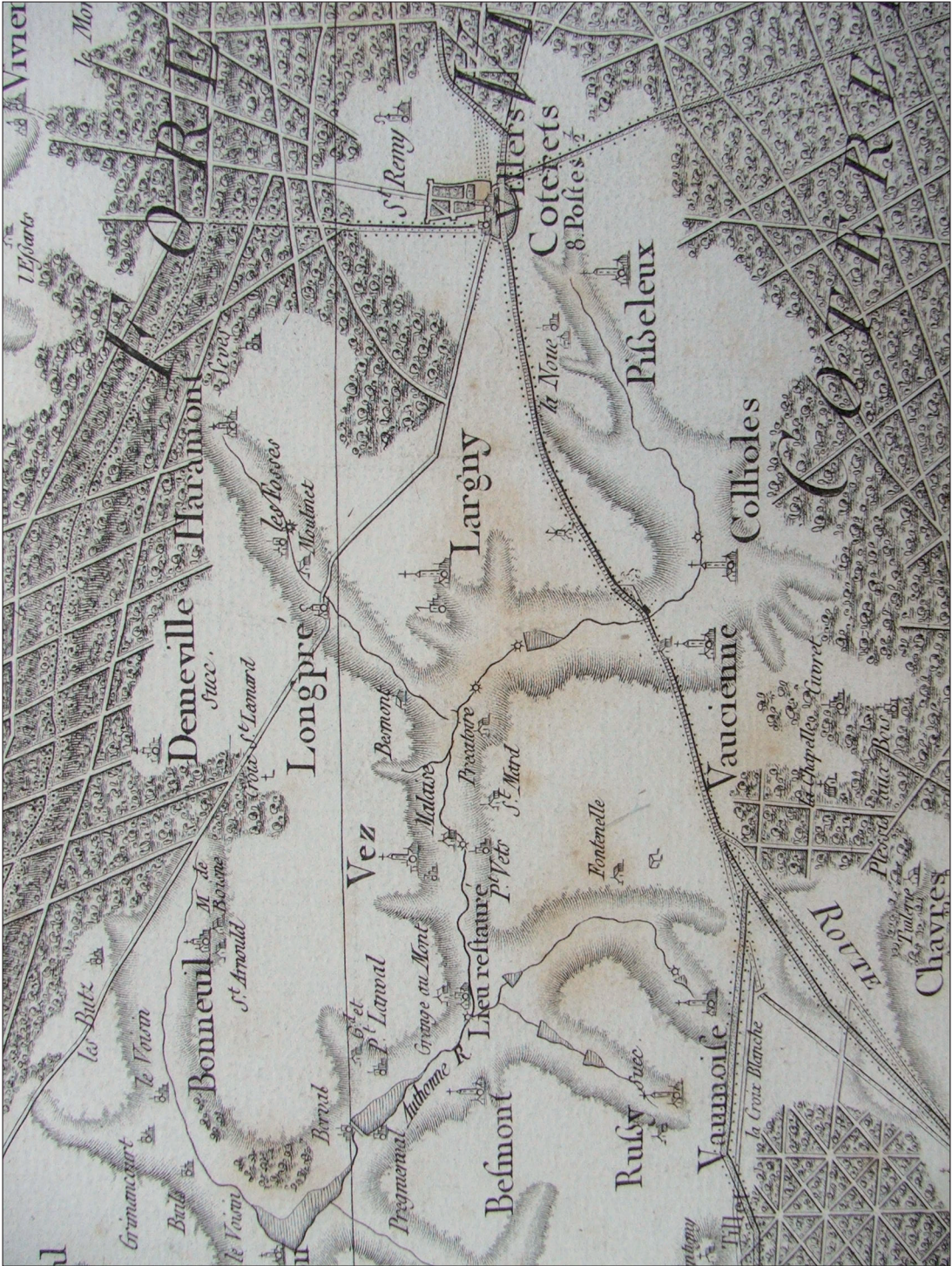
Petit-fils de Cassini I, qui avait été le premier directeur de l'Observatoire, César-François Cassini de Thury¹³ reçoit de Louis XV en 1747 la mission de lever la carte générale du royaume selon une échelle détaillée d'une ligne pour 100 toises (soit 1/86 400^e de nos jours). Un travail immense, qui s'appuie directement sur la triangulation géodésique calculée par ses prédécesseurs et qui va exiger une soixantaine d'années de travaux minutieux (1750 à la Révolution pour les levés, à la fin de l'Empire pour la publication, en incluant quelques additions et corrections) pour réaliser 180 feuilles d'une excellente qualité technique et graphique.

Ce document extraordinaire, dit « carte de l'Académie » (qui parrainait la mission) ou « carte de l'Observatoire » (qui en assurait la gestion et la diffusion), est contemporain de la grande Encyclopédie de Diderot et place la France à l'avant-garde de la cartographie européenne. Aussi l'examen attentif de la feuille n° 44, celle du Soissonnais, est-il porteur de constatations fort instructives pour notre région.

Pour la première fois, le travail du cartographe ne s'interrompt pas devant une frontière naturelle ou administrative, mais uniquement à la limite de chaque feuille déterminée par l'échelle et pour reprendre sans hiatus sur les feuilles immédiatement contiguës. Continuités territoriale et cartographique vont de pair, le levé scientifique ne connaît pas la limite politique, ce qui induit que cette toute nouvelle représentation du royaume symbolise son unité, dont le monarque est le garant. De plus, la carte imprimée n'a plus besoin d'un cartouche plus ou moins courtisan puisqu'elle s'intègre dans une collection simplement numérotée. Aux yeux de l'observateur d'aujourd'hui, seul le relief laisse à désirer car il repose sur

12. La première feuille de cette carte fut mise en vente le 15 août 1756, voici juste 250 ans. Le tirage de chaque feuille fut fixé à 2 500 exemplaires, un chiffre considérable pour l'époque et pour le sujet traité. L'IGN possède aujourd'hui ces plaques de cuivre originales, dont il commercialise des tirages de qualité.

13. Il ne s'agit pas de Thury-en-Valois, près de Villers-Cotterêts, mais de Thury-sous-Clermont, entre Clermont-de-l'Oise et Noailles, où le château de Fillerval, que les Cassini ont acquis en 1701, présente encore, en façade, les instruments d'astronomie sculptés qui ont fait la renommée de cette famille.



Cassini de Thury, détail de la feuille 44.

un système approximatif de hachures plus conventionnel que réel et bien insuffisant pour des militaires en campagne. Un aspect promis à un progrès sensible dès l'Empire.

Cette couverture cartographique constitue également – c'est une première pour le pouvoir central – une sorte de recensement d'envergure nationale des lieux habités (qui distingue « les villes, les bourgs et les objets dépendans des paroisses ») et de leurs noms, jusqu'alors passablement malmenés par les responsables administratifs divers ainsi que par les notaires et curés. Peut-on y voir, à plus de deux siècles de distance, une retombée bénéfique particulière de l'Ordonnance signée en 1539 par François 1^{er} à Villers-Cotterêts, qui prescrivait de rédiger en français tous les actes d'état civil et de notaires ? Notons que ces écritures elles-mêmes peuvent être sectionnées brutalement en limite ouest et est de feuille : Nanteuil-sous-Muret ou Vauxaillon par exemple ici !

