

Les routes royales et leurs bornes milliaires

■ Robert VINCENT

Les grandes bornes routières en pierre, que l'on peut voir encore actuellement au long de nos grandes routes autour de Paris et jusqu'à assez loin de la Capitale, ont été implantées à partir de 1765 à la suite de la construction d'un réseau de routes royales par Trudaine et Perronet, sous le règne de Louis XV. Elles ont donc plus de 200 ans et méritent considération et respect.

Cette étude est consacrée à ces routes et aux 250 bornes répertoriées, avant qu'elles ne disparaissent ou ne soient déplacées, faute d'une législation appropriée. Des mentions éparses sont nombreuses surtout dans des revues locales, mais l'étude d'ensemble que nous allons essayer de présenter ici, permet de conforter ces observations entre elles, de préciser le tracé des routes à l'époque de leur bornage et aussi de montrer que si l'origine du bornage, point zéro des routes royales, est à Paris au parvis de la cathédrale Notre-Dame, ce ne peut être qu'au prix d'un artifice étonnant.

■ MOTS CLES

Routes royales, bornes milliaires, toise, toponymie, Trudaine, Perronet

La pratique du bornage des voies routières apparaît comme très ancienne. En effet, chaque grande époque a été marquée par la construction de voies de communication dont les tracés et les bornes portent aujourd'hui témoignage, telles les voies romaines ou les chaussées Brunehaut.



Fig. 1 : Borne romaine (hauteur 2 mètres, diamètre 61 cm), sur la route d'Allaines à Chartres (RN 154), face au chemin du hameau de Villereau, 4 km au sud-est du village d'Allonnes (Eure-et-Loir). Une deuxième borne romaine se trouve sur la même route, à environ 5 070 m de là, de l'autre côté du village d'Allonnes.

De nombreux ouvrages se rapportent à l'étude de ces voies antiques et leur lecture montre à quel point la conservation des indices du passé est primordiale.

Qu'en est-il aujourd'hui du réseau des routes royales. Bien sûr, les indices sont plus nombreux et il existe des archives. Mais quand on voit disparaître une borne royale pour faciliter l'entrée d'un supermarché, on peut se prendre à penser que dans 20 siècles, leurs vestiges seront moins nombreux que les vestiges romains subsistant de nos jours.

Selon l'usage, nous appellerons "métré" et par analogie "toisé", les valeurs numériques en mètres et en toises, d'une distance et plus particulièrement de la distance d'un point à l'origine de l'itinéraire sur lequel il est situé.

Les routes royales

Le XVIII^e siècle, le siècle des lumières, fut marqué par la naissance de ce qu'on appelle aujourd'hui les travaux publics. Pour ce faire, des œuvres magistrales furent entreprises et menées à bien dans la cinquantaine d'années qui ont précédé la Révolution, telle la construction d'un réseau routier dont le tracé faisait encore envie à toute l'Europe dans la première moitié du XX^e siècle.

Pour cela, Daniel Charles TRUDAINE (1703-1769) fonda la première École d'ingénieurs en France, l'École Royale des Ponts et Chaussées en 1747, il y a un peu plus de 250 ans. À sa tête, il plaça Jean-Rodolphe PERRONET (1708-1794) et ensemble, impulsèrent la construction de ponts et de chaussées pour un nouveau réseau de routes royales.



Fig. 2 : L'ancienne route royale de Paris à Lyon par la Bourgogne, entre Vermenton et La Poste aux Alouettes (Yonne). Déclassée après la construction de la route actuelle (RN 6) par Avallon, elle a gardé son état primitif. Cette route est parfois appelée "Route Napoléon", ou "Voie Impériale". Cela semble bien marquer non pas la date de sa construction - elle était plus ancienne - mais seulement l'itinéraire emprunté en 1815 par l'Empereur au retour de l'île d'Elbe.

■ ■ ■ Il n'est pas aisé de nos jours de s'imaginer ce qu'était une route royale, car leur grande emprise a permis d'y aménager les larges chaussées modernes. Toutefois, on peut se rendre compte de leur aspect sur quelques portions des 45 kilomètres de l'ancienne route royale de Lyon par la Bourgogne, entre Augy (5 km après Auxerre) et La Cerce (5 km après Avallon), remplacée vers 1852 seulement, par la route actuelle (RN 6).

■ Les emprises

Les routes royales de première classe avaient une emprise de 60 pieds de largeur (19,50 m), voire pour certaines 72 ou même 84 pieds. La chaussée était empierrée ou pavée dans le meilleur des cas, sur une largeur relativement étroite de 15 pieds (4,87 m). Les courriers du Roi et les voitures de la Poste aux lettres avaient obligation, de jour comme de nuit, de marcher au galop entre chaque relais. Ils tenaient ainsi "le haut du pavé", en priorité sur les voitures de la Poste aux chevaux (voyageurs) ou des messageries et autres rouliers, qui n'avaient droit que de marcher au trot ou au pas.

■ Les alignements

Les nouvelles routes royales devaient être tracées, selon une ordonnance royale édictée dès 1705, par alignements les plus longs possibles. Le plus remarquable d'entre eux dans la région parisienne, est celui de Montgeron à Melun, de plus de 21 kilomètres.

Pour implanter ces grandes lignes droites, les clochers ont souvent servi pour le tracé des alignements. Ils restent alors comme autant de point de mire pour les automobilistes d'aujourd'hui. Parfois même, l'alignement est entre deux clochers, comme celui de plus de 15 km entre Massay (Cher) et Vatan (Indre) sur la route de Paris à Toulouse (RN 20), remarquable avant d'être perturbé par sa transformation en autoroute.

En milieu urbain, de nouveaux tracés sont ouverts pour éviter les centres encombrés, comme à Senlis par l'actuelle rue de la République. et même à travers l'habitat ancien, comme à Orléans où, pour l'aménagement de la route de Paris à Toulouse, une percée rectiligne est tracée dans cette ville par HUPEAU, premier ingénieur des Ponts et Chaussées, depuis la place du Martroi sur la rive droite, par l'ouverture de la rue Royale, la construction d'un nouveau pont sur la Loire comportant 9 arches dont celle du milieu de 100 pieds d'ouverture (1751-1760) et prolongé par une nouvelle chaussée sur la rive gauche, l'avenue Dauphine, jusqu'à la Croix-Saint-Marceau.



Fig. 3 : À Massay (Cher), la route royale de Paris à Toulouse est alignée sur le clocher du village.



Fig. 4 : Le "Carrefour de l'Obélisque" à Fontainebleau. Quatre colonnes de 2 toises de hauteur (3,90 m) étaient à l'origine au départ des routes de Paris, de Lyon par la Bourgogne, de Lyon par le Bourbonnais, et d'Orléans par le Gâtinais. Enlevées depuis plusieurs dizaines d'années, elles ont été replacées en 1999, autour de l'obélisque. Les trois dernières citées portent, à la partie supérieure, l'indication 31. L'Obélisque marque en effet exactement les 31 milliers de toises depuis Paris par Juvisy, Corbeil et dans Fontainebleau, par la rue Royale pour passer devant le Palais.

