

# **En marge du bicentenaire du Cadastre : Vervins sous l'Empire, un carrefour européen inachevé au croisement des routes Paris-Hambourg et Paris-Maubeuge-Bruxelles-Amsterdam**

L'empereur Napoléon 1<sup>er</sup>, comme tout monarque conquérant, s'est toujours intéressé de très près aux routes. Il a hérité du beau réseau construit, sous les règnes de Louis XV et de Louis XVI, par le corps des ingénieurs des ponts et chaussées créé par l'intendant Trudaine. Les grandes routes de France, pour la plupart, datent de la fin de l'ancien régime, comme celle de Paris à Maubeuge (dite route royale des Flandres) par Soissons, Laon, Marle, Vervins, La Capelle et Avesnes. Mais, pendant la période révolutionnaire, elles ont été laissées à l'abandon. Durant le Consulat puis l'Empire, le réseau a été, non seulement réparé et entretenu, mais aussi prolongé dans des buts à la fois stratégiques, pour permettre le déplacement facile des troupes, et économiques, afin de favoriser le développement des échanges commerciaux. Malheureusement le temps, et parfois l'argent, ont manqué pour réaliser tous les nouveaux itinéraires prévus, d'autant plus que le territoire national, un court moment gonflé des conquêtes de l'empereur, avait retrouvé ses frontières traditionnelles.

Ainsi, en 1811, le grandiose projet de route impériale de Paris à Hambourg s'embranchant à Vervins sur la route, déjà existante, de Paris à Maubeuge – laquelle se prolonge par Mons jusqu'à Bruxelles – n'a pu être mené à bien. C'est encore une occasion manquée pour Vervins qui aurait pu devenir un carrefour routier de première importance. L'extension, tant démographique qu'économique, dont la petite ville aurait pu bénéficier, est difficile à imaginer mais elle aurait été, assurément, considérable.