En « fixant » l'orthographe de la toponymie du royaume, la carte de Cassini s'est attachée à respecter l'usage local et s'apparente donc à une photographie détaillée, certes imparfaite, mais particulièrement précieuse pour la connaissance de notre histoire régionale. C'est ainsi que bon nombre de graphies du XVIII^e siècle éclairent sur l'inévitable évolution de cette toponymie, qu'il s'agisse de lieux naturels ou habités (bois Louisan, pour Hautwison aujourd'hui, par ex.). Les activités locales sont elles-mêmes largement présentes, avec leur nom et leur importance : les étangs et leur moulin, les abbayes, prieurés et ermitages, les fermes, les « maladeries », les tuileries, les calvaires, d'autres encore. La forêt, les bois, les cours d'eau de toute importance constituent, pour leur part, un « fonds de carte » essentiel au repérage.

Autre apport décisif pour la présente étude, la route ne constitue plus seulement une liaison entre deux villes, elle s'insère dans un maillage de voies secondaires, de bifurcations, de transversales, de grands chemins. L'itinéraire, notion bien ancrée depuis l'occupant romain, s'estompe au bénéfice du réseau routier, tandis que la place forte isolée s'intègre dans une ligne fortifiée¹⁴. C'est une nouvelle vision de l'espace, qu'il soit économique, social ou militaire.

Il serait cependant hâtif de voir dans le travail mené par Cassini une véritable carte routière, au sens actuel du terme. Très visibles sont les routes, généralement pavées, parcourues par la poste, avec indication des relais et même du tarif en vigueur¹⁵, mais le réseau s'enrichit de dizaines de liaisons transversales, reliant entre elles les localités moyennes (on les appelle alors des « traverses »), bien

14. Rappelons qu'au début du xve siècle Louis d'Orléans avait déjà tenté de concevoir une « ceinture fortifiée » à travers le Valois en réalisant ses puissantes murailles de Montépilloy, Béthisy, Pierrefonds, La Ferté-Milon pour contrer les ambitions conquérantes des Bourguignons et des Anglais. Un exemple sans doute unique de pensée stratégique « globale » sans le soutien de la carte !

15. La direction de la Poste aux chevaux avait adopté le mot « poste » pour désigner les relais successifs le long d'une route, mais aussi comme unité de distance servant à calculer le tarif applicable aux usagers : en moyenne huit kilomètres actuels, selon le profil – qui pouvait exiger le renfort de chevaux supplémentaires –, selon la présence de ponts (à péage) ou selon les difficultés variées du parcours. La feuille 44 de Cassini indique ainsi que Villers-Cotterêts est à huit postes et demi de Paris, Soissons à onze postes, etc.

qu'elles ressemblent probablement à celle du «Coche et la mouche» de La Fontaine, c'est-à-dire sablonneuses et malaisées ! Ce sont celles que fréquentent voyageurs à pied et cavaliers, toujours à très faible allure. Cet effort graphique en faveur des routes, le premier à ce niveau de détail, ne couvre cependant pas les chemins de liaison locale, à la viabilité trop incertaine, de sorte que près de la moitié des villages, en moyenne, ressemble à des îlots dépourvus de toute desserte !

Héritiers et disciples

Parfaitement concomitant avec les travaux de l'Académie, voici l'ouvrage clé de l'abbé Claude Carlier, prieur en cette contrée, *l'Histoire du duché de Valois*¹⁶, accompagné d'une intéressante carte régionale, circonscrite aux limites de ce territoire et ressemblant fort à la carte générale de Cassini. Contrainte par son échelle, elle est allégée du relief et de maint bosquet et hameau isolé, mais l'auteur reconnaît honnêtement ses sources dès les premiers mots de son livre :

«...les cartes géographiques, avec leurs signes, sont comme des histoires abrégées [...] Nous n'avons rien épargné, pour procurer à la carte que nous présentons l'exactitude dont nous l'avons crue susceptible. Comme elle doit servir d'ornement et faciliter l'intelligence des faits contenus dans cette histoire, nous avons été dans la nécessité de la proportionner au format des volumes [...] On s'est réglé pour les distances sur celles de la nouvelle Carte générale de France».

Avoir su faire appel, dès sa parution, à un document de l'Académie des Sciences, et en avoir extrait la matière nécessaire à sa propre recherche, voilà qui témoigne chez Carlier d'un réel esprit «des Lumières», en toute indépendance des réflexes ecclésiastiques habituels. Sans doute son Histoire constitue-t-elle ainsi l'un des premiers «produits dérivés» de Cassini !

Citons également ici une initiative cartographique royale, qui marqua la fin du XVIII^e siècle, et même au-delà : la création d'une série de cartes thématiques réservées à la Cour lors de ses déplacements cynégétiques autour de Paris. C'est la collection des «cartes des chasses du roi», levée et dessinée sur ordre de Louis XV, gravée par la volonté de Louis XVI, achevée en 1807. Elles couvrent Rambouillet, Versailles, Marly, Saint-Germain, Boulogne, Vincennes, Sénart, et se distinguent par leur échelle très détaillée (1/28 800^e), leur finesse dans le détail, leur traitement de la végétation. La série accorde cependant, logiquement, plus d'importance aux laies et carrefours forestiers qu'au réseau routier proprement dit. Il est pour nous regrettable qu'elle n'ait jamais inclus les forêts du nord de la capitale (Compiègne, Retz, Chantilly...), probablement pour cause de manque de temps.

16. Abbé Claude Carlier, *Histoire du duché de Valois*, Paris-Compiègne, 1764, 3 vol..

Troisième exemple d'une cartographie thématique ayant directement puisé son dessin et son information à la source de l'Observatoire, mais ayant également su choisir un contenu, un dessin et une qualité de gravure adaptés à son objet : les itinéraires de la Poste vont se multiplier sous la conduite de géographes et de graveurs de la Cour et remporter un succès appréciable. Ils sont en effet les premiers à proposer aux voyageurs des Messageries un véritable « cartoguide » d'accompagnement pour comprendre et apprécier les campagnes et villes traversées. Ils sont également les lointains successeurs de la carte générale de Sanson, voici près de 150 ans, et apportent, grâce au travail de Cassini, une immense précision et richesse de détails qu'ils livrent à leur lecteur, route par route, en associant texte et dessin¹⁷.

Sous la signature d'un ecclésiastique, bénédictin de Saint-Maur, voici d'abord un étonnant document¹⁸, qui juxtapose le tracé minutieux de cette route par Soissons avec le descriptif du paysage et des lieux traversés. La surprise vient de ce qu'il n'offre ni dédicace, ni introduction, ni explication au lecteur. La Poste elle-même n'y occupant aucune place, on peut supposer qu'il s'agirait en fait d'un « guide » créé spécialement à l'intention des personnalités parisiennes invitées à assister au sacre solennel de Louis XVI à Reims le 11 juin 1775. Tout au long de ses 22 doubles-pages, la qualité du levé cartographique et de la gravure y rappelle nettement le travail des ingénieurs des Ponts et Chaussées et en fait, pour notre région, un outil de référence à la fin de l'Ancien régime.

