



Cercle d'histoire locale

Petit aide-mémoire de mon exposé : Les routes racontent notre histoire

Par Bernard Cuvillier

le 26 novembre 2015

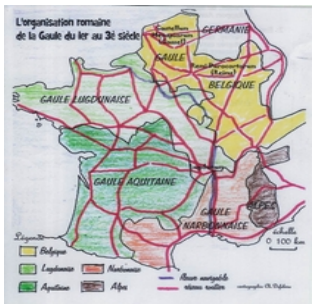


« route » vient du latin « rupta », participe passé de rumpere, rompre, briser, ouvrir.

Ce ne sont pas les Romains qui ont créé nos routes! Il y a 5000 ans on traversait déjà notre région pour aller se faire soigner (c'est ce qu'il semble aujourd'hui) à Stonehenge, de l'autre côté de la Manche...



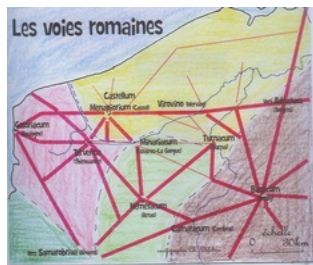
Avant de paver leurs routes, les Romains ont d'abord profité pour leur conquête du réseau existant. Ils mesureront leurs routes en lieues celtes, et adopteront les véhicules des excellents charrons gaulois (Carrus, carpentum, raeda...)



Pour les Romains les routes ont une importance essentielle. Il s'agit de viabiliser et de contrôler les Gaules. L'axe principal va de Milan à Boulogne, en passant par Amiens.

Les « nœuds routiers » de la période romaine :

- Castellum Ménapiorium (Cassel)
- Gésoriacum (Boulogne)
- Tarvenna (Thérouanne)
- Nemetacum (Arras)
- Bagacum (Bavay)
- Cambrai n'est à cette époque (sous l'Empereur Claude de 41 à 54) qu'une petite garnison sur un aiguillage routier entre Bavay et Amiens... (d'où peut-être son nom?)



La table de Peutinger est l'ancêtre des cartes routières. Elle couvre tout l'empire romain, et même au-delà : jusqu'en Chine. C'est une reproduction, faite à la fin du XIIIe siècle, d'une copie réalisée vers 350, dont l'original est encore plus ancien. Cette carte a été découverte au début du XVIe siècle, à Worms. Elle a été confiée à Konrad Peutinger, contemporain d'Érasme, qui la publia (d'où son nom).



Plusieurs explications pour le terme de « Chaussées Brunehaut »...le plus grand nombre pense que Brunehaut, fille d'Athanagild, roi des Wisigoths, et épouse de Sigebert ^{er}, roi d'Austrasie, princesse suppliciée par Clotaire II en 613, construisit ces routes, ou plutôt répara d'anciennes voies romaines auxquelles le peuple donna son nom.



Au milieu du 3^e siècle, les Chauques, Saxons et les Francs, profitant du départ de nombreuses légions romaines pour faire face aux révoltes et divisions de l' Empire en Orient et sur le Danube, envahissent notre région. En 275, c'est par la voie romaine Cologne-Bavay que les Francs arrivent et sont installés comme colons dans notre région dévastée.



L'extension de l' Empire devient sa première cause de faiblesse et de divisions. Sous Dioclétien celui-ci est partagé en deux, la partie occidentale est confiée à Maximilien, tandis que Dioclétien conserve l'Orient. Puis il instaure la tétrarchie, (= 2 Augustes assistés de 2 Césars). La carte administrative est remodelée et divisée en 4 espaces

- l'espace de Dioclétien
- L'espace de Galère
- L'espace de Maximilien
- L'espace de Constance Chlore (Gaule et Gde Bretagne) dont la capitale devient Trèves

Arras et Cambrai prennent de l'importance au détriment de Bayay. Cambrai accède au statut de capitale provinciale.