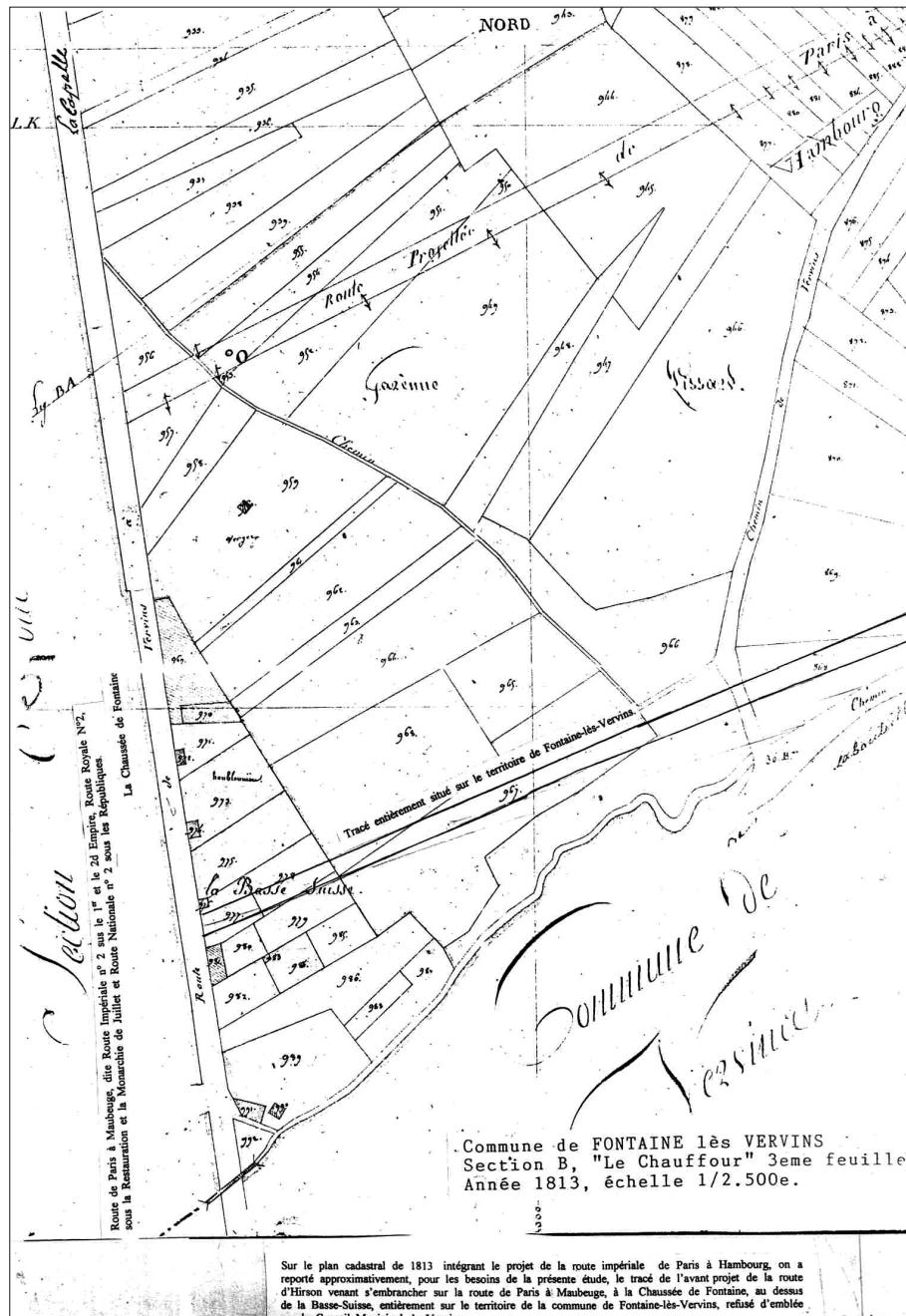
## **Les enseignements du cadastre**

Par une heureuse coïncidence, le cadastre napoléonien – au sens véritable du mot – a conservé la trace de cet ambitieux projet<sup>1</sup>. Les cadastres primitifs de la ville de Vervins, chef-lieu d'arrondissement, et de la commune de Fontaine-lès-Vervins, dont les territoires sont étroitement imbriqués<sup>2</sup>, pour de lointaines rai-

---

1. Rappelons que, selon les ordres de Napoléon 1<sup>er</sup>, la loi du 15 septembre 1807 décida la réalisation d'un cadastre parcellaire sur toutes les communes de l'Empire français.

2. Le territoire de Vervins est semblable à un noyau arrondi entouré, sur une bonne moitié de son pourtour, par celui de Fontaine. Les banlieues de Vervins, le long des routes d'accès, à l'ouest et au nord, les quartiers du Pont-de-Pierre et de la Chaussée-de-Fontaine, font matériellement partie de l'agglomération urbaine mais, curieusement, sont situées administrativement sur la commune rurale de Fontaine-lès-Vervins, dont le bourg-centre est situé à 2 kilomètres au nord.



Extrait du cadastre de Fontaine-lès-Vervins (1813).

sons historiques, sont datés de 1813, les travaux d'arpentage ayant débuté l'année précédente.

Le plan de Fontaine, indiqué « section B 3<sup>e</sup> feuille » lieudit Le Chaufour<sup>3</sup>, comporte le tracé de la route impériale de Paris à Hambourg en superposition des parcelles cadastrales (preuve que les acquisitions immobilières pour l'emprise de la route n'avaient pas encore été réalisées mais qu'elles semblaient imminentes, le géomètre anticipant). Ce plan correspond au quartier de la Chaussée-de-Fontaine, la banlieue résidentielle nord de Vervins qui s'est établie en bordure de la grand'route de Paris à Maubeuge, l'actuelle RN 2, en direction de La Capelle. Ce tronçon routier est parallèle à une portion de l'ancienne voie romaine de Reims à Bavay.

Alors que la route de Maubeuge s'oriente plein nord, la route en projet s'en détache en se dirigeant vers l'est, pratiquement à angle droit, à travers le plateau relativement élevé qui s'étend au-delà de Vervins. D'un point de vue géographique, il s'agit d'un endroit privilégié pour le passage facile d'une route, car il n'y a pas besoin d'ouvrages d'art.

La percée vers l'est, la liaison Vervins-Hirson, s'imposait depuis longtemps, car elle n'était faite que par un chemin médiocre, mais sa réalisation tardera beaucoup et sera un sujet de controverse au sein du conseil municipal vervinois. Il faudra attendre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle pour que le maillage triangulaire La Capelle-Hirson-Vervins soit enfin achevé<sup>4</sup>. Durant plus d'un demi-siècle, il était plus commode de faire le détour par La Capelle pour aller de Vervins à Hirson.

Le point de départ de la route impériale projetée en 1811-1812, correspond, à moins de 200 mètres, à l'aménagement, au nord de Vervins, de la bretelle de déviation de la route départementale 963 (ex-RN 363)<sup>5</sup>, exécuté à partir de 1969, et de son raccordement avec la RN 2, achevant ainsi le contournement de Vervins qui avait débuté en 1956 par la déviation de ladite RN 2.

## **Un rappel de la vocation routière de Vervins**

Avant d'examiner le trajet projeté entre Vervins et l'Allemagne – dans la mesure où il est connu – il paraît opportun de le replacer dans le contexte géographique et historique, déjà quelque peu évoqué, des voies terrestres desservant la ville de Vervins.