De 1776 à 1780, Louis Denis, géographe du roi, rédige et publie, sous le nom « Le Conducteur français », une série de neuf fascicules d'itinéraires de diligences publiques, reliant Paris à plusieurs villes importantes. Il y est précisé que la carte incluse a été « dressée et dessinée sur les lieux », une nouveauté pour l'époque, qui devait inspirer toute confiance¹⁹. D'une échelle moyenne (trois lieues pour 2000 toises – approximativement 1/210 000^e –, par exemple, dans le cas de la route Paris-Soissons, soit environ 46 x 15 cm), elle met en valeur par une surcharge rouge, le tracé de la route principale. Un choix d'autant plus légitime qu'il s'agit de la fameuse route du Sacre. Le dessin du relief et le choix des caractères et des lieux sélectionnés ne sont cependant pas la simple copie de la carte de l'Académie, puisque le petit format adopté a contraint à renverser la carte sans l'orienter, le nord en haut !

17. Sur l'organisation des messageries de notre région (véhicules, postillons, relais, règlement), voir Henry Luguët, *Sur les vieilles routes soissonnaises*, Bulletin de la Société archéologique, historique et scientifique de Soissons, 1933-1935, 4e sér.-VI, p. 559-576.

18. Dom G. Coutans, *Description historique et topographique de la grande route de Paris à Reims*, Paris, 1775, 22 doubles pages contrecollées. Conservé à la bibliothèque Saint-Léger, Soissons, sous la cote 85 Périn.

19. La bibliothèque Saint-Léger, à Soissons, conserve en particulier les volumes suivants :

- *Route de Paris à Soissons*, 1777 (Périn 159 sup.),
- *Route de la diligence de Paris à St-Quentin et Cambrai*, 1777 (Périn 89), avec livret de 71 p.
- *Route de la diligence de Paris à Soissons*, 1778 (Périn 91), avec livret de 70 p.
- *Route de la diligence de Paris à Meaux*, 1778 (Périn 476 sup.), avec livret de 56 p.

Lecture à la fois naïve et passionnante que celle de ces guides d'antan, riches en noms de châteaux, en anecdotes et en précisions diverses sur les lieux aperçus le long de la route ! En traversant Lévignen vers Soissons, on apprend que cette localité « a servi de point de station à MM. Cassiny de Thury dans l'opération des grands triangles de la France ». Le guide de Saint-Quentin ajoute, à chaque étape et dans chaque sens, l'heure de passage du carrosse, le prix des places et des bagages et même la longitude et la latitude exactes de la ville d'arrivée !

Et voici, à titre d'exemple, comment sont présentées les dernières lieues qui précèdent Villers-Cotterêts²⁰ :

« Quelques temps après le château du Plessis-aux-Bois, on voit Vauciennes dans le fond, et à côté Colloies. Pisseleux est plus loin auprès de Villers-Coterets... A g. de la route, on voit le vill. de Largny, avec un moulin en-deçà auprès de la route. Un peu plus loin, on descend rapidement une montagne dont la route est cavée de plus de trente pieds. Etant presque au bas, on trouve à dr. les premières maisons du vill. de Vauciennes. Ce sont des auberges ; il y a des roches vis-à-vis à g.... On tourne à dr. En traversant le vallon rempli de marécages au milieu desquelles il y a beaucoup de bois d'aulnes, on passe sur un pont construit sur la petite rivière d'Autonne... Sortant des marécages, on se trouve en face d'une maison nouvellement bâtie vis-à-vis la route, on tourne fort à g. en montant une côte considérable et très-difficile pour les voitures ; longeant la montagne, on remarque des carrières à dr. où les ouvertures sont sur le bord du chemin... Arrivé au haut de la montagne, on tourne fort à dr... Etant aux arbres qui bordent la route, on voit un poteau auprès du sixième arbre à g.... Un instant après, on descend en tournant à dr., on voit en montant des remises à g., et à dr. Il y a un chemin et une croix du même côté... Un peu plus loin, on descend et on monte en remarquant à dr. le château et la ferme de la Noue et le vill. de Pisseleux. Arrivez à Villers-Coterets. »

Rappelons ici que les routes françaises, tout au moins les principales liaisons classées « routes royales », prennent en cette deuxième moitié du XVIII^e siècle une place tout à fait importante dans la vie économique du pays, non seulement par l'intérêt que leur portent les fermiers généraux et les cartographes, mais également par le souci royal de les entretenir et les améliorer par de grands travaux. Cette mission est confiée au nouveau corps des fonctionnaires des Ponts et Chaussées (1716), puis à leur école fondée en 1747. Leurs deux premiers responsables, Perronet et Trudaine, définissent donc les catégories et les largeurs

20. ...soit l'entrée dans l'actuel département de l'Aisne (*Route de la diligence de Paris à Soissons*, p. 36-38). On remarque dans ce texte l'importance des côtes, descentes et tournants tout au long du tracé, règne du cheval oblige..., mais également forme élémentaire du repérage fourni au voyageur de la diligence ! L'orthographe et les abréviations du texte original sont ici respectées.

des routes, les travaux à y effectuer, puis les règles de leur jalonnement par de hautes bornes gravées d'un R ou fleurdelysées²¹, au moment même où Cassini en dresse la carte générale ! Trudaine lui-même a attaché son nom à la réalisation de plusieurs dizaines d'atlas groupant les plans de routes dressés par les ingénieurs issus de cette école.

La césure révolutionnaire et impériale

Au moment même où les grands gestionnaires du royaume commencent à maîtriser conjointement la route et la carte, voici que les idées nouvelles, véhiculées par les voies améliorées de communication, précipitent la chute de cette administration centrale et régionale : la carte de Cassini III et de son fils Cassini IV, qui devait glorifier la puissance centralisatrice du roi, devient le support du découpage de la France par la République en départements, arrondissements et cantons. Ainsi est consacrée graphiquement la disparition des provinces, généralités et bailliages, en particulier de ce duché de Valois, réduit à néant par son partage entre l'Aisne et l'Oise ! La société privée Cassini, productrice des levés et gravures, voit certains de ses associés guillotiner et son œuvre même « nationalisée » par la Convention (21 septembre 1793). Les bureaux de la carte quittent l'Observatoire pour le Dépôt de la Guerre. Bonaparte respecte ce choix et limitera l'usage de la carte aux besoins de sa Grande Armée.

Le calcul de la nouvelle méridienne, effectué de 1791 à 1798 par Delambre et le Laonnois Méchain, permet de définir l'unité du mètre. Le système métrique est désormais imposé aux ingénieurs de la République, de sorte que l'échelle du 1/86 400^e est appelée à disparaître par décision de la Commission topographique de 1802 au profit de l'échelle métrique la plus proche, le 1/80 000^e, beaucoup plus facile à calculer.

Dans l'évolution de la carte routière régionale, l'Empire constitue une sorte de parenthèse, car l'urgence est à la stratégie européenne et aux opérations militaires frontalières, et même au-delà ! Notre département peut donc y apparaître succinctement sur une carte générale de l'Empire ou, avec un peu plus de détails, sur l'une des « cartes d'étapes » qui notent les routes « bonnes en tout temps », celles qui peuvent supporter le passage de tout un corps d'armée (avec cavalerie et artillerie), celles qui mènent aux lieux d'étape, où les troupes seront assurées de trouver gîte, vivres et fourrages²². Ces cartes militaires d'étape, peu

21. Placées toutes les demi-lieues depuis le parvis de Notre-Dame de Paris, ces hautes pierres, souvent appelées bornes Trudaine, sont encore nombreuses le long de l'actuelle N2, entre Nanteuil et Soissons. Il en subsiste également le long de l'ancien tracé Soissons-Reims, en particulier entre Acy et Fismes (N31).