■ Les ronds-points, pyramides, obélisques et colonnes

Les routes allaient ainsi de ville en ville, souvent par grandes lignes droites, les coudes et les carrefours étant parfois soulignés par des ronds-points ou des demi-lunes. Certains d'entre eux furent même ornés au centre par une "Pyramide" comme dans le Bois de Vincennes et à Brunoy, ou par un "Obélisque" comme en Seine-et-Marne à Fontainebleau, à Moret, dans la forêt de Crécy et à Mauperthuis.



Fig. 5 : Le pont Saint-Edme à Nogent-sur-Seine (Aube), construit par Perronet pour la route royale de Paris à Bâle (RN 19). Devant le précarité d'un ancien pont à quatre arches, pourtant construit depuis seulement une quarantaine d'années, Perronet fit construire un peu plus en aval, d'octobre 1766 à octobre 1768 (décintrement), un nouveau pont d'une seule arche en anse de panier de 90 pieds d'ouverture (29,24 m). Il a été détruit par les Allemands lors de leur retraite, le 26 août 1944 et malheureusement n'a pas été reconstruit à l'identique, un peu plus large certes, mais avec des brisures aux naissances de la voûte.

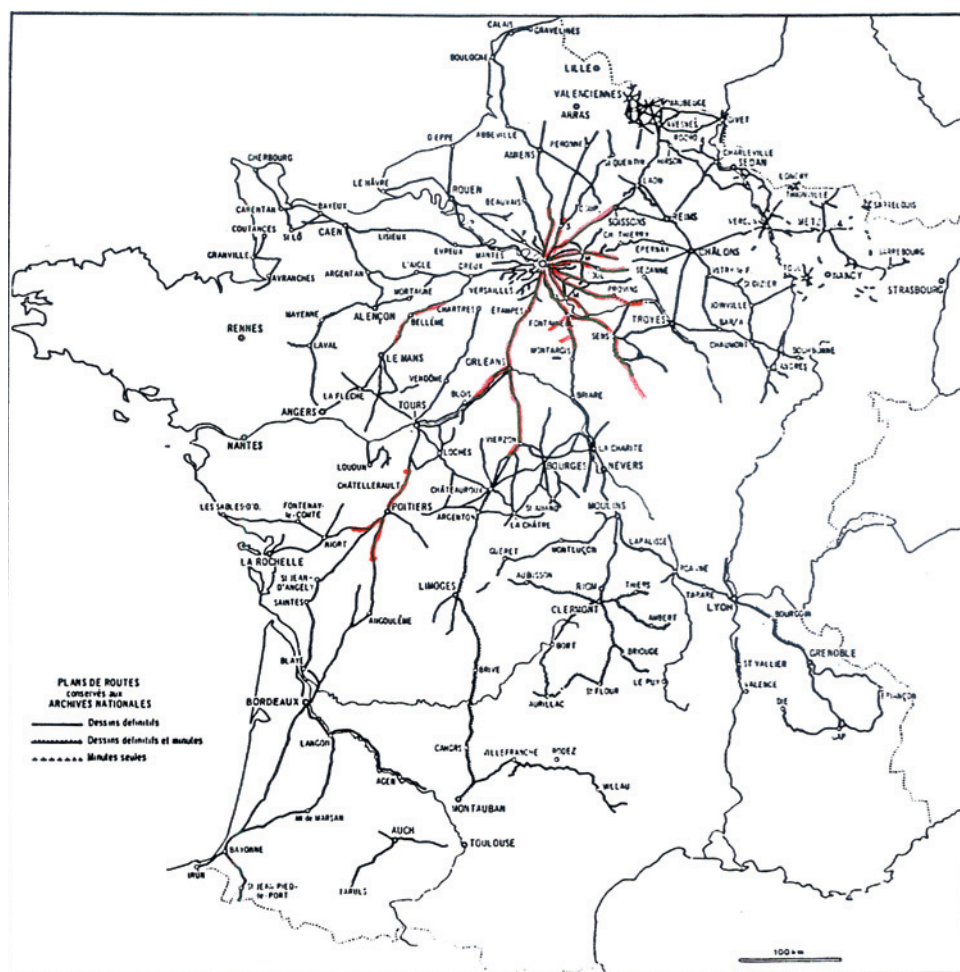
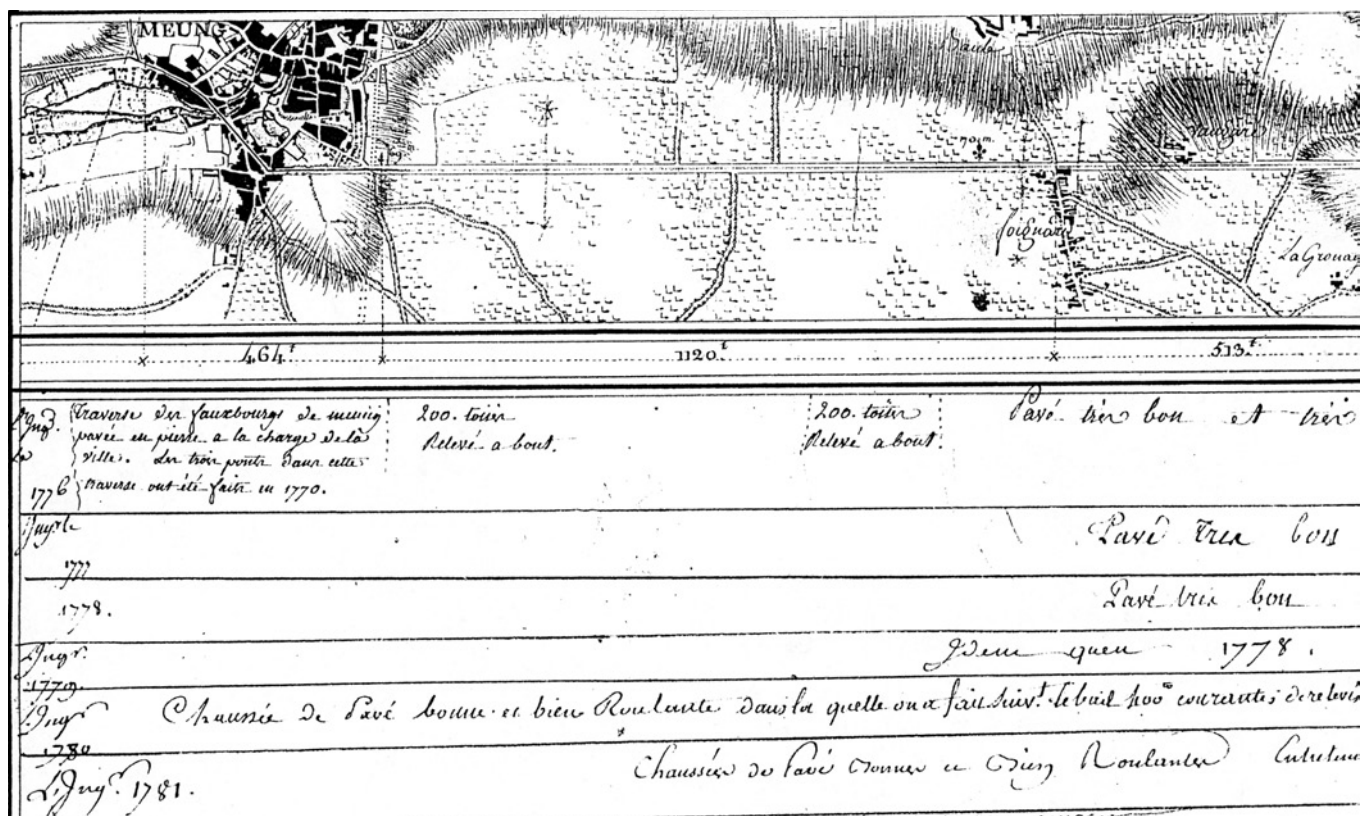


