



# PETITE HISTOIRE DE LA RN1 ET DE LA CROIX VERTE

*par Bernard Raux*

aridon, Deuil

MONTSOULT (S.-et-O.) — Route Nationale N° 1

*On peut situer cette vue à hauteur des deux entrées du magasin Leroy Merlin*

Cette importante voie de communication qui passe à notre porte fut probablement le théâtre de passages répétés d'hommes en armes et de personnages célèbres en leur temps et autant en marchandises venues des riches plaines industrielles du Nord pour alimenter PARIS.

Elle fut même baptisée route impériale N°1 peu de temps avant que Napoléon la nomme route royale par décret du 16 Décembre 1811 pour s'attirer la sympathie des royalistes qui l'empruntèrent du temps de la Révolution pour rejoindre une Angleterre salvatrice et bienveillante et plus tard Louis XVIII, Charles X et Louis Philippe en 1848.

## PETIT RETOUR EN ARRIÈRE :

C'était la route de Paris à Calais qui passait par Beauvais et Abbeville. Comme on le voit, le tracé actuel de l'autoroute A16 n'a rien d'une nouveauté. Fut-elle une ancienne voie romaine ? si la chaussée Jules César est bien identifiée (elle reliait Lutèce à Rouen) il n'y a pas de certitude pour notre RN1 bien que son tracé primitif soit presque rectiligne, depuis Paris jusqu'à Montsoult-Maffliers, ce qui était l'une de leurs caractéristiques. Notons à Belloy en France, les vestiges d'une de ces anciennes voies qui tracèrent bien souvent nos routes d'aujourd'hui.

Les mille ans qui suivirent n'apportèrent guère d'améliorations, les quelques milliers d'habitants autour de Paris regroupés en hameaux ne se déplaçaient pratiquement jamais et l'insécurité était grande (bandits de « grands chemins »).

Après la chute de l'empire romain l'ère de Clovis apporta quelques améliorations contenues toutefois à l'Île de France.

Comme toujours ce furent les conflits qui modifièrent les paysages de nos campagnes pour faciliter les déplacements des armées, de leur matériel et vivres sur des chariots.

L'Oise et la Seine jouèrent un rôle majeur pour les envahisseurs Vikings et Anglais. La victoire de Bouvines en 1214 par Philippe Auguste et la prise de possession du Duché normand au détriment de Jean Sans Terre à la même période furent probablement deux événements qui portèrent notre future RN1 sur les fonds baptismaux. L'écrémage systématique de nos campagnes cessa en 1475 sous Louis XI par le Traité de Piquigny, proche d'Amiens et situé sur notre route éponyme. Le tracé primitif fut plus à l'ouest depuis Beauvais, par Marseille en Beauvaisis et Grandvilliers et Abbeville Beauvais étant un carrefour incontournable (Jeanne d'Arc prisonnière à Com-



Plan terrier de Montsoult établi en 1780

à noter les vergers situés à gauche en montant le chemin des meuniers à proximité des habitations alors qu'à droite on ne trouve que des plaines de culture

piège et aux mains de l'évêque de Beauvais et Jeanne Hachette, quelques dizaines d'années plus tard toujours à Beauvais face à Charles le Téméraire). Henri IV dut l'emprunter souvent pour se rendre au Château d'Eu réputé pour sa forêt giboyeuse (la chasse était son loisir favori) voir également Blangy sur Bresles et le Château de Rambures.

## NOTRE VILLAGE EN 1780

Ce plan en couleurs a été repris de l'excellent ouvrage de J.P et E. Beau sur l'histoire de Montsoul et Maffliers. Il se trouve classé aux Archives Départementales. On peut constater que les grandes lignes du vieux village sont presque inchangées. Les constructions proches de l'actuel Pont d'Arcole ont disparu mais les excavations formées par l'extraction de l'argile à tuile sont bien présentes avec des bâtiments qui semblent liés à leur exploitation. La ferme du Grand Gournay apparaît presque dans ses limites actuelles. Les sentes sur le coteau Sud Ouest sont déjà tracées. Les accès au village se faisaient à partir de l'actuelle rue de Villaines jusqu'à la Croix de Montsoul, la rue des Meuniers et la Route de Baillet (à noter qu'il existait déjà un pont mais situé plus près de la route de Beaumont (Beauvais) et dans l'autre sens pour recevoir les eaux de ruissellement). On pourrait le situer en bas du rond-point face aux entrepôts frigorifiques non loin de celui qui passe sous la Francilienne.