---

3. Preuve de l'existence d'un four à chaux pour les besoins de la construction.

4. La route stratégique de Montreuil-sur-Mer à Mézières par Le Nouvion, La Capelle, Hirson et Bellevue (ex RN 43 renumérotée 39 maintenant départementalisée) avait été construite à la fin de l'ancien régime (Jean-Paul Meuret « Le réseau routier », Claudine Vidal et Marc Le Pape (dir.), *Des provinciaux en Révolution. Le district de Vervins*, Vervins, Association pour le bicentenaire de la Révolution Française dans le « district » de Vervins - Société d'Archéologie et d'Histoire de Vervins et de la Thiérache, 1990, p. 161).

5. Suivant les époques, la route est classée soit départementale soit nationale, selon les collectivités publiques qui en ont la charge. Le tronçon primitif de la D 963, entre la sortie est de Vervins et le carrefour avec la bretelle, au lieudit Le Long Pré, est devenu la D 51 avec un statut de voie urbaine.

L'emplacement double de Vervins est intimement tributaire de l'existence de chemins. Le site ouvert de vallée est lié à un gué sur le ruisseau du Chertemps<sup>6</sup>. A l'époque préhistorique, son débit devait être beaucoup plus abondant et, puisque le régime des cours d'eau de la Thiérache s'apparente à celui des torrents, sa vallée s'est progressivement comblée<sup>7</sup>. Quant au site de hauteur, un éperon barré défensif, en avant de la cuesta formant la dernière auréole sédimentaire du Bassin parisien butant sur le vieux massif primaire ardennais, il permettait de parvenir aux hauts plateaux s'étendant au nord et à l'est de Vervins (ils constituent un château d'eau naturel).

Les origines de Vervins, dès l'époque de l'indépendance gauloise, peuvent être esquissées comme un lieu de rendez-vous périodique d'agriculteurs venant échanger leurs produits, ce qui suppose, évidemment, des chemins d'accès<sup>8</sup>.

D'ailleurs, le Vervins antique nous est révélé uniquement par des itinéraires routiers, ainsi les célèbres itinéraires généraux de l'Empire romain, redécouverts dès le moyen-âge : l'Itinéraire d'Antonin, comportant le toponyme *Verbinum* (variante *Vervinum*), et la Table théodosienne, dite Carte de Peutinger, donnant le lieu *Vironum*, et, aussi, un itinéraire particulier, découvert seulement en 1947, à la frontière franco-belge, l'Itinéraire (ou plaque) de Macquenoise, restant très contesté par les archéologues bien qu'admis par les historiens, faisant apparaître la forme synthétique *Virobinum* (ou *Virovinum*) désignant une station centrale à la croisée d'une route venant de Macquenoise avec la voie Reims-Bavay<sup>9</sup>.

A l'époque gallo-romaine, Vervins apparaît, d'après les itinéraires routiers ci-dessus mentionnés, comme une agglomération secondaire (relativement importante puisque dotée d'un théâtre et d'un temple) au croisement de la grande voie, allant du sud vers le nord, Reims - Bavay<sup>10</sup>, et d'une voie secondaire, orientée de l'ouest en est, venant de Vermand - Saint-Quentin et se dirigeant vers Mac-

---

6. Le petit cours d'eau, affluent du Vilpion, coulant au sud de l'agglomération urbaine est simplement nommé, dans les actes notariés du XVII<sup>e</sup> siècle, ruisseau du Long-Pré, lieudit où il naît, ou, encore rivière de la Ville. C'est en raison d'une ancienne tradition populaire suivant laquelle le débit de sa source indiquait, comme un oracle, aux premières heures de la nouvelle année, si la récolte serait abondante ou non (dans ce dernier cas, le pain serait cher, les temps seraient chers) que son nouveau nom a fini par s'imposer. Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, il s'orthographiait «Cher Temps» en 2 mots.

7. Dans un carottage exécuté par les services de l'Equipment, à la fin de l'année 2007, au sud de Vervins, sur la D 966, au lieudit La Corrière, dans la forêt du Val-Saint-Pierre, commune de Bray-en-Thiérache, le pavement de la voie romaine Reims-Bavay a été trouvé à - 7 mètres (information communiquée par Jean-Paul Meuret).

8. Jean-Michel Desbordes, «Site et situation de Vervins antique», *La Thiérache. Bulletin de la Société Archéologique de Vervins et de la Thiérache*, 1973, p 51- 52.

9. Jacques Chaurand, «Apports et enseignements de l'indicateur routier de Macquenoise», *Nouvelle Revue d'Onomastique*, n° 19 -20, 1992, p 33-51.

10. Amédée Piette, «Itinéraires gallo-romains dans le département de l'Aisne: 1) La voie romaine de Reims à Bavay», *Bulletin de la Société Académique de Laon*, t. VI, 1855-56, p 167-185, et tiré à part, p. 52-71.

quenoise par le site de Terva (La Hérie) puis, semble-t-il, vers Tongres et le *limes* rhénan<sup>11</sup>.