Fig. 6 : Carte de la route royale d'Orléans à Blois : Extrait des environs de Meung. Elle est accompagnée des annotations sur l'entretien de la chaussée pour les années 1776 à 1781. On remarque sur le côté gauche de la route, le dessin de fleurs de lys avec la chiffration 69 m à la sortie de Meung, et 70 m, marquant les 69^e et 70^e milliers de toises depuis Paris.

Fig. 7 : Les routes royales dans l'atlas de Trudaine et Perronet. (en rouge les itinéraires dotés de bornes milliaires)

■ Les ponts

PERRONET a surtout attaché son nom à la construction de ponts remarquables car ils étaient en particulier, les premiers à tabliers horizontaux. On peut citer :

- le pont de Mantes sur la route de Rouen (1757-65),
- le pont Saint-Edme à Nogent-sur-Seine (1766-68),
- le pont de Neuilly-sur-Seine (1768-1774),
- le pont sur l'Oise à Pont-Sainte-Maxence sur la route de Lille (1774-85), malheureusement détruit en 1914,

■ Les chaussées

Pour la traversée des zones inondables, des levées insubmersibles dites "chaussées" dans l'acception originelle de ce terme, souvent rectilignes, sont aménagées, telle celle traversant sur 5 kilomètres, la vallée de la Seine entre Le Mériot et Nogent-sur-Seine (Aube) construite en 1743 (RN 19 de Paris à Bâle), ponctuée pour l'écoulement des crues, de six petits ponts à deux arches, classés récemment à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques et dont le dernier, le plus proche de Nogent, a reçu encastrée dans son parapet nord, la borne milliaire 51.

■ Les buttes

Pour franchir des déclivités parfois importantes, les routes royales ne sont tracées en lacets que dans les zones montagneuses. La montée du col de Saverne construite en 1735 (RN 4 actuelle), de 200 mètres de dénivellation, resta longtemps un modèle du genre. Ailleurs, la ligne droite s'impose presque toujours. La route peut alors présenter des pentes relativement raides, et on y trouve parfois au sommet, un lieu-dit "Montapeine" sans doute pour encourager le cocher, comme celui situé en haut de la dénivelée de 130 mètres au départ de La Ferté-sous-Jouarre vers Montmirail :

*Dans un chemin montant, sablonneux, malaisé,
Et de tous les côtés au soleil exposé,
Six forts chevaux tiraient un Coche.
Femmes, moine, vieillards, tout était descendu :
L'attelage suait, soufflait, était rendu.*

a écrit Jean de La Fontaine dans sa fable "Le Coche et la Mouche" (livre VII, fable 9). Les voyageurs descendaient pour alléger le coche quand on ne demandait pas, aux hommes du moins, de le pousser.

On peut voir encore de nos jours de tels obstacles, comme la côte rectiligne de la Croix-de-fer entre Nogent-sur-Seine et Provins (RN 19) d'une dénivellation de 110 mètres, où la pente atteint 9 % dans sa partie centrale. En certains endroits, l'inclinaison du terrain est corrigée par déblais et remblais, comme dans la forêt de Fontainebleau (RN 7) pour les "buttes" de 50 mètres de dénivellation chacune, de Montpierreux adoucie en 1758, et de Chailly en 1769, où dans sa partie haute, un mur de soutènement d'époque, présente une cavité pour loger la borne milliaire 28. Dans d'autres cas, la route royale est un raidillon rectiligne et a dû être délaissée par la route du XIX^e siècle qui dessine maintenant un lacet, comme à Montry (RN 34) ou à Plailly (D 126 Oise) et la preuve de ces modifications nous est alors donnée par l'allongement du parcours constaté entre les bornes milliaires de part et d'autre.

■ Les relais de poste

Certains ont conservé leur rôle de relais et sont aujourd'hui hôtels et restaurants : "À la Grâce de Dieu" à Brie-Comte-Robert, "le Dauphin" à Nangis, "la Fontaine" à Provins, ces deux derniers récemment disparus, "le Cygne de la Croix" à Nogent-sur-Seine. Un des mieux conservés est le relais de Poste de La Croisière qui se trouve avant Dordives, sur la droite en venant de Nemours (RN 7). Il porte son nom en forme de rébus sur le linteau du portail de la cour : "L A † I R". Mais c'est peut-être bien une restauration du XIX^e siècle.

■ La cartographie des routes royales

Des bandes cartographiques ont été établies à une échelle 5 fois plus grande que la carte de Cassini, d'une ligne pour vingt toises, c'est-à-dire au 1/17 280. Le relief est figuré par des hachures dirigées suivant la ligne de plus grande pente du terrain. Cette technique est en quelque sorte, le prélude à la représentation du relief qui sera adoptée au siècle suivant, pour la carte dite de l'État-major.

Ces cartes routières portent l'indication du toisé depuis Paris toutes les 1 000 toises, par une fleur de lys symbolisée, chiffrée du nombre de milliers de toises. Leur intervalle correspond à 50 lignes sur la carte, soit 112,5 mm, puisque la ligne vaut 2,25 mm environ. Ces points ont souvent été matérialisés sur le terrain par de grandes bornes dites bornes milliaires.

La cartographie de toutes ces routes est réunie dans le superbe atlas routier de Trudaine.

Les itinéraires principaux rayonnent autour de Paris, à l'exception des routes partant de Versailles pour rejoindre Saint-Germain-en-Laye, Saint-Denis et Choisy-le-Roi. Ils sont encore bien visibles aujourd'hui, puisque pour l'essentiel, ils ont été repris au XIX^e siècle pour constituer le réseau des routes nationales.