Cette même sente ou chemin des Meuniers formait une séparation avec les vergers à l'Ouest et les plaines de culture à l'Est.

A noter les bâtiments situés dans l'actuel parc des Cèdres peut-être les restes d'une ancienne propriété seigneuriale (Pied de Fer !) avec un curieux prolongement de 4 blocs symétriques bordé par des allées arborées (vignes ou jardins ?).

Nous savons par ailleurs (notes de Saint Simon) que Louis XIV aimait se rendre sur « ses » terres nouvellement acquises de Flandres et d'Artois prises aux espagnols par le traité de Nimegues en 1678 (départements du Pas de Calais et du Nord avec une remontée vers la Belgique). Il dût passer par la Croix Verte. C'était le 13 juillet 1680. Il partit du Château de St Germain en Laye car Versailles était encore en travaux, accompagné avec pas moins de 125 carrosses à 6 chevaux et un ensemble de près de 10 000 personnes, cuisiniers compris (sa « maison » disait-on alors).

Dans son carrosse, il y avait la Reine Marie-Thérèse, le dauphin, la dauphine, « Monsieur » frère de Louis



*Louis XIV en visite en juillet et Aout 1680 sur les territoires de Flandres et d'Artois pris aux espagnols.*

*La gravure représente le roi entrant dans la ville de Lille Il se rendra ensuite à Ambleteuse dans le Pas de calais pour envisager la construction d'un fortin face à l'Angleterre (aujourd'hui Fort Vauban 1682-1690). Il y en aura plusieurs mais c'est le seul qui subsiste de nos jours.*

XIV, la Duchesse de La Vallière, la marquise de Montespan (les 3 reines comme on les appelait alors) et une dame de compagnie soit 8 personnes en tout. Il passa la nuit à l'Hôtel du Croissant à Beaumont sur Oise qui existe toujours devenu office de tourisme aujourd'hui.

## LA CROIX VERTE

Il s'agissait d'une croix de carrefour, nombreuses dans nos provinces.

Son origine est indéterminée peut être sous Louis XV vers 1750.

Elle était le plus souvent en pierre entourée d'une haie végétale (buis ou autres d'où sa couleur vue de loin) pour empêcher les animaux errants d'aller se régaler avec les fleurs déposées par les paroissiens

Décapitée à la Révolution, elle fut reconstruite en fer forgé au 19ème siècle tout comme la Croix de Mont-



*Le passage à niveau .....près de trente ans plus tard*

soult. Cette dénomination de couleur verte était très fréquente dès lors que les lieux s'y prêtaient par un environnement végétal abondant qui le rehaussait (rue du chemin vert à Paris, etc...). Il y avait même un chemin vert à Montsoul situé à la limite de Baillet à la Pépinière et son prolongement rue Parmentier qui était un chemin creux puis bordé d'arbres en haie vive (carte de 1780).

## L'AUBERGE DE LA CROIX VERTE

Celle que nous connaissons aujourd'hui remonte au début du 19ème siècle peut être en remplacement d'une autre devenue vétuste ou trop petite. C'était un cabaret où l'on venait se désaltérer et parfois se restaurer comme celui de la Pie Bavarde au Pont de Baillet. En venant de Paris, les cochers et les postillons y faisaient une halte avant d'affronter la terrible descente de Presles jusqu'à la Cave pour y passer la nuit.