Cette transversale est celle qui figure sur l'Itinéraire de Macquenoise. Il ne s'agit pas d'une voie romaine ayant un statut public mais, plutôt, d'un chemin utilisé pour les besoins locaux et commerciaux, au tracé incertain et variable (un faisceau de sentiers) que les chercheurs n'ont pu reconnaître sur toute sa longueur. Le Vervins antique apparaît donc comme un carrefour inachevé à trois branches. Il est à remarquer que sa situation frontalière n'a pas favorisé la percée vers l'est. Vervins semble bien être une limite orientale de défrichement<sup>12</sup>.

Au moyen-âge, le grand chemin de Coucy (dit aussi le Chemin vert) reliait tous les domaines des sires de Coucy, en passant par les villes fortifiées de Marle et de Vervins et le château de Gercy, jusqu'à Landouzy-la-Ville<sup>13</sup>. Il est également fait mention d'un grand chemin d'Aubenton<sup>14</sup>. Il est probable que ces chemins se confondaient avec le chemin de Foigny,<sup>15</sup> d'où divergeait le chemin de La Bouette, figurant précisément sur le plan cadastral de Vervins de 1813, lequel constituait (et constitue toujours) la limite territoriale avec la commune de Fontaine, ce qui prouve bien son antériorité. Ce chemin n'a cessé d'être utilisé qu'en 1841, lorsque la route d'Hirson a, enfin, été percée<sup>16</sup>. Il semble être un ultime vestige de l'antique chemin vers Macquenoise.

Les guerres incessantes durant des siècles n'ont pas favorisé l'entretien des routes. La vocation militaire de Vervins a longtemps prévalu sur son rôle de lieu d'échanges commerciaux.

Ce n'est que vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle que Vervins a retrouvé sa vocation routière avec la construction de la route royale de Paris en Flandre, l'actuelle RN 2. Le tracé primitif contournait la ville enclose, perchée sur son rebord de plateau, par l'ouest, en suivant un tronçon de l'ancienne voie gallo-romaine Reims-Bavay. Mais le corps de ville (le conseil municipal de l'époque) a tout fait pour que la nouvelle route pénètre à l'intérieur de la cité et la traverse de part en part. Ce tracé, plus coûteux que le schéma originaire, a nécessité la démolition de deux anciennes portes fortifiées et l'établissement d'importantes chaussées en remblai

---

11. *Id.*, « Itinéraires gallo-romains dans le département de l'Aisne : 32) Chemin de Saint-Quentin à Vervins », *ibid.*, t. XIII, 1861-1862, p 31-34, et tiré à part, p. 309-312; *id.*, « Itinéraires gallo-romains dans le département de l'Aisne : 34) Chemin de Vervins à Macquenoise », *ibid.*, p. 38-47, et tiré à part, p. 314-323.

12. Remarque de Jean-Paul Meuret (GRAT).

13. A. Piette, *art. cit.*, t. XIII, p 54-55.

14. D'après *Les Chroniques* de Froissart, en 1339, Jean II de Bosmont seigneur de Vervins, défenseur malheureux d'Aubenton contre les hennuyers, au soir d'un sanglant combat, a réussi, en empruntant ce chemin, sur «fleur de coursier», à regagner sa ville. Les portes (il s'agit de la porte des Champs) se sont refermées sur lui et ses compagnons survivants et les poursuivants ont tourné bride en voyant l'importance des remparts.

15. Il est maintenant représenté par la rue de l'Abbaye-de-Foigny ; il sortait de l'enceinte fortifiée par la porte des Champs (voir ci-dessus).

16. Alain Brunet, « Le désenclavement routier de Vervins, XVIII<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècles », *Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie de l'Aisne. Mémoires*, t. LI, 2006, p 33-78.

pour rattraper les pentes. Deux siècles plus tard, la traversée de la ville ne constituait plus un avantage mais un inconvénient majeur pour la circulation automobile. En 1956, une déviation de la RN 2 a été aménagée au détriment de la pittoresque promenade publique du Préau, lieu des fêtes et des réjouissances locales. D'importants travaux récemment effectués ont intégré cette déviation, désormais dénommée avenue du Préau, dans le tissu urbain de Vervins<sup>17</sup>.

Il est à remarquer que le tracé de la route Paris-Maubeuge (devenue notre RN 2), adopté à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, se dirige nettement vers l'est jusqu'à Vervins, mais ne continue pas dans cette direction puisqu'à partir de cette ville, il bifurque brusquement plein nord. Le court tronçon, qui semble aller de soi, d'à peine 4 lieues (soit 20 kilomètres) séparant la ville de Vervins du bourg frontière d'Hirson, a été, en quelque sorte, oublié, alors qu'il ne présentait aucune difficulté technique, laissant, de nouveau, Vervins dans son inconfortable position de carrefour inachevé.