Les bornes milliaires

Le bornage des routes royales s'est avéré nécessaire, à la fois pour l'entretien des chaussées, mais aussi à l'usage des postillons et autres cochers, pour la connaissance des distances entre villes, le repérage des relais de poste et la tarification des services.

À partir de 1765, des bornes furent alors implantées toutes les mille toises, d'où leur nom de "milliaire" et toutes portent gravé, le nombre de milliers de toises depuis Paris. La lieue de poste, qui était alors utilisée pour mesurer les grandes distances routières, valant 2000 toises, ces nouvelles bornes furent aussi appelées bornes de demi-lieues.

La présence de ces bornes est due à l'initiative des Généralités, à commencer par celle de Paris. Pour les autres Généralités, le positionnement du bornage a été tributaire du mesurage amont depuis Paris. En effet, le toisé est mesuré en continu depuis Paris et donne ainsi au voyageur, une connaissance commode des distances depuis la Capitale ou entre deux lieux d'un même itinéraire, par la différence de leur toisé.

Le mesurage des milliers de toise pour l'implantation des bornes milliaires est précis, comme nous l'avons vérifié (cf. ci-dessous). Aucune erreur grossière d'espacement entre bornes successives n'a été décelée sur les 250 retrouvées. On pourrait imaginer que le toisé a été mesuré avec une chaîne de 10, 20 ou 50 toises ; mais il est plus vraisemblable, car plus commode et plus fiable, qu'il ait été exécuté par le comptage du nombre de tours de la roue étalonnée d'un chariot.

Certaines Généralités comme celle de Châlons, ne semblent pas en avoir implantées. En outre, nous allons voir que le type de bornes milliaires et même leur pose, varient d'une Généralité à l'autre. Par contre, leur conservation a souvent été dépendante des délimitations administratives ultérieures. Dans certains départements, les bornes ont été déplacées, voire même détruites.

■ Bornes milliaires des Généralités de Paris, Soissons, Orléans, Bourges et Alençon

Dimensions d'une borne milliaire

En pierre, d'un seul tenant, la borne milliaire (BM) se compose d'un imposant fût cylindrique légèrement effilé vers le haut, de 16 pouces de diamètre (43 cm) et de 4 pieds de hauteur (130 cm env.) y compris un cavet et un listel circulaire le rattachant à un dé d'un pied de haut et de 2 pieds de côté (65 cm), surmontant un bloc plus ou moins bien équarri, enfoncé et grossièrement maçonné dans le sol. Le tout représente un volume d'au moins un demi-m³ et un poids bien plus élevé qu'une tonne ! La borne milliaire comporte, faisant face à la route :

- en haut du fût, centrée dans une plage de 9 pouces de hauteur, la chiffraison des milliers de toises de la distance depuis Paris, gravée en caractères de 6 pouces (16 cm),



- et juste au-dessous, une fleur de lys en relief dans un ovale de 9 pouces de hauteur et de 6 pouces de largeur, refouillé de 1 pouce en profondeur, marquant ainsi la qualité royale de la route, construite et entretenue sur le budget de l'administration centrale.

Fig. 8 : La borne milliaire 26, sur la route de Melun à Fontainebleau (RN 6, ex RN 5 bis), 120 m après La Table du Roi. Sa fleur de lys est remarquablement conservée.

Positionnement des bornes milliaires

Les bornes milliaires sont toujours placées sur la gauche de la chaussée, en allant dans le sens de la chiffraison croissante, c'est-à-dire en tournant le dos à Paris. Elle est sur le bas-côté souvent très large, ou même au-delà du fossé, sur le terrain contigu.

Les plus lointaines bornes milliaires connues de ce type, encore en place, sont sans doute les bornes 104 et 106, sur la route nationale n° 20, après Vierzon, de part et d'autre du village de Massay, heureusement épargnées lors de la transformation récente de cette nationale en autoroute A 20, par le contournement du village.

Les bornes milliaires encastrées

Dans les villes et villages, certaines bornes ont été encastrées dans un mur ou dans la façade d'une maison riveraine, soit dès son positionnement initial, soit lors d'une construction ultérieure :

- BM 1 à Paris, rue de Vaugirard
- BM 16 à Lieusaint
- BM 26 à Mormant
- BM 32 à Nangis, rue Aristide Briand
- BM 32 et 33 à La Ferté-sous-Jouarre, rue de Condé, et à Reuil-en-Brie au n° 48 rue du 8 mai 1945
- BM 51 avant Nogent-sur-Seine, dans le parapet du pont sur la Noue des Nageoires
- BM 82 à Bellême, rue du Mans

Ces bornes offrent ainsi la garantie d'être à leur place d'origine. Certaines sont presque entièrement encastrées comme à Nangis et à Reuil, ne laissant apparaître que leur face antérieure.

La borne milliaire 1, située 85 rue de Vaugirard à Paris sur la route de Versailles, à l'angle de la rue Littré, est encastrée dans le mur de clôture du jardin de l'École technique photographique et cinématographique Louis Lumière. Une inscription,



aujourd'hui effacée, indiquait que l'on se trouvait ici à une demi-lieu du point zéro situé à l'intersection des axes de la cathédrale Notre-Dame et du Petit-Pont. Un report sur le Plan de Paris, montre que la borne est en effet éloignée très précisément de 1 000 toises du point ainsi défini dans l'Ile de la Cité, mais à condition de compter cet éloignement "à vol d'oiseau". En empruntant les rues de l'époque, la distance est bien plus grande. Nous y reviendrons.

Fig. 9 : La borne milliaire 1, située rue de Vaugirard à Paris.



Fig. 10 : La borne demi-milliaire 33 1/2 de forme cylindrique, sur la route de Fontainebleau à Orléans (RN 152 ex RN 51).

Bornes demi-milliaires et quart-milliaires

Des bornes intermédiaires marquant le demi-millier et le quart de millier de toise, ont également été implantées.

La borne demi-milliaire comporte un fût cylindrique légèrement effilé vers le haut, d'un pied (12 pouces) de diamètre (32 cm) et de 1 pied 1/2 de hauteur (49 cm env.). On peut en voir encore quelques-unes. Ces bornes ne portent pas de chiffraison. Leur plus petite taille leur a permis de passer inaper-

gues et elles subsistent encore, là où les bornes milliaires ont disparu.

Tel est le cas, sur la route de Fontainebleau à Orléans, dans la traversée de la forêt de Fontainebleau, des bornes demi-milliaires 31 1/2 à 970 mètres de l'Obélisque, 32 1/2 porteuse d'un repère de nivellement indiqué sur la carte 1GN, 33 1/2 à 300 mètres au-delà de la Croix de Souvray, et 34 1/2. Elles sont toutes encore à leur position d'origine.