Cette auberge fut aussi le théâtre en 1829 d'un double meurtre dans des conditions particulièrement atroces et sordides avec l'assassinat d'un jeune couple de 25 et 16 ans qui avaient repris l'affaire et tout cela pour quelques couverts en argent. L'affaire fit grand bruit à l'époque. Le mari était natif d'Attainville et son épouse de Montsoul, fille d'un plâtrier Pierre François DURU. Les assassins furent repris dans les années qui suivirent et guillotines. Ce fait divers inspira un film de Jean Renoir « la nuit du carrefour »

tourné en 1932 et un roman de Georges Simenon avec le Commissaire Maigret, le nom d'Attainville étant devenu Arrainville pour éviter des rapprochements trop gênants avec la réalité des lieux et des faits qui s'y produisirent.

## LE TRACÉ

Comme nous l'avons vu précédemment son tracé n'offrait guère de difficultés à peine quelques ondulations de relief, Montmagny, St Brice et Moisselles d'où cette ligne droite encore visible de nos jours depuis Paris.

En revanche, la descente vers Presles était redoutée des cochers car la pente étant raide au point qu'ils l'appelaient « la montagne ». Serge Martin (a qui on doit la photo-montage ci-dessous) a reconstitué son tracé depuis la descente après le dernier feu rouge de Maffliers. On peut voir encore par endroit la chaussée pavée et ses bordures au milieu de la végétation. On comprend pourquoi la Cave fut un important relais où l'on pouvait dormir et relever un attelage « fatigué ».



*Tracé reconstitué de la RN1 au 19ème siècle  
Le tracé actuel est bien visible à gauche depuis la descente vers Presles en direction de Beaumont sur Oise*



*Gîte d'étape de La Cave ou de La Cavée (chemin creux) en bas de la descente vers Presles(Carrefour dit "en étoile" à l'époque)*



*Début de la descente en sous-bois*



*La chaussée en pavés est encore bien visible*



*Sur les hauteurs proches de la ferme du Valpendant*

La montée dans l'autre sens était tout aussi dangereuse et particulièrement épuisante pour les chevaux qui tiraient une tonne en moyenne chacun. Les accidents étaient fort nombreux.

## LES MOYENS DE TRANSPORT

Notre RN1 dut supporter bien des transports en tous genres et il serait trop long d'en dresser une liste. Citons malgré tout quelques points de repère, Louis XI institua le premier, le transport du courrier appelé « maître poste ».

Louis XII ouvrit la route des premiers chasse-marrées(voir page suivante)

Le trajet depuis Dieppe durait deux jours sans s'arrêter, juste pour changer de cheval tous les 10 kms !!.

Puis vint le temps des carrosses « dorés » pouvant contenir 6 à 8 passagers plus le cocher et le postillon le tout tiré par 6 chevaux et la turgotine à peine plus confortable en 1775. Parallèlement existaient les malles-poste pour le transport du courrier et des marchandises à partir de 1660. Puis vint la berline en 1792 omnibus à 4 roues et son postillon en botte de cuir rigide. Mais, c'est le 19ème siècle qui apporta réellement le goût des voyages avec toutefois un confort très relatif ; citons pêle-mêle, la gondole, le cabriolet, le coche, le fiacre, le coucou (le taxi

grande banlieue de l'époque) la patache pour les moins argentés, la calèche pour les petits parcours mais surtout la diligence à quatre roues, 6 à 8 chevaux et pouvant contenir jusqu'à 28 places ! Il y avait trois classes et un poids de l'ensemble de 5 tonnes avec une vitesse moyenne de 4 kms/h. De quoi prendre l'air. Il fallait 4 heures pour aller de Paris à l'Isle Adam, 9 heures pour Beauvais. Au relais de poste de la Cave en bas de la côte de Presles, il passait 70 diligences par jour dont 50 qui s'arrêtaient pour dormir. Cela représentait 900 voyageurs chaque jour en transit. L'arrivée du chemin de



fer en 1876 fit le déclin de tout ce petit, monde véritable industrie locale et de tous les métiers qui gravitaient autour.