22. L'itinéraire stratégique Paris-Belgique, qui porte depuis Louis XVI le N°4, est défini comme « route de 1^{re} classe » par une délibération du Conseil du département de l'Aisne, en date du 14 décembre 1792 (voir Périn 189 à la bibliothèque Saint-Léger de Soissons). Villers-Cotterêts et Soissons, qui la jalonnent, ont été classées par la Constituante « gîtes d'étape » pour toutes les troupes en transit. Et ces dernières n'ont pas manqué jusqu'à la Restauration !

élaborées, vont être actualisées par le service du Train jusqu'au milieu du siècle. Mais il s'agit dans tous les cas de documents d'origine militaire frappés de l'exigence de la confidentialité vis-à-vis du public.

Aussi la Poste aux chevaux, administration civile d'ampleur nationale, reste-t-elle, au travers des coalitions et invasions, la seule à maintenir ou actualiser ses cartes routières, quels qu'en soient le nom (cartes d'itinéraires, des Messageries, des diligences, de la Poste aux lettres...) ou la présentation (atlas de cartes départementales, route particulière...).

Villers-Cotterêts est alors l'une des trente-neuf villes de l'Aisne à posséder une « poste aux lettres », c'est-à-dire un relais de poste, qui lui apporte quotidiennement une certaine animation. En temps de paix, c'est là que relaie la Guinguette, la diligence qui assure la liaison de Soissons à Paris, soit de nuit (départ quotidien de Soissons à 5 h du soir, arrivée à Paris à 8 h du matin), soit de jour (toutes les 48 h, départ de Soissons à 5 h du matin, arrivée à Paris à 7 h du soir)²³. En juin 1815, Alexandre Dumas y est témoin du double passage de Napoléon, se rendant en Belgique d'abord, puis revenant de Waterloo²⁴.

La Poste continue à publier chaque année son Livre et sa carte²⁵, mais le secret militaire imposé la contraint à rester plus ou moins dans le sillage de Cassini. La cartographie publique doit donc attendre des jours meilleurs.

De la Poste au chemin de fer

Dès la Restauration, les ingénieurs-géographes du roi se tournent vers une vision plus « civile » de la France et tentent d'apporter à un réseau de temps de paix une représentation mieux adaptée aux besoins du temps : diversification des routes royales (hiérarchisées en trois classes), départementales et vicinales, apports de quelques données d'ordre administratif, judiciaire, militaire, religieux, relief faiblement rendu par des hachures. La trame principale reste cependant celle des routes de poste avec leurs relais.

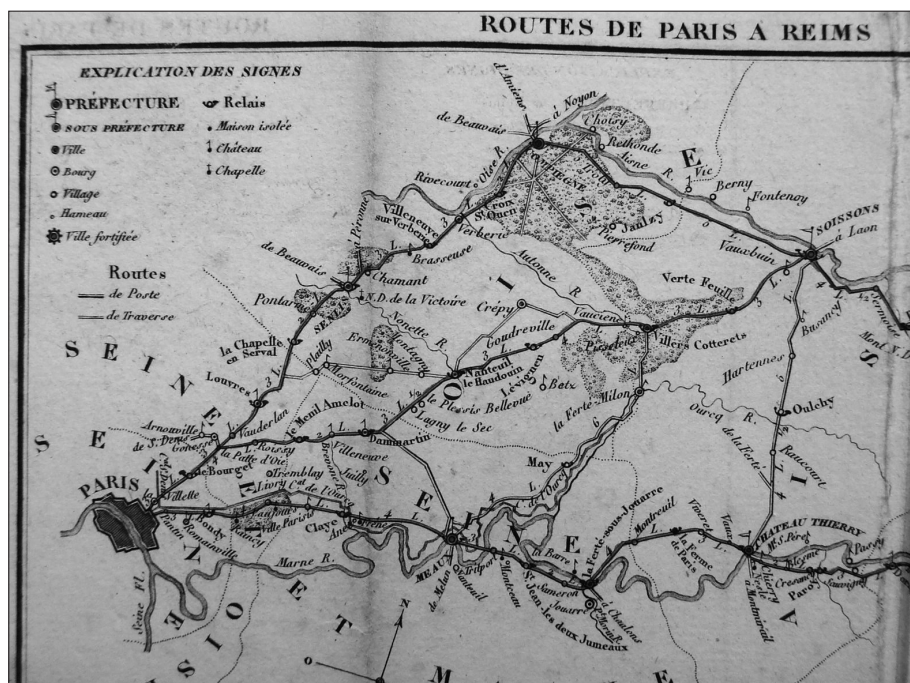
De leur côté, les ingénieurs de l'Armée (dépôt de la Guerre, Génie, Marine...) et ceux des administrations civiles (Ponts et Chaussées, Cadastre, Mines...) entrent en concurrence sur la nature et l'échelle de la nouvelle couverture de la France à entreprendre. Le voyageur d'affaires et l'officier en mission n'ont ni la même lecture, ni la même attente de la carte, sans oublier la difficulté financière à couvrir les immenses travaux, que ne compense pas une large diffusion.

Plusieurs débats et projets aboutissent au choix du 1/40 000^e pour les levés, au 1/80 000^e pour la gravure des nouvelles cartes, deux échelles imposées par les officiers d'état-major qui en prendront d'ailleurs la charge. L'ensemble des levés, commencés en 1818, prend fin en 1866 et reçoit le nom de « carte d'état-major ».

23. *Annuaire du département de l'Aisne*, 1810.

24. Alexandre Dumas, *Mes Mémoires*, chap. XXXVII.

25. Tirage moyen connu : de 3 000 à 5 000 exemplaires selon les années.



Vaysse de Villiers, *Les trois routes de Paris à Reims* (extrait de la carte).

Les premières feuilles à cette échelle ne sont publiées qu'en 1832. Malgré toutes ses qualités, cette couverture n'est pas évoquée en détail ici, puisqu'elle reste l'apanage des milieux militaires, sans que le public puisse y accéder pour ses propres déplacements.

Significative de cette époque pour notre région est une carte publiée en 1825²⁶, peu avant le sacre de Charles X (le 29 mai). La démarche de l'auteur est analogue à celle de dom Coutans²⁷, son objet est autant pratique que courtisan, ce dont témoigne la remarque qui ouvre le recueil : en présentant non seulement les itinéraires traditionnels par Soissons et par la vallée de la Marne, mais aussi la route du nord, par Senlis et Compiègne, il précise : « Cette route n'est nullement celle de Reims, elle ne devrait donc pas figurer ici. Mais elle sera, dit-on, suivie par le Monarque à son voyage du sacre ; dès lors, elle devient pour nous la première de toutes et prend naturellement sa place à la tête de l'ouvrage. »

La petite carte, non orientée, marque peu de progrès depuis les « Conducteurs » de Denis, hormis un choix élargi de routes et une gamme plus complète de niveaux administratifs des localités. La Poste y reste omniprésente, avec ses relais

26. Vaysse de Villiers, *Itinéraire descriptif, historique et pittoresque des trois routes de Paris à Reims*, Versailles, 1825, 280 p., avec une carte routière. (bibliothèque Saint-Léger, Soissons, cote 302 Périn). L'auteur, lui-même inspecteur de la Poste aux chevaux, publie en même temps *la Description routière et géographique de l'Empire français* (1813-1831) en 14 volumes.