L'élargissement de la RN 2 reste toujours d'actualité. La route entre Vervins et Hirson (la D 963 ex-N 363) a été améliorée par la déviation d'Origny-en-Thiérache, mais celle de La Bouteille-Le Chaudron n'a pas encore été réalisée. La D 1050 entre Hirson et la frontière franco-belge (à Macquenoise) n'a pas fait l'objet de travaux récents. Il en est de même du côté belge jusqu'à Chimay (à part la traversée de Seloignes).

Les projets d'itinéraire touristique entre Laon et Aix-la-Chapelle (la route Charlemagne) ou de route d'intérêt commercial Paris-Ruhr n'ont pas réussi à créer une voie européenne bénéficiant à Vervins et à la Thiérache. Les autoroutes et les voies rapides évitent la Thiérache qui apparaît comme un angle mort s'agissant de l'ouverture vers l'Europe de l'Est et du Nord.

## Le tracé projeté de la route impériale de Paris à Hambourg à partir de Vervins

Nous avons vu que, d'après le cadastre de Fontaine-lès-Vervins, cette route projetée, allant vers l'est, divergeait immédiatement au nord de Vervins, de la route de Maubeuge, laquelle – comme il a été dit – prend nettement la direction du nord en formant un angle droit à l'intérieur même de la ville (tracé primitif avant la déviation de la RN 2). Il est curieux de constater que l'historien de Vervins, Amédée Piette, qui, pourtant, utilisait ce plan cadastral dans ses fonctions au contrôle des contributions directes de Vervins<sup>18</sup>, semble l'ignorer et même faire

17. En 2006-2007 un centre d'affaires et de service a été construit au-delà de la déviation qui a été baptisée avenue du Préau, tandis qu'un giratoire était aménagée sur l'avenue Paul-Doumer au carrefour avec la rue de Guise.

18. Amédée Piette, né à Vervins en 1808, a embrassé la carrière administrative de son père, Stanislas Piette, dit Proisy, qui fut le premier titulaire du contrôle des contributions directes de Vervins. Amédée avait effectué son stage professionnel, en tant que surnuméraire, dans le bureau de son père (NB : je fus le dernier titulaire de ce poste, devenu une inspection, supprimé le 31 décembre 1977).

une confusion. En effet, dans ses *Essais historiques sur la ville de Vervins*<sup>19</sup>, l'auteur indique un tracé intra muros<sup>20</sup> qui est, en fait, celui qui sera finalement retenu par le conseil municipal de Vervins pour le percement de la route d'Hirson, en 1839, l'année même de la publication de sa monographie vervinoise<sup>21</sup>. Il est à remarquer que lors des difficiles discussions qui ont agité le conseil municipal de Vervins, entre 1835 et 1839, pour déterminer le choix de l'établissement de la route d'Hirson, jamais le projet du tracé de la route de Hambourg – un précédent qui aurait constitué un argument de poids – n'a été évoqué.

A la sortie de Vervins (sans avoir d'assiette sur le territoire de cette commune, puisqu'elle était entièrement sur Fontaine), la route en projet, qualifiée de 1<sup>ère</sup> classe, se dirigeait vers Hirson en passant par La Hérie. Son tracé dans le département de l'Aisne présentait une longueur d'environ 30 kilomètres. Plusieurs ouvrages d'art étaient prévus: après Vervins un ponceau sur le fossé du Long-Pré (le cours supérieur du ruisseau du Chertemps, anciennement orthographié Cher-Temps), un pont sur le Ton (ou Thon) à La Hérie et un autre pont sur le Gland à Hirson<sup>22</sup>. La route pénétrait ensuite dans le vaste massif forestier de Saint-Michel-en-Thiérache. L'adjudication de quelques tronçons fut faite et les travaux commencèrent: certains tracés rectilignes, réutilisés dans toute la mesure du possible, en restent les seuls vestiges<sup>23</sup>. L'étude des cadastres des communes concernées reste infructueuse pour nous renseigner sur le tracé exact: le cadastre primitif d'Hirson est un plan de masse, à l'époque des tâtonnements (avant 1807) et les cadastres des autres communes sont postérieurs à l'abandon du projet.

Puis, par la trouée de l'Oise, la route entrait dans le département de Jemappes<sup>24</sup> (l'actuelle province belge du Hainaut), à Macquenoise, franchissait le cours supérieur de l'Oise et passait à Chimay, puis à Liège. Elle traversait les Pays-Bas, annexés à l'Empire, et continuait par Wesel, Münster, Osnabrück,

---

19. A. Piette, *Essais historiques sur la ville de Vervins*, Vervins, Imprimerie de Léandre Papillon, 1839-41. Cette première histoire imprimée de Vervins est d'abord parue sous la forme de feuilleton dans le *Journal de Vervins* imprimé et dirigé par L. Papillon. Le manuscrit conservé aux Archives départementales de l'Aisne date de 1830. Il a été enrichi pour les besoins de l'édition.