## LES CHASSE-MARÉE



L'histoire de notre RN1 aurait pu s'enrichir de ces transports de poissons qui durèrent plus d'un demi-millénaire puisqu'elle débuta au Moyen Age au 13ème siècle. Nous en relatons quelques aspects car cela se passa tout près de nous. C'est le clergé qui imposa un jour de jeûne par semaine... les parisiens étant trop portés sur la bonne chère et seul le poisson était autorisé...car il se devait de faire «maigre» le vendredi.

Les débuts furent bien timides car les conditions d'acheminement étaient risquées et éprouvantes pour les hommes et les chevaux. Les deux principaux accès à Paris étaient depuis Boulogne et Dieppe, Rouen ou Gisors puis Pontoise. Il fallait arriver impérativement avant 8 heures à la Halle du Faubourg-Poissonnière. Au début de simples cavaliers transportaient dans deux sacoches en osier des poissons fumés, séchés ou salés. Rapidement, on passa à des attelages à deux roues mais toujours avec des paniers en osier que l'on nommait « des ballons » en référence à leur forme.

Le commerce grandissait et bientôt ce fut des attelages conséquents de 2 à 6 chevaux et des cargaisons de 3,5 tonnes à chaque fois, au début du 19ème siècle. Il faut imaginer ces équipages, lancés au galop, tirés par de puissantes juments boulonnaises formant un ensemble de plusieurs tonnes : il valait mieux ne pas les croiser de trop près, heureusement les voyages se faisaient de nuit... par tranche de 28 kms. Le cocher, lui, étant toujours le même. Il est dommage que l'on n'ait pas conservé un exemple de ces immenses paniers, tout ronds portés par un essieu à 2 roues. L'odeur peut-être les fit disparaître ? L'arrivée du chemin de fer vers 1850 sonna le glas de cette époque qui faisait vivre des milliers de gens... La révolution industrielle était inexorablement en marche.

## NOTRE GARE VERS 1900

Après avoir refermé le livre d'histoire des transports à chevaux, ouvrons celui des Chemins de fer du Nord ancêtre, local de notre SNCF.

Pour « remonter » au village, les voyageurs les plus fortunés empruntaient une calèche, le taxi de l'époque et des porteurs acheminaient les bagages en brouette ! Les moins chanceux étaient à pied : heureusement en été, la fraîcheur à l'ombre des platanes qui bordaient l'avenue était appréciée, mais en hiver c'était à n'en pas douter une autre affaire mais il est vrai qu'il ne devait pas y avoir beaucoup de voyageurs, ni de trains en cette saison.

C'est non sans nostalgie que nous terminerons cette petite histoire de la RN1 à Montsoul et ses environs.

Le rythme du temps était programmé avec celui du soleil et des saisons. On ne se déplaçait qu'à cheval... ou à pied pour les personnes de conditions modestes. Faut-il le regretter ? les souvenirs emporteront avec eux leurs réponses.

Cette photo ne montre pas moins de 10 employés : le chef au centre, c'est celui qui a la plus belle moustache, les deux « sous-chefs » contrôleurs, portent chemise blanche et cravate !