27. Voir note 18.

(que symbolise désormais un joli cor de postillon) et ses distances intermédiaires, exprimées en lieues, et non en kilomètres comme on pourrait s'y attendre.

Grâce à l'action des Ponts et Chaussées, l'élément important de la Restauration est le soin désormais apporté au plus haut niveau à la connaissance et à la maîtrise du réseau routier. Outil du pouvoir central avant 1789, support des mouvements de troupes pour défendre « la patrie en danger » ou assurer la gloire militaire de l'Empire, la route devient, avec le retour à la paix, le lieu privilégié des échanges économiques et de la communication entre les provinces du royaume. Au côté des canaux, elle prend sa place dans le quotidien du pays, avec son administration propre, sa structure, son budget, son entretien, ses projets. Grâce à la loi de 1836, qui définit un réseau vicinal, chaque département dispose désormais d'un classement administratif clair.

Sur ce plan, Brayer²⁸ apporte des précisions utiles à cette étude :

« Le département de l'Aisne est traversé par douze routes royales. Deux sont de première classe, celles n° 2 et 3, les dix autres sont de 3^e classe.

La route n° 2, de Paris à Maubeuge et à Bruxelles par Mons, est comprise entre la limite du département de l'Oise, à Vauciennes, et celle du département du Nord, au-delà de La Flamengrie, sur une longueur de 120 200 mètres, dont 75 000 en pavé et le reste en empièchement ou cailloutis. Elle est entièrement pavée depuis Vauciennes jusqu'à Laon, à l'exception des montagnes de Crouy et de Chavignon...

Cette route, qui traverse le département de l'Aisne dans sa plus grande longueur, établit une communication entre Paris et le royaume des Pays-Bas, ainsi qu'avec plusieurs villes du département. Elle sert au transport, tant des blés qui, de divers points du département, se rendent à Soissons où ils sont embarqués pour l'approvisionnement de Paris, que des vins du Laonnois pour le département du Nord. »

À noter que la carte de l'Aisne insérée dans l'ouvrage de Brayer a été « revue, corrigée et augmentée en 1823 », mais qu'elle constitue en fait une réduction allégée de celle de Cassini, simplement surchargée des limites d'arrondissements (l'auteur, rappelons-le, était « chef de bureau à la préfecture de l'Aisne ») et du réseau routier principal. Son échelle, voisine du 1/375 000^e, est rédigée à la fois en milliers de toises et en kilomètres, signe que le système métrique ne s'est pas encore imposé, même dans l'administration publique !

Sous Charles X comme sous la Monarchie de Juillet, tandis que les ingénieurs militaires font avancer leur couverture détaillée, c'est en fait la Poste qui, profitant de l'essor général du commerce et de l'industrie ainsi que de la nouvelle mode des voyages d'agrément (vers la mer, les villes d'eaux, les lieux « pittoresques »), exerce son influence majeure, particulièrement à l'égard d'un public

28. J.-B.-L. Brayer, *Statistique du département de l'Aisne*, Laon, 1824.

aisé, celui qui peut se déplacer en voiture. Les maîtres de poste, que caricaturent Daumier et la presse, règnent sur ces voyageurs à qui ils infligent souvent la cohabitation, une cuisine médiocre et... les punaises d'une hôtellerie peu scrupuleuse!²⁹

Symbole de la puissance de cette administration, elle innove après 1848 en publiant, dans chaque département une «carte des services de la poste aux lettres», document de petit format qui allie l'information générale du système des courriers privés affranchis, distribués partout par les préposés en uniforme³⁰, et une cartographie claire, le tout destiné au grand public. Une administration utilisant le moyen de la carte pour se faire admettre et comprendre de tous, jusqu'au fond des villages, voilà une démarche à souligner. D'autant plus qu'elle y joint... un calendrier de l'année en cours ! Notre traditionnel calendrier des Postes, lié aux étrennes des facteurs, est toujours en usage et toujours accompagné d'une carte départementale.

L'exemplaire que nous avons pu consulter³¹, sans doute l'un des plus anciens publiés dans l'Aisne, offre pour notre recherche un aspect intéressant : la carte, partie intégrante du document, est une véritable synthèse départementale du réseau utilisé par cette administration, distinguant la tournée en voiture ou à cheval et les circuits du service à pied. Un pointillé spécial indique même les «itinéraires des facteurs ruraux»... sur un fonds cartographique à l'échelle approximative du 1/500 000^e ! Un réseau accompagné déjà, il faut le souligner, des deux seules lignes ferroviaires ouvertes avant 1852 dans l'Aisne, les liaisons de Chauny à St-Quentin et de Charly à Dormans !

C'est d'ailleurs bien ce chemin de fer qui représente leur ennemi, puisque sa construction accélérée entraîne leur chute en l'espace de quelques années. C'est en 1859 que paraît pour la dernière fois la carte officielle des routes de poste, en 1861 que la Compagnie du Nord ouvre la ligne de Villers-Cotterêts et Soissons et à la fin du Second Empire que disparaissent les derniers relais, vaincus par la concurrence ferroviaire !

Victime de sa quasi-hégémonie qui n'a pas su évoluer, et aussi du progrès technique, la carte routière de la Poste a déjà dû accepter d'être abondamment copiée par divers géographes, libraires et autres diffuseurs d'instruments du voyage.

29. Une note manuscrite de Marcel Leroy, ancien président de notre Société historique, montre qu'il a pu consulter le guide des diligences Firmin-Didot de 1837 en six volumes qui comporte d'intéressantes informations sur le Villers-Cotterêts d'alors et sur l'itinéraire de sa route de poste sous Louis-Philippe. Nous n'avons pu retrouver ce document.

30. Des bureaux de poste, des boîtes aux lettres et des facteurs existaient déjà depuis le XVIII^e siècle, mais seulement dans les grandes villes, tandis que des malles-poste parcouraient les routes, bientôt supplantées par le chemin de fer, beaucoup plus rapide. Un Almanach de la Poste existait à Paris depuis 1708, déjà remis aux clients en échange des étrennes. C'est le facteur rural, institué en 1832 et effectuant sa tournée à pied, qui aide à la généralisation de cette tradition à travers la France profonde. Les premiers timbres-poste pour affranchissement de plis par l'expéditeur sont mis en service le 1^{er} janvier 1849.

31. *Carte des services de la poste aux lettres. Calendrier postal pour l'année 1852*, bibliothèque Saint-Léger, Soissons, cote 166 Périn sup.