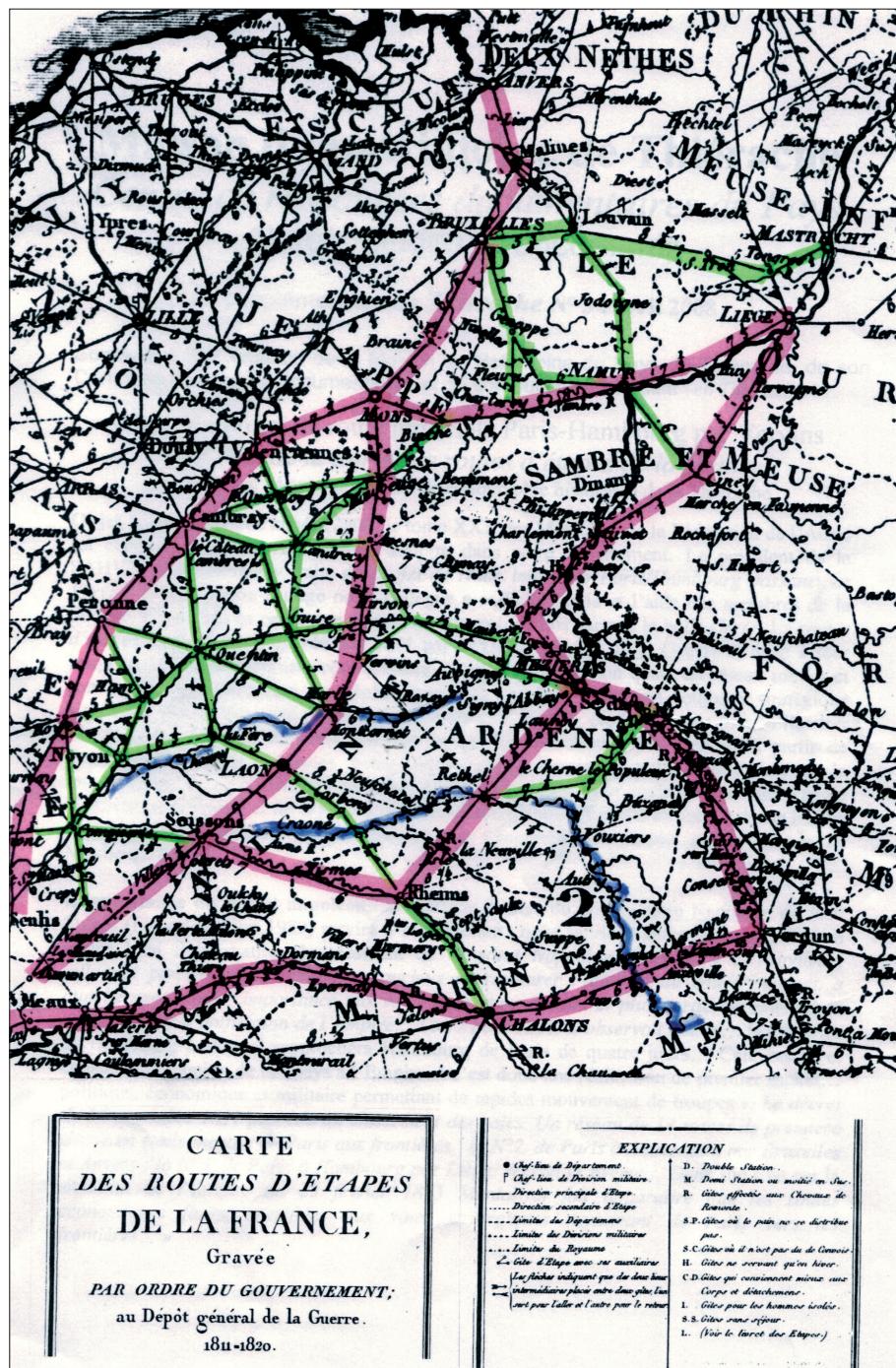
20. *Ibid.* p 208-209: «D'après les plans qui furent dressés, elle [la route de 1<sup>ère</sup> classe de Paris à Hambourg] traversait la rue de la Croix [il faut comprendre qu'elle prolongeait vers l'est la rue de la Croix, devenue par la suite la rue de Paris, puis, de nos jours, la rue du Général-Leclerc et sa continuation, la place Sadi-Carnot] puis perçait la maison qui lui fait face [c'est le tracé de la rue du Palais rebaptisée rue Albert-1<sup>er</sup>] et se dirigeait directement sur La Bouteille».