A la fin du 4° siècle les défenses cotières et routières sont considérablement améliorées. La voie Cologne-Boulogne se voit dotée de forts, (Castella) sous le commandement du DUX de Cologne. Chez nous, la route du bas empire, qui passe par Famars, (où résident les armées de mercenaires Lètes) Cambrai, Arras, Théroouane, s'impose comme la route principale, au détriment de l'ancienne voie Bavay-Tournai- Cassel, ce qui amorce le déclin et la marginalisation des Ménapiens.



Les routes des missionnaires au début du 4° siècle

Au début de la christianisation Cambrai n'était pas sur la route des missionnaires, et ne semblait pas promise au rôle de siège épiscopal. Quentin part de Rome, envoyé par le pape Marcellin, accompagné de Crépin, Lucien Victoric et Piat. Piat devient évêque de Tournai, Firmin évêque d'Amiens, Victoric premier évêque de Théroouane. Il faudra attendre la consolidation du royaume franc et le baptême de Clovis pour voir ST Vaast, catéchiste de Clovis venir ouvrir le siège épiscopal d'Arras, et la fin du 6° siècle pour accueillir à Cambrai l' évêque Géry.



Les « invasions barbares»

En 406, les troupes romaines sont rappelées à Rome, qui est menacée par les Goths. C'est la porte ouverte à toute une série de peuplades, qui franchissent le Rhin pour fuir les Huns qui arrivent derrière eux. Ceux qui atteignent notre région sont les Francs Saliens. Ils arrivent avec femmes et enfants, pour rejoindre d'autres Francs qui ont déjà franchi le Rhin, ont pour beaucoup combattu dans les armées romaines et ont en conséquence obtenu des terres. (Lètes). Ils s'installent dans la plaine délaissée du nord et y maintiennent leur langue germanique (> Flamand)



L'organisation du territoire au moyen-âge autour de seigneuries va transformer fondamentalement le système des routes. Les grands axes vont s'estomper, pour être remplacés par un maillage de routes sinueuses allant d'un fief à l'autre, (le chevelu routier du Moyen-Âge)

La « Route de Rome », ouverte par Jules César en 58 av. JC devient rapidement l'épine dorsale du système routier de l'Europe occidentale, liaison la plus courte entre la mer du Nord et la Méditerranée.



Cette route permet l'essor économique de Cambrai. Les produits orientaux présents sur le marché de Cambrai implique des relations avec les pays producteurs. A l'époque mérovingienne, elles se font par l'intermédiaire des Syriens, ou « Syri », nom générique pour tous les marchands venus de l'orient, juifs inclus. Ils importent des produits d'extrême orient, comme la soie, qu'on voit dans les garde robes des grands comme dans les sacristies. (lecture article Christine Duthoit)

Ce commerce ne se fait pas sans contre partie : les marchands de l'orient ont besoin de minerais, de bois, d'ambre, et aussi d'esclaves... (on se souvient des St Géry libérant à Famars des esclaves venus du Nord).



Les routes resteront quasiment inchangées dans leur aspect et dans leur distribution tout au long du Moyen-Âge. Il faudra attendre le début du 16^e siècle pour voir une évolution notable dans la manière de concevoir et d'utiliser la route. Elle résulte de la diffusion (très) progressive en Europe du chariot hongrois, ou Kocsi (prononcer Kotchi), qui donne coach en Anglais, Kutsche en Allemand, et coche en France. Avec le coche apparaît la notion de « voyageur », qui se distingue et remplace des profiles plus spécifiques du pèlerin, du colporteur ou du compagnon.pour ce qui est du petit peuple, et de l' »équipage » des nobles et gens de robe.