Les guides touristiques fleurissent, avec Baedeker, Murray, Joanne et beaucoup d'autres qui doivent répondre à cette attente nouvelle, celle des voyageurs des chemins de fer³². La diligence, fatigante et lente, parfois dangereuse, accompagnée de cartes monotones, rarement lisibles sur le terrain (échelle trop réduite, couleur noire, surcharge d'informations secondaires...) perd de son charme désuet, face à la locomotion à vapeur, jugée plus « moderne ». L'agence Cook, les « trains de plaisir » et les petits volumes reliés à couverture rouge ou bleue sont tellement séduisants. Et à quoi bon une carte routière quand on se sent guidé par les rails de station en station ?

Du chemin de fer à l'automobile

À nouveau public, il faut une carte nouvelle... qui n'existe pas encore. Il devient urgent de se dégager de Cassini, de la Poste, de l'Armée, une démarche lourde qui, sans le savoir, précède l'automobile et que cette dernière va accélérer.

L'Armée, justement, vient d'achever en 1886 les levés de la carte d'état-major³³. Mais, réalisée par et pour des militaires, celle-ci ne répond pas bien aux besoins des ministères ni de l'administration locale. Aussi voit-on se créer, çà et là, des services cartographiques autonomes, parfois animés par des ingénieurs militaires libérés, qui s'essaient à trouver un nouveau style associant les données administratives récentes et une information économique utile.

Une carte de notre département³⁴, datée de cette époque, représente bien ce compromis qui va caractériser la production de la III^e République. Si l'empreinte militaire est avouée dans le titre (et aussi dans l'échelle puisqu'il s'agit d'une réduction mathématique simple de la feuille d'état-major), le souci de produire une carte des voies de communication se manifeste dans le sous-titre avec une surabondance de thèmes d'actualité (« contenant les canaux, les rivières navigables et les autres cours d'eau, les chemins de fer, les routes impériales et départementales, les chemins vicinaux de grande, de moyenne et de petite communication et les chemins ruraux »). Quant à la légende, elle innove largement, en incluant les bureaux de postes aux lettres, les bureaux de contributions directes, les gares, les paroisses succursales, les bureaux de douane, les moulins à eau, les moulins à vent, les fabriques de sucre, sans oublier cette précision,

32. La France compte déjà quelque 4000 kilomètres de voies ferrées en 1850. Tous ces guides touristiques sont souvent accompagnés par les compagnies ferroviaires et rédigent d'ailleurs leurs itinéraires au départ des « embarcadères » d'une ligne donnée. La Bibliothèque Hachette, dite « des chemins de fer » prend naissance dès 1853.

33. C'est à l'issue de ce chantier de longue haleine que le Dépôt de la guerre et le Dépôt des fortifications fusionnent pour donner naissance en 1887 au Service géographique de l'Armée.

34. *Carte du département de l'Aisne, exécutée à l'échelle de 1/160 000 d'après la carte du Dépôt de la Guerre et les documents émanés de la Préfecture de l'Aisne, par A. Logerot, agent-voyer principal*. Sans date (vers 1865). Soissons, bibliothèque Saint-Léger, cote 653 Périn sup.

innovante et inattendue : « Les chiffres placés près des chefs-lieux indiquent la population d'après le dernier recensement » !

Carte routière, sûrement, mais aussi carte à tout faire, qui ne choisit pas vraiment son thème et qui vise plusieurs publics à la fois. Au moment où se révèle le champ immense de la carte pour tous, elle constitue un essai dans plusieurs directions pour saisir la réalité mouvante d'un département. C'est la « tentative encyclopédique » de l'époque, celle qui s'empare également d'Adolphe Joanne³⁵, de Jules Verne³⁶ et d'autres. Mais le cadre départemental a suscité au XIX^e siècle tant de formules cartographiques diverses³⁷ qu'elles ne sauraient être présentées ici.

Autre direction, celle que choisit le ministère de l'Intérieur, avec la collaboration du Service vicinal, pour élaborer une couverture complète de la France à une échelle simple : 1 cm pour 1 km (1/100 000^e). Imprimée en cinq couleurs (un grand progrès !) et diffusée sous de petits étuis de carton rouge, elle apporte une extrême précision jusque dans les sentiers, lieux-dits, maisons isolées, bâtiments industriels, points cotés, autant d'apports qui la rendent à la fois plus attrayante et plus lisible pour le public non initié. Six symboles de routes, quatre pour les chemins de fer en font, de loin, la carte la plus complète de son temps pour les communications. Elle réussit même ce tour de force d'indiquer tous les bureaux de poste et du télégraphe ainsi que le chiffre de population de chaque commune, sans gêner la lecture !

Ce chef-d'œuvre d'équilibre et de richesse d'informations, qui rompt avec la production précédente, se compose de 587 feuilles, levées et mises au point entre 1879 et 1893 (un délai très concentré), imprimées à Paris par le graveur-géographe Erhard, puis réactualisées jusqu'après 1900. Des centaines d'agents-voyers des préfectures, mobilisés par le ministère de l'Intérieur, y sont parvenus en respectant une légende très stricte, sous la conduite de quelques ingénieurs expérimentés, en particulier un certain Anthoine qui en fut le directeur. Un nom moins connu que celui de son adjoint dans les années 1880-83, André Michelin³⁸.

Par un renouvellement du dessin, du contenu et de la diffusion vers le public, le ministère et le Service vicinal ouvrent en cette fin de siècle une nouvelle perspective pour la carte routière. Une évolution décisive que vont puissamment encourager, en l'espace de quelques années, plusieurs « révolutions »

35. Joanne publie, à côté de ses guides de tourisme, un *Dictionnaire géographique de la France* (vers 1867, grand format, incluant la présentation et la carte de tous les départements) et une série de *Géographies départementales élémentaires* (l'Aisne est éditée en 1873).

36. *Géographie illustrée de la France*, 1879 (avec l'analyse de tous les départements).

37. L'Atlas Le Vasseur, au même moment, mêle sur sa carte de l'Aisne les routes et chemins, les batailles gagnées (ou perdues), les chemins de fer et... les carrières en tous genres (pierre à chaux, meulière, tourbe, argile, terre vitriolique, etc.) avec des symboles propres !

38. Tout juste diplômé ingénieur de l'École Centrale de Paris, André Michelin occupe là son premier poste. En 1889, il fonde avec son frère Edouard la manufacture de caoutchouc Michelin et Cie à Clermont-Ferrand, d'où va sortir, deux ans plus tard, le premier pneumatique démontable pour vélo. Premier pas d'une immense saga industrielle liée à l'automobile et à la route...



Carte du ministère de l'Intérieur pour la région de Soissons.

silencieuses : le goût du sport allié à la découverte (le vélo, les « clubs », les syndicats d'initiative, la photo, le Tour de France...), la disparition prévisible du cheval avec l'invention du moteur à pétrole, la recherche générale d'une mobilité indépendante, d'une nouvelle forme de liberté.

Le réseau routier, aménagé depuis toujours pour la seule traction hippomobile, s'avère rapidement inadapté à la nouvelle locomotion automobile. Une carte détaillée, actualisée, facile à acquérir et à lire, devient une urgence absolue pour les milliers d'affiliés du Touring-Club de France (TCF, fondé en 1890) et de l'Automobile Club de France (ACF, 1895).