21. Il semble bien qu'Amédée Piette, qui était partisan du projet le plus logique, mais aussi le plus coûteux, qui a été finalement adopté en 1839, pour la route d'Hirson, ait commis une confusion sous l'effet de l'importance du débat passionné qui divisait les notables: la même situation se reproduisant à l'intervalle d'un quart de siècle !

22. A. Piette, *Essais historiques*, *op. cit.*, p. 208-209.

23. *Id.*, «Itinéraires gallo-romains dans le département de l'Aisne : 34) Chemin de Vervins à Macquenoise», *art. cit.*

24. Rappelant la victoire de l'armée de la République française, commandée par Dumouriez, sur les Autrichiens, le 6 novembre 1792, près de Mons. Orthographe actuelle : Jemappes.



Extrait surligné de la carte des routes d'étapes de 1811. Bibliothèque nationale de France.

Brème (Bremen) pour atteindre son terminus, Hambourg, devenu le chef-lieu d'un éphémère département français des Bouches-de-l'Elbe.

Le décret du 16 décembre 1811 établit un classement des voies<sup>25</sup>. Un réseau de 14 routes de 1<sup>ère</sup> classe en étoile menait de Paris aux nouvelles frontières, telles la route impériale n° 2 de Paris à Amsterdam par Bruxelles (il s'agit de l'actuelle route nationale n° 2)<sup>26</sup> et la route impériale n° 3 de Paris à Hambourg par Liège, Wessel (Wesel) et Brème (la route en projet objet de la présente étude).

L'empereur Napoléon 1<sup>er</sup> faisait observer que « la chaussée de Hambourg à Wessel rapprochera de Hambourg à Paris de 4 jours [...] Cela assure et consolide la réunion de ces pays à l'Empire et c'est donc une réalisation de premier intérêt [...] politique, économique et militaire permettant de rapides mouvements de troupes»<sup>27</sup>. Mais la carte des routes d'étapes, dans sa première version de 1811, n'intègre pas encore cette route stratégique de Paris à Hambourg à partir de Vervins. Le tronçon entre Vervins et Hirson reste encore une « direction secondaire d'étapes»<sup>28</sup>.

L'esprit centralisateur qui est la constante des gouvernements français quel que soit le régime politique, allié à la nécessité de relier en priorité les villes préfectures, a quelque peu retardé, d'une façon contradictoire, le projet de l'empereur qui se heurtait à une sorte de vide.

## **Quelles conclusions peut-on tirer du choix de Vervins comme point de départ de la route impériale vers Hambourg?**

Tout un ensemble d'observations, générales et particulières, peut fournir des éléments de réponse à cette question.

On peut, en effet, s'interroger sur les motivations des ingénieurs des ponts et chaussées et des officiers du Génie de Napoléon 1<sup>er</sup> de faire partir de la petite ville de Vervins cette route stratégique. Le choix d'Avesnes, ou encore mieux, de Maubeuge, paraît, à priori, plus adapté.

Nous avons constaté que la route royale de Paris à Maubeuge<sup>29</sup>, construite à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, faisait, à Vervins, un brusque crochet vers le nord, semblant ainsi éviter d'aller directement vers la frontière des Pays-Bas autrichiens (la future Belgique). La protection du sanctuaire national, « le pré Carré », exigeait l'établissement d'une frontière fortifiée (l'œuvre des ingénieurs royaux, dont le

---

25. « Routes », *Dictionnaire Napoléon*, dir. Jean Tulard, Paris, Fayard, 1989, p. 1482.

26. Cette route a été qualifiée de route impériale n°2, sous les 1<sup>er</sup> et le 2<sup>d</sup> Empires, de route royale n°2 sous la royauté (Restauration puis monarchie de Juillet) et enfin de route nationale n°2 sous les diverses républiques (à partir de le 2<sup>de</sup>).

27. Propos tenus le 16 décembre 1811, dans « Routes », *art. cit.*

28. Cartothèque IGN à Saint-Mandé.

29. Sur la construction de cette route voir Claude Carême, « L'Etat, la municipalité et la voirie à Vervins au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie de l'Aisne. Mémoires*, t. LI, 2006, p. 6-32 (d'après sa thèse de doctorat).

plus célèbre est Vauban). Il était, alors, hors de question d'établir une voie directe vers la capitale par la vallée de l'Oise en faisant déboucher cette voie à Hirson ou à Fourmies, les agglomérations qui verrouillent, respectivement, les passages stratégiques de la trouée de l'Oise à Macquenoise, du Trou-Féron et de la Passe-d'Anor. La trouée de l'Oise à proximité même de Macquenoise était – et est encore – le point frontière le moins éloigné du centre de Paris (50 lieues soit 200 kilomètres).