Fig. 11 : La borne quart-milliaire 30 1/4, sur la route de Melun à Montereau (RN 105, ex RN 5)

La borne quart-milliaire comporte un fût de section en forme de triangle équilatéral à pans coupés, les faces principales tronquées étant de 10 pouces (27 cm) et les pans coupés de 3 pouces (8 cm). La hauteur de la borne est de 1 pied 1/2 (49 cm env.). Un des sommets du triangle est dirigé vers la route.

Bien que théoriquement deux fois plus nombreuses que les demi-milliaires puisque

situées au premier quart et au troisième quart de chaque millier de toises, elles sont répertoriées de nos jours avec parcimonie. On peut citer les bornes 17 1/4 sur la route de Chantilly (RN 16), 30 1/4 et 34 1/4 sur la route de Melun à Montereau (RN 105).

■ Bornes milliaires de la Généralité de Bourgogne

Dans la Généralité de Bourgogne, traversée par la route de Lyon par Sens, Auxerre, Saulieu, Autun et Châlon, les bornes



Fig. 12 : La borne milliaire 120 à Rouvray (Côte-d'Or) semble en place. Dans la partie inférieure, le numéro de la route D 41 a été gravé après le déclassement de la voie, ancienne route nationale 6, suite à la construction de la déviation.

Au dessus, une plaque émaillée indique "Borne Impériale". Même remarque que pour la figure 2. La ville voisine de Saulieu possède deux "bornes Impériales" authentiques qui datent du second Empire (vers 1855), ancêtre de nos panneaux indicateurs.

milliaires sont un peu moins hautes que celles de la Généralité de Paris, de 3 pieds 1/2 (114 cm) au lieu de 4 pieds. La plage de chiffraison n'est plus à la partie supérieure du fût. Par contre, le fût cylindrique de même diamètre de 16 pouces que les bornes de la Généralité de Paris, comporte sur son tiers central, une surépaisseur de 2 pouces, amenant le diamètre à 20 pouces, sur laquelle est portée la chiffraison. Cette configuration donne à la borne un aspect plus trapu. Dans le tiers supérieur, un logement circulaire et non ovale, est refouillé et a peut-être porté une fleur de lys.

Rares sont ces bornes encore visibles aujourd'hui, comme la borne 93 à Champs-sur-Yonne, à 8 km au sud d'Auxerre, déplacée mais mise en valeur dans un massif fleuri, au centre d'un petit rond-point giratoire, près du passage-à-niveau. Plus rares encore sont les bornes encore en place. Rouvray, premier village traversé par la route de Lyon dès l'entrée dans le département de la Côte-d'Or, 17 km après Avallon, possède deux bornes milliaires, la 125 à l'entrée du village sur un trottoir aménagé, et plus loin la 120. La distance de 520 mètres entre les deux bornes prouve que l'une au moins, a été déplacée. La première a en effet, été implantée à Rouvray en 1996 à l'initiative de la municipalité, et est accompagnée depuis 1998 d'une plaque fixée sur un potelet, expliquant que "on a la chance de distinguer encore un peu la fleur de lys dans sa loge; celle-ci n'a pas été complètement effacée à l'époque de la Terreur ou par l'usure du temps". La seconde, la 120, semble en place comme peut en témoigner le toisé de 89 milliers de toises (173,5 km) par l'ancienne route royale depuis l'Obélisque de Fontainebleau.

■ Bornes milliaires de la Généralité de Poitiers

Dans la Généralité de Poitiers, plus précisément dans les actuels départements de la Vienne et des Deux-Sèvres, les routes de Paris - Poitiers - Angoulême et Poitiers - Niort furent



Fig. 13 : La borne milliaire 185, à 2 km au sud du village des Minières (Vienne) sur la route entre Poitiers et Angoulême (RN 10). C'est à cet endroit précis, à 360 km de Paris, commémoré par une stèle, que le 26 mai 1903 lors de la course automobile Paris-Madrid, la voiture des pionniers Louis et Marcel Renault fut accidentée. Marcel y trouva la mort à 21 ans, laissant son frère Louis, de 5 ans son aîné, continuer seul la carrière industrielle que l'on sait.

dotées de bornes milliaires, à partir du pont sur la Creuse à Port-de-Piles, au toisé 142 100 environ, compté par l'itinéraire depuis Paris par Orléans, Blois, la route sur la levée rive droite de la Loire, et Tours. Dans la Généralité de Tours, entre celles d'Orléans et de Poitiers, aucune borne milliaire ne subsiste. Sans doute, aucune ne fut jamais implantée.

Les bornes milliaires de la Généralité de Poitiers sont de section carrée, légèrement tronçonné pyramidal, de 16 pouces de côté à mi-hauteur et de 3 pieds 9 pouces de haut (122 cm), avec des chiffres de 5 pouces de hauteur. Elles ne comportent pas de fleurs de lys, ni même d'emplacement pour une quelconque décoration.

Contrairement aux autres Généralités, ces bornes milliaires sont positionnées à droite en parcourant la voie dans le sens de la chiffraison croissante, en tournant le dos à Paris.

Une belle série de ces bornes est encore en place sur la route de Bordeaux (RN 10) dans la traversée du département de la Vienne et on trouve sur la route de Niort (RN 11), dans le département des Deux-Sèvres après La Crèche, la milliaire 202, la borne connue la plus éloignée de Paris (393,7 km).

Distance entre les bornes milliaires

■ La toise et le mètre

L'adoption par le décret de l'Assemblée nationale Constituante du 26 mars 1791, de la longueur du quart du méridien terrestre comme base du nouveau système de mesures, dont le mètre devait en être la dix-millionième partie, allait nécessiter d'importantes mesures géodésiques, exécutées par Delambre et Méchain. Après la fin des mesures et des calculs de Delambre en 1798, la valeur de la distance du pôle boréal à l'équateur fut arrêtée à 5 130 740 toises et donc le mètre à 0,5130740 toise. La longueur définitive du mètre fut ainsi définie par la loi du 19 frimaire an VIII (10 décembre 1799) à 3 pieds, 0 pouce et 11,296 lignes.

Cette loi fixait ainsi le rapport inverse : 1 toise = 1,9490366 mètre.

■ Espacement des bornes milliaires

L'espacement des bornes milliaires est donc théoriquement d'un peu plus de 1949 mètres.

Cet espacement a été contrôlé par des mesures différentielles de position à la précision centimétrique, au moyen de stations de relèvement sur les satellites artificiels de la constellation GPS. Elles ont été exécutées le 24 juin 1997 en Seine-et-Marne, entre les bornes milliaires 16, 18, 19 et 21 de la route rectiligne et quasiment plate entre Lieusaint et Melun, aujourd'hui Route Nationale n° 6, soit sur 5 000 toises, où la distance mesurée a été de 9 744,98 m soit 4 999,90 toises (écart de - 0,10 toise, soit - 0,20 m). Ce résultat est parfait et l'on peut même être admiratif devant la précision d'implantation des bornes milliaires, il y a plus de 200 ans (*voir revue XYZ 75 de juin 1998*).

