



FRANKRIJK PUUR

MARTIJN JOOSSE

Om wegen in Frankrijk

Rustig reizen langs historische routes

22 ALTERNIEVE ROUTES DOOR FRANKRIJK

MER

MARTIJN JOOSSE

Omwegen in Frankrijk

Rustig reizen langs historische routes

Omwegen in Frankrijk is een uitgave van Joosse Media te Kampen

Copyright © 2025 Joosse Media

Teksten: Martijn Joosse

Omslagontwerp, vormgeving binnenwerk en fotografie: Martijn Joosse

Kaart omslag: *Ministère des travaux publics. Carte itinéraire des routes nationales de France et d'Algérie, avec les chemins de fer d'intérêt général et les voies navigables / dressée par le Service géographique de l'Armée, 1922*

Foto's achterkant: Zonnebloemveld in Zuidwest-Frankrijk; Uitzicht bij Champdieu in departement Loire; Bordje in Provins, Île-de-France; Gezicht op Thann, Haut-Rhin

Druk: Wilco BV, Amersfoort

ISBN 9789083261775

NUR 512

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Ondanks alle aan de samenstelling van dit boek bestede zorg kan noch de uitgever noch de auteur aansprakelijk worden gesteld voor eventuele schade die het gevolg is van enige fout in deze uitgave.

Voorwoord

Op reis is een omweg dé manier om meer van een streek te ervaren. Het woord heeft vaak genoeg een negatieve bijklank – denk aan een weg die is opgebroken of een onverwachte file – maar het kiezen voor een alternatieve route kan juist leiden tot de mooiste ontdekkingen. In dit boek wil ik een pleidooi houden voor de omweg, voor het avontuur dat schuilt achter elk onbekend bordje, voor de charme van haast vergeten wegen.

Al van jongs af aan ben ik het gewend om omwegen te nemen. Even een bordje naar een *village médiéval* en *église romane* volgen, of de afslag pakken naar een *route touristique* met mooie uitzichten. Zelfs op lange reizen van of naar een vakantiebestemming viel er altijd wel een ommetje te maken om de reis te breken. Een bezoek aan een winkel, een lunch op het platteland, even weg van de snelweg. De omweg werd regelmatig een doel op zich. Vanuit Zeeland, waar ik geboren en getogen ben, ligt Noord-Frankrijk binnen handbereik en zijn er in de loop der tijd heel wat korte of langere ommetjes door het land gemaakt. De allereerste bestemming was Coucy-le-Château, in de herfst van 1985, ik was net een jaar. Daarna volgden nog vele andere, zoals even naar de Opaalkust of een stad als Laon. Ook op wat latere leeftijd werd de Franse grens vaak gepasseerd. Even een paar dagen via Lille naar Reims en Verdun en onderweg maar zien wat er te doen is, de Route Napoléon rijden, Zuidwest-Frankrijk verkennen. Toen er een gezin kwam, bleven de omwegen, nu op een nóg wat langzamer tempo. Een rit van meerdere dagen door de binnenlanden, een ommetje rond lunchtijd tijdens een lange tocht over de *autoroutes*. En ook als we langere tijd op een bestemming verblijven, kiezen we er altijd wel voor om onbekende wegen in te slaan.

Als je jarenlang door Frankrijk hebt gereisd, raak je als vanzelf gefascineerd door de wegen die je er vindt. Je hebt er in Frankrijk nogal wat en de meeste zijn al heel oud. Van brede en drukke *autoroutes* met de onvermijdelijke

HOE GEBRUIK JE DIT BOEK?

In dit boek worden per streek routes aangegeven die je kunt nemen als alternatief voor de doorgaande snelwegen. Ze gaan voornamelijk over D-wegen, waarvan er veel in vroeger tijden *route nationale*, *route impériale* en *route royale* waren. Bij elk deel van Frankrijk lees je een algemene introductie gevolgd door meerdere uitgebreid beschreven routes, voorzien van overnachtingstips en extra bezienswaardigheden.