D'ailleurs, la royauté avait réussi, d'une façon heureuse, à disposer de deux petites enclaves fortifiées dans le comté du Hainaut, contrôlant les sources de l'Oise et sa trouée : Philippeville et Mariembourg. Sous le règne de Louis XV, après la désastreuse guerre de Sept Ans, un projet avait été élaboré pour combler les vides et renforcer les arrières le long de la frontière du Nord-Est. Des forteresses devaient être construites (ou plutôt reconstruites) à Maubert-Fontaine et à La Capelle, à l'emplacement des anciens forts démantelés un siècle plus tôt. C'est bien la preuve de la pérennité géographique et historique de certains lieux !

A la chute de Napoléon 1<sup>er</sup>, en 1815, le funeste traité de Paris nous a enlevé Philippeville et Mariembourg, ce qui explique que le Génie militaire ait montré beaucoup de mauvaise volonté pour accepter enfin la construction du court trajet entre Vervins et Hirson et les travaux du chemin de fer entre Paris et la frontière belge (celle-ci ne pénètre en Belgique que par un embranchement secondaire à Anor, aujourd'hui abandonné). Ce n'est qu'après la malheureuse guerre de 1870-1871 qu'un fort d'arrêt a été construit à Hirson (type Seré-de-Rivières).

Ces considérations peuvent expliquer que la Thiérache, pays frontière et, donc zone de passage d'intérêt stratégique, ne soit pas dotée de grandes voies pénétrantes ou radiales orientées d'ouest en est, mais de rocades nord-sud ou nord-est. Ainsi la grande rocade des places fortes de Maubeuge, Avesnes (ex-forteresse espagnole) et Mézières passant par Hirson (un ancien château fort) et Maubert-Fontaine (une ancienne forteresse établie sous François 1<sup>er</sup>) est doublée, un peu plus en retrait, d'un autre axe de Valenciennes (ou Cambrai), Landrecies (3 ex-forteresses espagnoles), Guise, Marle (une ville fortifiée au XIII<sup>e</sup> siècle, comme Vervins), Rozoy, Rethel et Reims. Il est à remarquer qu'à Vervins, en venant de Maubeuge on peut descendre sur Reims par un itinéraire qui n'est autre que l'antique voie Reims-Bavay.

Sous le 1<sup>er</sup> Empire, ce réseau de rocades a été renforcé et simplifié en privilégiant l'itinéraire de Paris à Bruxelles par Soissons, Laon, Marle, Vervins, La Capelle, Avesnes, Maubeuge et Mons, et un autre axe se détachant à Soissons pour rejoindre Reims, remonter à Mézières et atteindre Liège par Dinant et la vallée de la Meuse. Les seules radiales sont, au sud, l'itinéraire Soissons-Reims-Mézières remontant à Liège par la vallée de la Meuse, comme il vient d'être dit, et, au nord, un barreau Mons-Namur-Liège, venant de Cambrai et Valenciennes, par les vallées de l'Escaut et de la Sambre, affluents de la Meuse.

D'après la carte des routes d'étapes de la France, ces routes constituent des « directions principales d'étapes ». La Thiérache et les Ardennes, c'est-à-dire l'Entre-Sambre-et-Meuse, sont comprises à l'intérieur d'un vaste quadrilatère

paraissant délaissé : il n'est desservi que par une « direction secondaire d'étapes », Landrecies-Hirson-Maubert- Mézières, barreau déjà aménagé.

La route principale projetée depuis Vervins par Hirson et Chimay, en utilisant la haute vallée de l'Oise, puis en suivant les cours des rivières l'Eau Blanche et le Viroin<sup>30</sup>, affluents de la Meuse, aurait renforcé la position de Liège et aussi de Namur et de Maastricht. Sur le plan local, elle aurait désenclavé et vivifié la Thiérache et les Fagnes, son prolongement, un haut pays, humide et froid, d'eau, de bois et d'herbe. On retrouve ainsi le double rôle de la route, militaire et économique et, aussi, national et régional. Dans une vue d'ensemble, elle méritait bien son qualificatif d'impériale. Il ne fait nul doute que si le projet avait été mené à bien plusieurs régions européennes en auraient profité.

Telles sont les réflexions que nous inspirent les études des cartes et des plans, et, en particulier, du cadastre napoléonien.

Alain BRUNET (SAHVT) et Jean-Paul MEURET  
*Atelier de cartographie historique*

---

30. Le bassin de la Meuse (qui forme un delta commun avec le Rhin) occupe tout le nord-est du territoire de la France et une partie de ceux de la Belgique et des Pays-Bas; le cours supérieur de l'Oise, affluent de la Seine, vient s'y insérer comme un coin. L'Oise prend sa source près de Chimay, dans un relief incertain (300 mètres d'altitude) et se dirige vers l'ouest; à quelques centaines de mètres, de l'autre côté de ce relief incertain, naît l'Eau Blanche qui coule vers l'est.