On peut être tenté d'utiliser le bornage kilométrique qui a été établi au XIX^e siècle, à partir de 1853. Il suffit à priori, de relever le point kilométrique des bornes milliaires successives et, si

l'on change de département, de tenir compte du point kilométrique de la limite départementale. Toutefois, il y a lieu aussi de considérer les rectifications de parcours entre le tracé initial des routes royales et l'itinéraire des routes au XIX^e siècle, au moment de leur bornage kilométrique vers 1853.

Cette méthode s'avère parfois décevante. En effet, la distance séparant les bornes kilométriques, théoriquement de 1 000 mètres, peut en différer sensiblement et d'une façon constante sur une distance assez grande, même en dehors des déviations des villes ou villages construites au XX^e siècle, où il est de règle de raccourcir ou d'allonger les distances séparant les bornes kilométriques de la déviation, pour rattraper et répartir les différences de parcours. On peut noter par exemple des espacements réguliers de 1005 mètres entre les bornes kilométriques entre Mormant et Maison-Rouge-en-Brie (RN 19) ou dans toute la traversée du département du Loir-et-Cher sur la RN 20, réduisant de ce fait la distance "apparente" entre les bornes milliaires à 1 939 mètres.

les bornes milliaires répertoriées

Les bornes milliaires encore visibles sont rares dans Paris et aux alentours immédiats, et plus rares sont celles encore en place, en raison de l'urbanisation. Plus de 250 bornes milliaires sont répertoriées, dont 130 dans le seul département de Seine-et-Marne.

On est ainsi amené à classer les bornes milliaires suivant leur éloignement de Paris.

■ dans l'ancien département de la Seine

Ces bornes milliaires sont peu nombreuses mais sont en place sauf indication contraire. Les seules connues sont :

- BM 4 à Pantin, avenue du Général Leclerc (D115), le long du cimetière parisien,
- BM 4 dans le Bois de Vincennes, avenue de Nogent (RN34),
- BM 3 à Charenton, rue de Paris (RN5)
- BM 3 à Arcueil, avenue Aristide Briand (RN20), enlevée il y a quelques années, lors de l'aménagement d'un centre commercial,
- BM 5 à Clamart, avenue du Général de Gaulle (D906), récemment déplacée,
- BM 1 à Paris, rue de Vaugirard (RN189),
- BM 4 déplacée à Vanves, avenue du Général de Gaulle,
- BM 6 à Châtenay-Malabry, avenue de la Division Leclerc (RN186, à 80 m à l'ouest du croisement avec D 63),
- BM 11 à Thiais, avenue de Versailles (RN186, 30 m à l'est de la rue Paul Vaillant-Couturier).

■ dans l'ancien département de Seine-et-Oise et dans les départements d'Eure-et-Loir et de l'Eure

Les bornes milliaires ne sont plus à leur place d'origine car elles ont été transformées en bornes kilométriques paires dans ces départements. On ne peut donc pas espérer retrouver de bornes milliaires encore en place, que très loin de Paris. Sont encore visibles, sauf indication contraire, les bornes mil-

liaires suivantes :

- BM 9 à la Pointe de Gournay (Gagny) (RN 34), devenue BK 18 puis mise dans le parc Émile Fouchard à Chelles (Seine et Marne),
- BM 11 à Marolles-en-Brie (RN 19), devenue BK 22,
- BM 16 à Arpajon (RN 20), devenue BK 32 en fait marquée 31,96 km c'est-à-dire BK 18 S & O,
- Quart milliaire à Étréchy, devenue la Bh 28,5 S & O,
- BM 22, devenue BK 44 (RN 20) en fait marquée 43,96 km c'est-à-dire BK 30 S & O à la sortie sud d'Étréchy, enlevée et déposée dans le parc de la DDE à Étampes, près de l'échangeur.
- Demi-milliaire 24 1/2 à Étampes (RN 20), devenue BK 49, c'est-à-dire BK 35 S & O.
- BM 14 et 15 entre la Croix de Villeroy (forêt de Sénart) (RN 6 ex 5) et Lieusaint, devenues les BK 28 et 30,
- BM 24 devenue BK 48, à La Queue-les-Yvelines (RN 12) et BM 26 devenue BK 50. Entre ces 2 bornes, une borne demi-milliaire est devenue BK 49 et deux bornes quart-milliaires sont devenues des bornes hectométriques 5 aux PK 48,5 et 49,5,
- BM 35 devenue BK 68, à Marolles (commune de Broué) (RN 12) en Eure-et-Loir,
- BM 4 devenue BK 8, à Saint Cloud (RN 185), rue Gounod face avenue des Chalets.

■ au-delà des limites de l'ancien département de Seine-et-Oise et des départements d'Eure-et-Loir et de l'Eure

Voici les bornes milliaires répertoriées :

- sur la RN 1 : BM 20 à Chambly (déplacée)
- sur la RN 16 : BM 17, 19, 22
- sur la RN 17 : BM 18 à 23
- sur la D932a (Oise) (ex RN32) : BM 24, 30
- sur la D 922 : par St-Witz, BM 18 entre Plailly et Mortefontaine et BM 19
- sur la RN 2 : BM 15, 24, 27, 31 à 34, 37, 39 à 41, 43, 44, 46, 47
- sur la RN 3 : BM 13, 15, 17, 20, 21, 23, 25 à 34, 36, 37
- sur la RN 36 : Meaux à May en M. : BM 25 à 31
- sur la RN 33 : BM 32, 34, 35, 39
- sur la RN 34 : BM 10, 12 à 14, 17, 19 à 28, 31, 32, 36, 37, 41, 44
- sur la RN 4 : BM 12 (abattue), 21 (disparue récemment), 22 à Fontenay-Trésigny, 25 déplacée à Rosay et 27 sur D2
- sur la RN 19 : BM 14 à 20, 22, 24 à 53, 55, 57 à 59
- sur l'ancienne RN 5 : BM 16, 18, 19, 21, 24
- sur la RN 7 : BM 20, 25, 27, 28, 31 (Obélisque), 35 à 38, 41 à 43, 45 et sur D225 (Nemours) BM 40 à 42
- sur la RN 472 : BM 22 à Voves
- sur la D 403 (Nemours - Beaumont du Gatinais) : BM 40 à 44, 46 à 48
- sur la RN 20 : BM 48, 54, 57, 75, 83, 98, 103, 104, 106
- sur la RN 152 : entre Fontainebleau et Orléans : BM 36 à 38, 40, 41
- sur la RN 152 : entre Orléans et Blois : BM 62 à 68, 75, 79, 84
- sur la route de Paris au Mans par Dreux, Rémalard et Bellême : sur la D 920 (ex RN 880, ex GC 39) ont été déplacées, changées de côté pour devenir des bornes kilométriques

paires : BM77 à 81 (BK10 à 2), et sur la D 938 vers Le Mans (ex RN 138 bis), sont en place : BM 82 à Bellême, encastrée, BM 84, BM 85 (borne demi-milliaire), BM 86 et BM 87.