Une carte conçue pour l'automobile

Ces deux clubs (le nom est chic et l'association 1901 n'existe pas encore) fédèrent un public aisé et « moderne » qui exige le droit de pratiquer ses deux passions dans de bonnes conditions. Ils constituent ensemble une sorte d'« aristocratie de la route » qui n'a que faire des rails et des horaires de chemin de fer. L'époque est aux « groupes de pression », aux pétitions et aux actions visibles,

grâce à la publicité naissante, aussi prennent-ils eux-mêmes en main les premières réformes nécessaires en ne craignant pas de bousculer l'administration.

Le graveur-cartographe Erhard signe justement à ce moment une série de cartes routières et administratives, inspirées de son travail à l'Intérieur, qui vont lui permettre de rejoindre cette attente. Ses feuilles départementales³⁹, au 1/475 000^e, sont adoptées par le TCF, avec quelques aménagements, pour donner avant la fin du siècle une couverture spéciale du pays, dite « la France vélocipédique et touriste », dont les quinze cartes en couleurs au 1/400 000^e sont censées répondre à l'attente de « la petite reine ».

La grande innovation de la légende réside dans l'attention portée – pour la première fois – au revêtement réel de la chaussée (route macadamisée, pavée, avec bas-côté, avec trottoir), à son entretien (en bon ou mauvais état), à son profil (côte ayant une pente supérieure à 0,05 par mètre), mais également aux éléments touristiques du paysage, appelés ici « monuments historiques » ! L'échelle encore insuffisante rend, certes, la lecture un peu incertaine, mais l'essentiel est là : une carte routière riche en informations nouvelles destinées à un public exigeant et spécifique !

C'est l'époque précise où les automobiles les plus variées partent à la conquête de cette route déjà acquise aux vélocipédistes : Bollée, Clément-Bayard⁴⁰, Levassor et d'autres... De Dion, Bouton et Trépardoux⁴¹ expérimentent leur tricycle à vapeur, puis à pétrole, mais créent en même temps un atelier cartographique intégré, qui publie dès 1890 des cartes routières détaillées⁴². Un domaine où est déjà présent Taride, éditeur d'itinéraires routiers depuis 1852. Les dernières années du siècle vont voir naître le premier pneu automobile démontable (Michelin) accompagnant la course Paris-Bordeaux (1895) et le personnage de Bibendum, celui qui « boit l'obstacle » (1898), devenu conseiller légendaire de l'automobiliste et du touriste...

Mais la première étape marquante de l'apport Michelin au voyageur se situe en 1900, avec la publication du Guide à couverture rouge, qui propose à la fois un mode d'emploi du pneu, des informations routières et des adresses utiles à travers toute la France (dépôts de carburant et de pneus, mécaniciens, hôtels...) ⁴³. L'ouvrage de poche, gratuit, s'ouvre par ces paroles prémonitoires : « Cet ouvrage paraît avec le siècle, il durera autant que lui. L'automobilisme vient de naître, il se développera chaque année et le pneu avec lui, car le pneu est l'organe essentiel sans lequel l'automobile ne peut rouler. »

39. Pour l'Aisne, voir la *Grande encyclopédie* en 32 volumes, 1890.

40. N. Suchet d'Albufera, « Du vélocipède au dirigeable – la prodigieuse aventure de Gustave-Adolphe Clément-Bayard », *Mémoires de la Fédération des Sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne*, XXX (1985), p. 205-215.

41. Francis Trépardoux, « Charles-Armand Trépardoux (1853-1920), pionnier de l'automobile » *Mémoires de la Fédération des Sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne*, XXXVIII (1993), p.85-95.

42. Elles sont limitées aux environs de grandes villes, où réside leur clientèle, mais incluent également des cartes générales de la France. Notre Valois n'est donc pas directement concerné.

43. Les restaurants ne seront introduits qu'après la Grande Guerre dans le Guide Michelin.

Il s'enrichit d'année en année, incluant dès 1901 une rubrique directement liée à notre étude : « les routes pittoresques et les routes ennuyeuses, classées par département ». Dans ces deux grandes catégories, un classement détaillé original indique à propos de chaque liaison si elle est : « roulante, droite ou sinueuse, plate, ondulée, dure, très dure... ». Révélateur d'une préoccupation associée à la fragilité des véhicules et aux difficultés de réparation, ce chapitre nous apprend ainsi cette regrettable réalité : « La route nationale Paris-Laon, par Villers-Cotterêts et Soissons, est entièrement pavée et impraticable à l'automobile » ! Deux ans plus tard, le même tronçon est qualifié de « pavé, dur, mauvais, pittoresque ». Pas d'amélioration sur le terrain, donc, et il ne faut pas craindre d'en prévenir le lecteur !

Nous sommes ici au cœur de la démarche d'assistance Michelin à l'usager de la route. Le déplacement automobile ne doit surtout pas se transformer en aventure. Priorité est donc toujours donnée à l'état des lieux le plus récent, au constat objectif le plus précis, afin de fournir l'assistance et le conseil les plus sécurisants. Mais l'industriel auvergnat ne se contente pas de constater, il agit et innove, toujours en toute indépendance et souvent à ses frais, pour améliorer les conditions du roulage et du voyage. Les centaines de plans de villes dans le Guide Rouge, l'instauration d'un Bureau d'itinéraires (1908), qui fournit gracieusement tout descriptif routier à la demande⁴⁴, des essais de signalisation routière (panneaux de numérotation, de police ou de prévention⁴⁵) lui permettent de tester diverses formes de service. C'est en 1910 qu'André Michelin, qui se souvient de son passage au ministère de l'Intérieur, crée la carte routière détaillée à l'échelle 1/200 000^e. Il faut trois années pour couvrir toute la France en 47 feuilles⁴⁶.

Ce que cette nouvelle carte apporte au « chauffeur » ? Tout d'abord une information croisée qui associe la largeur, la nature du revêtement et la viabilité de chaque tronçon. Avec une clarté extraordinaire de présentation et un vocabulaire précis, la légende indique d'avance au conducteur ce qu'il va trouver, le type de conduite à adopter, les difficultés rencontrées, les détours alternatifs, les agréments du paysage, les points dangereux... Comble de précision, la carte indique aussi les chemins charretiers, les cassis (qui peuvent être à l'origine d'une rupture d'essieu) et même – progrès technique oblige – les postes téléphoniques ou télégraphiques hors agglomérations pour prévenir d'un retard ou d'une panne⁴⁷ ! De nouveaux symboles sont créés pour la circonstance, tels que le « pinceau » du point de vue, le liseré vert du pittoresque ou le chevron de pente...

La complémentarité croisée avec l'information du Guide rouge de l'année, l'indication des kilométrages et de quelques numéros de routes attribués par les

44. Le TCF proposait également déjà un tel service à ses adhérents.

45. ...qui aboutiront après la Grande Guerre aux fameuses plaques de lave émaillée, héritières des bornes royales de Trudaine.

46. L'Alsace-Lorraine constituera la 48^e feuille en 1919.

47. On en trouve alors, par exemple, à Vaumoise, Boursonne, Vierzy, Hartennes, Chacrise, Vénizel...

Travaux publics⁴⁸, l'engagement d'actualiser annuellement chaque feuille⁴⁹, autant d'atouts décisifs pour cette démarche privée fondamentale, très enviée hors des frontières, qui fait entrer notre cartographie dans l'ère automobile.