Colbert, en 1669, prescrit le pavage des grandes routes et la remise à neuf des rues de Paris. (pavages, éclairages, monuments de prestige comme le jardin des Tuileries et la colonnade du Louvre). Mais ce sont les routes vers l'Espagne et l'Italie qui l'intéressent au premier chef, en second lieu celles qui rejoignent Strasbourg et Genève. Il est donc paradoxal de constater que c'est dans la région Nord que subsisteront le plus longtemps les effets de cette politique... Le pavage des routes est l'effet d'une politique centralisatrice, elle est menée par un corps d'ingénieurs formés à Paris dans ce qui deviendra les Ponts et Chaussées.



L'établissement d'un véritable réseau routier devient une préoccupation permanente. Il faut pour cela améliorer la méthode des relevés topographiques. La carte de Cassini ou carte de l'Académie est la première carte générale et particulière du royaume de France.



C'est en 1737 que la réfection de la route de Cambrai-Bapaume a été requise ; la résistance des états du Cambrésis à ce projet est intéressante, car les arguments , déjà à cette époque, rappellent de façon assez surprenante ceux qui ont été mis récemment en avant pour s'opposer au contournement de Cambrai... (finances, arrêt des séjours dans les auberges cambrésiennes...)

les routes de Valenciennes et de Paris seront finalement pavées en 1751



Au XIX^e siècle, les techniques anglaises (John MacAdam) se diffusent en Europe. Le premier rouleau compresseur apparaît vers 1836. Le concasseur est mis au point en 1858 par Eli Whitney Blake, et le cylindre compresseur à vapeur en 1859 par Louis Lemoine (ingénieur). Au début du XX^e siècle, avec l'essor du trafic automobile mais aussi avec le développement de la bicyclette, qui avait besoin de chaussées de meilleure qualité, ces dernières, préalablement tassées au rouleau compresseur, sont revêtues de goudrons, de pavés bitumineux ou d'asphalte, comme déjà fait pour les trottoirs depuis le début du XIX^e siècle



1894-1896 : Les remparts font place aux boulevards...

Le démantèlement des remparts (1896)
 et la création des boulevards : une nouvelle époque pour Cambrai-Bapaume

Les voitures envahissent notre espace
 (lecture de « derniers jours de Laurie Lee



Et bientôt aux voitures !



Dessin 1: Cambrai de nouveau carrefour de communication ?

Les grands chantiers du 20^e siècle...
 Adieu les pavés du Nord... Vive le bitume!

De nouvelles ambitions...



Dessin 3: Un dernier grand dossier : celui du contournement de Cambrai

Avenir de nos routes?



Et si la Chaussée Brunehaut devenait une voie cyclable ?



Dessin 2: De nouvelles solutions plus écologiques ?

Bibliographie

[Christian Defebvre](#) : Les Flandres en cartes de la Préhistoire au Comté de Flandres (Presse Flamande)
 Grégoire d'Essigny (*Mémoire sur la question des voies romaines, vulgairement appelées Chaussées Brunehaut, qui traversent la Picardie*)

[Nicolas Bergier](#) Histoire des grands chemins de l'Empire romain,

[Georges Livet](#) : Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences (Broché)

Georges Reverdy, *Atlas historique des routes de France*, Paris, Presses de l'ENPC, , 182 (ISBN 2-85978-426-8)

Georges Reverdy, *L'histoire des routes de France du Moyen Âge à la Révolution*,

Paris, Presses de l'ENPC, , 271 (ISBN 2-85978-280-X)

Georges Reverdy, *Les routes de France du XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'ENPC, , 263 (ISBN 2-85978-198-6)

Articles connexes

Route nationale de France

Densité du réseau routier par pays

[Christine Duthoit](#) Les moines de Corbie au marché de Cambrai en 822 (revue Cambrésis Terre d'Histoire)

Liens externes

Portail du réseau routier sur WikiSara

Abrégé d'histoire des routes, par Jean Billard

[Arbellot Guy](#). La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle.

In: *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 28^e année, N. 3, 1973. pp. 765-791.

doi : 10.3406/ahess.1973.293381