- sur la RN 10 (dépt Vienne) : 145 à 148, 151, 152, 156, 158, 159, 161 à 163, 166, 174, 184, 185, 187, 189 à 191, 194
- sur la RN 11 : (Vienne) 175, 177, 184, 185, 187, 188, (2 Sèvres) BM 195, 198, 199, 202

Le point zéro

Le 22 avril 1769, par lettres patentes, le roi Louis XV donne force de loi à une coutume, en décidant que les nouvelles routes royales seraient toisées en prenant pour origine, le parvis de la cathédrale Notre-Dame de Paris. Le parvis venait d'être agrandi vers 1750, par la reconstruction due à l'architecte Boffrand d'un nouvel hospice des Enfants Trouvés. Un point précis fut situé à l'intersection de l'axe de la façade de la cathédrale, rue Neuve Notre-Dame, et de la ligne joignant rue du Marché Palu, les milieux des deux ponts voisins, le Petit-Pont sur le petit bras de la Seine et le Pont Notre-Dame sur le grand bras. Ce point se situerait donc à 150 mètres de la façade de la cathédrale, rue de la Cité actuelle, devant l'entrée de la Préfecture de Police.

La confirmation précise de la position de ce point de départ n'est pas chose aisée de nos jours. Dès l'abord, des discordances flagrantes sont constatées pour les bornes milliaires les plus proches du centre de Paris, entre leur chiffraison en milliers de toises, et leur position kilométrique sur les routes nationales dont l'origine est aussi sur le parvis de Notre-Dame. C'est ainsi que :

- la borne milliaire 4 dans le bois de Vincennes, donc située à 7,8 km de l'origine de son toisé, est sur la RN 34, au point kilométrique 8,4,
- la borne milliaire 3 à Charenton, donc située à 5,85 km de l'origine de son toisé, est sur la RN 5, au point kilométrique 6,5,
- la borne milliaire 3 à Arcueil, donc située à 5,85 km de l'origine de son toisé, était sur la RN 20 avant son enlèvement, au point kilométrique 6,150 env.,
- la borne milliaire 1 à Paris, rue de Vaugirard, donc située à 1,95 km de l'origine de son toisé, est sur la RN 189, au point kilométrique 2,330.

Bien que minimes, quelques centaines de mètres tout au plus, ces écarts ne peuvent en aucune sorte, s'expliquer par des différences de parcours entre routes royales et routes nationales dans la Capitale. Mais le plus troublant est qu'ils sont tous dans le même sens. Quelle que soit la direction, les bornes milliaires citées semblent, en empruntant les rues de l'époque, toujours trop loin du parvis de Notre-Dame.

Pour expliquer cette incompatibilité toujours dans le même sens, certains auteurs ont supposé (Larousse mensuel n°215 janvier 1925, page 667), "que la numérotation des bornes, dans Paris, avait été faite à vol d'oiseau, de 1000 en 1000 toises depuis le parvis". Nous avons vu que l'éloignement à Notre-Dame, de la borne milliaire 1 située rue de Vaugirard, est en effet très exactement de 1000 toises à vol

d'oiseau. L'étude des emplacements des bornes milliaires les plus proches de Paris confirme cette hypothèse. On notera toutefois que la mesure "à vol d'oiseau" n'a pu être réalisée que grâce à l'existence d'un plan de Paris précis.

Les particularités

■ Les fleurs de lys martelées :

Les bornes milliaires portaient toutes une fleur de lys. À la révolution, un décret de la Convention incita les citoyens à faire disparaître toutes traces de royauté. Les fleurs de lys furent alors souvent martelées, laissant l'ovale vide de tout symbole. Néanmoins, quelques bornes milliaires ont conservé leur fleur de lys. Parmi les plus belles qui ont été préservées, on peut citer :

- BM 22 sur la route de Coulommiers, 500 mètres après le passage sous l'autoroute A4
- BM 25 sur la route de Châlons, à Trilport
- BM 26 sur la route de Melun à Fontainebleau, 120 mètres après le carrefour de la Table du Roi
- BM 25 sur la route de Provins, 2 km avant Mormant
- BM 30 sur la route de Provins, 2 km après la raffinerie de Grandpuits

■ Les bonnets phrygiens :

Mais parfois sur certaines bornes milliaires, l'emblème royal est remplacé dans son ovale, par un bonnet phrygien en relief :

- BM 27 à Lumigny (Seine-et-Marne) sur la D 20, à 1,1 km au nord du croisement avec la D 402. La borne est légèrement penchée et porte un repère de nivellement Bourdalouë
- BM 28, sur la D 402, transplantée devant l'entrée du château de La Fortelle
- BM 32 et 33 sur la D 94 à Crouy-sur-Ourcq, entre May-en-Multien et le Château de Gevres-le-Duc
- BM 40, sur la D 225 à Nemours, sur la route de Chéroy

Certains ont voulu y voir l'action de citoyens à l'ardeur républicaine affirmée, qui auraient non seulement martelé une ancienne fleur de lys, mais refouillé l'ovale encore davantage pour en laisser ressortir un bonnet phrygien en relief.

Cela n'apparaît pas vraisemblable au vu des considérations suivantes :

- le bonnet phrygien n'est pas plus enfoncé dans son ovale que la fleur de lys classique et il est tout aussi soigneusement sculpté, ce qui relève plutôt d'un travail d'artiste en atelier que d'une réalisation sur le terrain.
- les itinéraires précités, dotés de bornes à bonnet phrygien, sont tous à caractère secondaire et on n'y rencontre aucune borne à fleur de lys ; à contrario, aucune borne à bonnet phrygien n'est répertoriée sur les grands itinéraires dotés de bornes à fleur de lys.
- le toisé de ces itinéraires secondaires, n'a pu être entrepris qu'après celui des routes principales, puisque reprenant à leur embranchement, la distance depuis Paris, et on constate qu'après une bifurcation, si des bornes "républicaines" prennent parfois la suite de bornes fleurdelisées, le contraire n'est jamais observé.
- enfin, si le mètre naquit d'une décision de la Convention du

1^{er} août 1793, la toise resta en usage pendant toute la période révolutionnaire et encore longtemps après, et le bornage kilométrique des routes ne fut adopté qu'en 1853, comme déjà dit ci-dessus.