Un constat : alors que s'approche la Grande Guerre, l'état-major français dispose de sa propre carte, certes plus détaillée, mais d'une conception désuète (un demi-siècle d'ancienneté) et dépassée par les feuilles du ministère de l'Intérieur. Pour sa part, le conducteur civil de 1914 qui utilise Michelin en sait sans doute davantage que le stratège militaire⁵⁰ ! La différence entre la carte seulement topographique et la carte thématique routière est ici évidente.

La carte routière est un miroir

Étroitement associée au réseau routier tant par sa légende que par son actualisation annuelle, la carte Michelin constitue, édition après édition, un reflet fidèle du devenir de nos routes du Valois : travaux, guerres ou décisions administratives y modifient tout au long du ^{xx}e siècle leur qualité, leur tracé et la fréquentation automobile qui s'y exerce. C'est pourquoi le dessin cartographique annuel Michelin (et cela vaut sans doute, avec une moindre fréquence, pour le dessin IGN) dépasse largement, en précision et en actualité, tous ceux qui l'ont précédé. Lorsque le terrain est vivant, la carte se doit de l'accompagner de près, au nom de sa volonté de service.

Plutôt donc que d'analyser par le menu les dizaines d'éditions successives élaborées depuis bientôt cent ans, relevons seulement quelques exemples locaux de cette adéquation de la carte à nos routes à travers les avatars qu'elles ont connus.

Entre Dampleux et Vouty/Faverolles (5 km à l'est de Villers-Cotterêts) courait avant 1914 une route toute droite qui gravissait une butte boisée relativement abrupte, trop abrupte en tout cas pour que l'artillerie française regroupée dans la plaine de Dampleux puisse l'emprunter pour venir en aide aux combats décisifs qui se déroulaient début juin 1918 sur l'autre flanc, face à la Savière. Le Génie prit alors sa décision : ouvrir en quelques jours un nouveau tracé en virage, donc moins pentu, à travers la forêt, en y plaçant les arbres abattus pour leur faire supporter les lourds canons de l'armée Mangin. C'est ce tracé, un peu plus long que le précédent, qui constitue depuis lors la seule route utilisée... tandis que l'ancienne voie retourne lentement à l'état naturel ! Une modification de quelques centaines de mètres, visible sur la carte Michelin !

48. Considérant que le numéro d'une route agit aussi sûrement que les cailloux blancs du Petit Poucet, André Michelin lance en 1912 une pétition publique exigeant le jalonnement par numérotage de toutes les routes de France. Le succès est immédiat !

49. « Ne voyagez pas aujourd'hui avec une carte d'hier », fut un conseil longtemps répété par Bibendum !

50. On connaît la remarque attribuée à Joffre en 1914 : « Sans une bonne carte, je ne vois pas le terrain, je suis aveugle pour mener les opérations ! »



Carte Michelin au 1/200 000e (édition 1910). Région sud de Soissons.

Au cœur de notre Valois, l'ancienne route du Sacre, actuelle N2, a toujours constitué, à travers les siècles, l'« épine dorsale » sud-nord qui reliait la capitale à la frontière belge. Voie romaine ou route de poste, elle aurait donc dû, peut-on estimer, demeurer un axe prioritaire et bénéficier de caractéristiques de qualité et d'un entretien assidu. Tel n'a pourtant pas été le cas depuis fort longtemps, puisque Brayer soulignait déjà sous la Restauration qu'elle n'était qu'un axe en pavé et cailloutis.

À la remarque désabusée du Guide rouge, rapportée ci-dessus, soulignant en 1901 l'état d'abandon de notre N2, bien des témoignages s'ajoutent et le confirment. La carte Michelin, dans son édition de 1921, n'hésite pas à la classer, sur de larges portions au sud de Soissons, comme « route généralement défoncée » ! Peu après, la presse titre en gras : « la route nationale n° 2 de Paris à Soissons est la plus mal entretenue de France »⁵¹ et ajoute :

« Une route ? Non ! Des fondrières... nids de poules, trous, bosses, tranchées ; en vain, les habitants de la région qu'elle doit desservir protestent, en vain les conseillers généraux et le préfet, saisis de ces doléances, les ont transmises. Toute une partie de l'admirable région du Valois est fermée au grand tourisme... Nombreux sont les automobilistes qui seraient heureux

51. *L'Argus soissonnais*, 18 mars 1929.

de pouvoir se rendre de Soissons à Paris par la route directe, sans être obligés de faire le détour par Compiègne ou Meaux.»

En décembre 1932, l'espoir renaît avec des travaux de remise en état. Aussi le Syndicat d'initiative de Villers-Cotterêts réunit-il élus et personnalités pour re-mobiliser les énergies⁵². Le secrétaire, Alfred Parthiot, déclare avec emphase :

«La route n° 2 fut sous la royauté soigneusement entretenue, sa dernière réfection fut faite vers 1824 à l'occasion du sacre de Charles X...Puisque jamais depuis la création de l'automobile la route n° 2 ne fut employée, notre région est restée sans développement... Regardez la merveilleuse carte Michelin : une seule route partant de Paris est inscrite pour mémoire, elle n'a même pas le maigre honneur d'être considérée comme une mauvaise route. Elle est portée simplement par un double trait blanc. C'est une morte qu'on signale!». Aussi l'assemblée, indignée, décide-t-elle de préparer une inauguration «avec éclat».

Celle-ci a lieu enfin début juillet 1933, même s'il reste encore plusieurs portions en travaux, en particulier la descente de Vauciennes et, en forêt, le carrefour du Saut du cerf. C'est dans ces travaux de revêtement qu'ont disparu ces gros pavés de grès, devenus chaotiques⁵³, qui avaient supporté jadis les carrosses royaux, puis les armées alliées de la Campagne de France...

Vers 1965, nouvelle modification de la N2 qui traversait jusqu'alors le cœur étroit de Villers-Cotterêts, avec ses camions et ses convois en tous genres. Il est enfin obtenu une déviation du tracé qui passera à l'extérieur de la ville, en sacrifiant quelques arbres de la forêt. La mise en service n'intervient qu'en 1970, saluée par tous les habitants.

Pourquoi ces quelques rappels, parmi bien d'autres exemples disponibles ? Parce que ces travaux et modifications ont trouvé leur reflet, année après année, dans les éditions successives de cette fameuse carte Michelin n° 56, qui, entre les deux guerres, attacha son nom et celui de la série au concept populaire de «la bonne petite route Michelin» !

De l'histoire de la carte... à la carte support d'histoire !

L'information routière et le dessin des cartes sont là, à toutes époques, pour renseigner sur bien des données souvent négligées. Et chacun sait que l'état des routes est généralement en corrélation directe avec le niveau de sa fréquentation et, bien sûr, des échanges commerciaux et touristiques qui y transitent.

52. *L'Argus soissonnais*, 18 décembre 1932.

53. Lors de cette inauguration, l'un des orateurs exprima un adieu à la vieille N 2, qu'il qualifia de «monument historique... mégalithique» !

Au fil de ces derniers siècles, de Cassini à Bibendum, la carte routière de qualité constitue ainsi une référence, précise et méconnue, pour l'historien régional comme pour le simple curieux. Un outil banalisé à savoir archiver, un témoin « mémoire » à re-découvrir...

Alain ARNAUD