*Le relais de la Croix-Verte.*

*La ferme "Hervin"  
bien reconnaissable  
encore de nos jours*



**MAFFLIERS — Hameau de la Maison Neuve — Route Nationale**



*La berlinne*

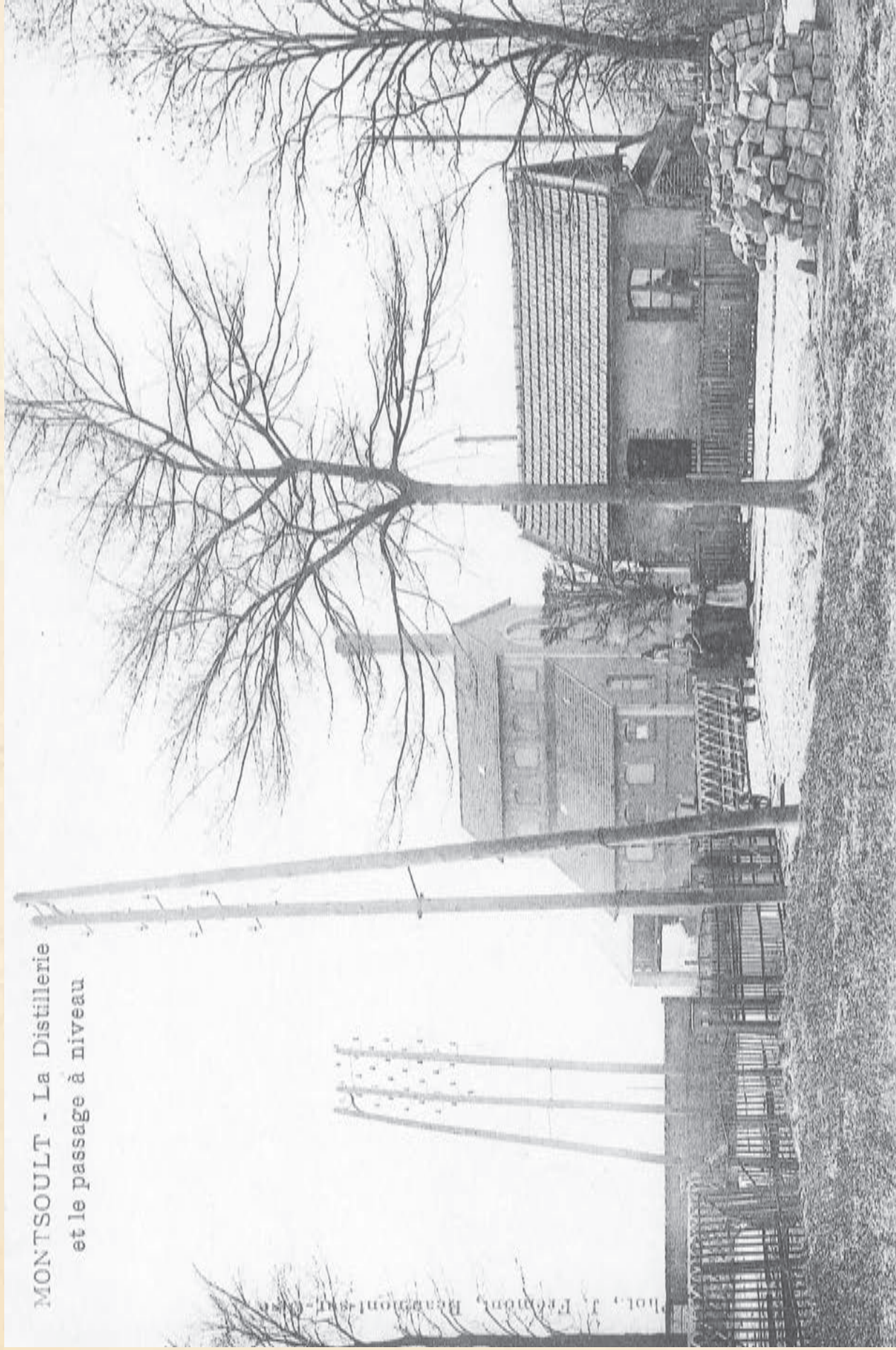


*La diligence*



*Le coucou*

MONTSOULT - La Distillerie  
et le passage à niveau



Au premier plan, la garde barrière devant sa maison avec son bâton réglementaire à la main  
Derrière on aperçoit le grand bâtiment de la distillerie en briques que l'on rencontrait fréquemment en Picardie "terres des betteraves par excellence" et plus en arrière le portique et sa bascule  
Cette photo prise de la route comme celle de la page 1 mais de l'autre côté de la barrière se situe au bout de l'actuelle rue Emile Combres au fond de la cour des marchandises