On est donc logiquement fondé à penser que le bornage des routes, inachevé à la Révolution et toujours en cours d'ailleurs du fait du développement continu du réseau, fut vraisemblablement poursuivi après 1793 sur les routes secondaires de la Généralité de Paris, par un bornage toujours en toise, mais avec des bornes milliaires réalisées d'emblée avec bonnet phrygien.



Fig. 14 : La borne milliaire 32, sur la D94 à Crouy-sur-Ourcq, marquée du bonnet phrygien

■ La conservation des bornes milliaires :

Mais malgré les vicissitudes du temps, le plus bel exemple de conservation d'ensemble est sur la route de Troyes (RN 19). Il est remarquable que sur les quarante bornes milliaires qui jalonnaient l'itinéraire entre Brie-Comte-Robert (BM 14) et jusqu'au-delà de Nogent-sur-Seine (BM 53), toutes soient encore présentes de nos jours, à l'exception seulement des BM 21, 23 et 33, le fût de cette dernière étant dans le fossé. Ce bel ensemble avait d'ailleurs attiré en 1975, la convoitise d'un célèbre collectionneur de voitures anciennes de Mulhouse qui souhaitait orner l'entrée de son musée d'une allée bornée. Ce fut de justesse, après la publication le 20 janvier 1976 dans La République de Seine-et-Marne, d'un article de René-Charles Plancke, plus tard rédacteur en chef de la revue "Notre Département, La Seine et Marne" que la cession des bornes par les Ponts et Chaussées, fut refusée.

Mais malgré leur poids, certaines bornes furent déplacées.

- Dans le meilleur des cas, elles furent réimplantées sur la même voie :

En plus du cas des bornes milliaires situées dans l'ancien département de Seine-et-Oise, qui ont été transformées en bornes kilométriques paires comme nous l'avons vu, on peut citer encore quelques autres exemples de déplacement sur la même voie, telles les BM 42, 43 et 44 à Provins, D'autres furent carrément enlevées et replacées ailleurs, généralement dans des jardins publics. Par exemple : BM 5 à Clamart, BM 9, transformée en BK 18 de la RN 34 à Gagny, mise dans le jardin public à Chelles, BM 22 à Meaux, BM 34 à Coulommiers contre la chapelle des Capucins. BM 79 à Mer (Loir et Cher) sur la route d'Orléans

à Blois, placée dans le parc de la Corbillière, ainsi que BM 45 devant l'église d'Avon près de Fontainebleau, déplacée de 30 km ! BM 46 à Artenay, contre l'église, déplacée de 7 km ! BM 48 à Dordives, placée au centre d'un rond-point fleuri, au sud de l'agglomération.

Objets inanimés, avez-vous donc une âme ? aurait dit le poète. Ce qui est certain, c'est que les bornes qui ont été animées par un déplacement intempestif, n'en ont plus. Elles ne marquent plus rien. En quelque sorte, on peut dire qu'elles sont mortes, alors que celles restées en place et qui ont gardé toute leur signification, sont toujours vivantes. Il en serait de même d'un cadran solaire mis au musée. Ces quelques exemples montrent l'intérêt qu'il y aurait de classer in situ toutes ces bornes à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques.

■ La toponymie des lieux-dits :

Le nom donné à certains lieux-dits, semble bien refléter parfois la présence d'une de ces grandes bornes, par exemple :

- la "Haute Borne", autour de la BM 31, à l'entrée de La Ferté-sous-Jouarre sur la RN 3 et autour de la BM 43, à 2 km au sud de Toury, sur la RN 20.
- la "Demi-Lieue", autour de la BM 40, à 2 km au sud de Nemours sur l'actuelle RN 7, et de la BM 19, à Osny, à 5 km au nord-est de Pontoise, sur l'ancienne RN 15,
- la "Fleur-de-lys", près de la BM 14, à Brie-Comte-Robert, sur la RN 19,
- la "Borne", autour de la BM 34, à 2 km au nord d'Angerville, sur la RN 20,
- le "Champ de la borne", à la hauteur de la BM 186, à 3,5 km au nord de Couhé, sur la RN 10 (Vienne)

On note à l'appui de cette présomption, que ces lieux-dits sont tous contigus à la route royale et tous du côté de la route portant la borne milliaire.

■ Les limites départementales :

Après la création des départements, la matérialisation des limites départementales fut rendue obligatoire par décret du 11 février 1813. Il semble bien que cette délimitation s'appuya alors sur certaines bornes milliaires. On peut citer :

- BM 7 entre les anciens départements de Seine et de Seine-et-Oise, sur la route de Paris à Orléans (RN 20), aujourd'hui entre les départements des Hauts-de-Seine et de l'Essonne, c'est-à-dire entre les communes d'Antony et de Massy, borne aujourd'hui disparue mais qui se trouvait à l'angle sud de l'avenue Léon Jouhaux,
- BM 48 entre les départements de Seine-et-Marne et du Loiret, sur la route départementale D 403, de Nemours à Beaumont-du-Gâtinais,
- BM 75 entre les départements du Loiret et du Loir-et-Cher, sur la route d'Orléans à Blois, aujourd'hui RN 152.

On remarque que les bornes limites de départements, contrairement aux bornes milliaires, sont généralement à droite en venant de Paris. Or précisément, dans les trois cas ci-dessus, la borne départementale est à gauche. ●



Fig. 15 : La borne milliaire 75 et la borne marquant la limite départementale Loiret - Loir-et-Cher, côte à côte sur la route d'Orléans à Blois

Bibliographie

Atlas de Trudaine – Archives Nationales, série F 14 octobre, fichiers 8443 à 8449, 8473, 8475

Georges Reverdy – *L'histoire des routes de France, du Moyen-âge à la Révolution* (Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées 1997)

Jean Mesqui – *Les routes dans la Brie et la Champagne occidentale* (Revue Générale des routes et aérodromes 1980)

Revue bimestrielle "Notre Département La Seine-et-Marne" n° 1 à 47 (Éditions Amattéis, 77350 Le Mée-sur-Seine 1988-1996)

Jean Rousseau – *La poste aux chevaux en Seine-et-Marne et dans la région Est de Paris* (id 1994)

J.-M. Goger – *La politique routière en France de 1716 à 1815*. Thèse de doctorat dactylographiée. Paris, École des Hautes Études en Sciences sociales 1988.

A. Hugues – *Les routes de Seine-et-Marne avant 1789*, Melun 1897

Crédits photographiques et remerciements

fig. 1 : Gérard ROBINEAU (AFT 1901)

fig. 4 : DDE de Seine et Marne (subdivision de Fontainebleau) et Jean ALLEMAND (AFT 2004)

fig. 5 : carte postale ancienne

fig. 6 : Archives départementales du Loiret

fig. 7 : Archives Nationales

fig. 8 : Pierre VINCENT

fig. autres par l'auteur