Je kunt natuurlijk stap voor stap de routes in het boek volgen. Via frankrijkpuur.nl/omwegen download je eenvoudig de bijbehorende GPS-bestanden, die je in je navigatiesysteem of in een gespecialiseerde app kunt openen. Maar omdat de meeste omwegen die ik heb samengesteld zelden meer dan een uur rijden van de doorgaande (snel)wegen liggen, kun je ook eenvoudig een interessant stuk uitkiezen en de route vanaf daar oppakken. Bijvoorbeeld als ommetje tijdens een lange rit over de *autoroutes*.

Bij elke route staat de afstand en reistijd aangegeven. Deze tijd is exclusief tussenstops, dus als je direct van begin naar eind zou rijden. Je kunt ervan uitgaan dat je ergens tussen de vijfenzeventig tot driehonderdvijftig kilometer per dag rijdt. Met een gemiddelde snelheid van rond de zeventig kilometer per uur ben je dan zo'n een tot vijf uur netto aan het rijden. Dan heb je ook nog minstens twee of drie keer per dag de tijd om ergens uit te stappen, bijvoorbeeld voor een *petit café*, een *déjeuner* of een *apéro*, in combinatie met een korte wandeling door een dorp of natuurgebied.

De routes in dit boek zijn gebaseerd op mijn eigen reizen van de afgelopen jaren - alleen, met mijn vrouw en kinderen of met vrienden en overige familie. We hebben ze grotendeels zo gereden, of ze zijn samengesteld uit stukken die we in de loop der tijd gereden hebben. Tot nu toe reisden we per auto, maar ik voorzie bij vrijwel alle routes (uitgezonderd wellicht de laatste in de Alpen) geen problemen als je deze met een camper of eventueel met een caravan wilt rijden. Overigens zul je regelmatig rotondes tegenkomen, dus bereid je erop voor dat je vaak moet afremmen en optrekken.

tolpoortjes tot smalle en bochtige weggetjes over afgelegen bergpassen. Van prehistorische karrensporen tot de verharde wegen van de Romeinen – waarvan nog steeds sporen te vinden zijn – en de Romeinse invloed op stadsplattegronden: de oorsprong van veel wegen ligt in een ver verleden. Maar de structuur van het wegennet zoals we dat nu kennen, is voornamelijk het resultaat van ontwikkelingen in de achttiende en negentiende eeuw. In dit tijdperk kwam er veel samen, zoals verbetering van wegenbouw, modernisering van de postrijen voor het vervoer van goederen en personen, de reislust van de elite, centralisering van het gezag en een periode van relatieve geopolitieke rust. Je leest er in het eerste hoofdstuk van dit boek meer over.

Pas halverwege de twintigste eeuw was er opnieuw een grote verandering in het wegennetwerk, door de aanleg van de eerste *autoroutes*. Die twintigste-eeuwse snelwegen zijn natuurlijk een zegen, maar ook een vloek. De uithoeken van Frankrijk liggen ineens binnen handbereik, maar veel provinciestedjes en oude pleisterplaatsen worden omzeild en leiden sindsdien een kwijnend bestaan. En dat terwijl ze boordevol historie zitten en bovendien vaak in de mooiste landschappen liggen. Hoog tijd om die te herontdekken.

Dit boek is een uitnodiging om af te slaan. Van de hedendaagse snelwegen, waar je kilometers door kunt rijden zonder iets te zien, naar oude wegen, een reis door Frankrijk, maar ook door de tijd. We komen langs plekken die tegenwoordig een omweg kosten, maar vroeger drukbezochte etappeplaatsen op doorgaande routes waren. Onderweg ontdekken we verrassende reissporen van vervlogen tijden, al is het soms goed zoeken. Herbergen en oude posthaltes die al eeuwenlang reizigers verwelkomen, nauwelijks door de tijd aangetaste Michelinborden, vervaagde reclames uit de jaren zestig voor motorolie, een verfrissende lokale drank of een schilderachtige rustplaats... Ze vormen naast het fascinerende landschap en de typische Franse dorpen hét decor van een nostalgische roadtrip en getuigen van een tijdperk waarin reizen - nog meer dan nu - een avontuur was. *On y va !*

Inhoudsopgave

Van koninklijke corvée naar route nationale	9
<i>De geschiedenis van het hedendaagse Franse wegennet</i>	
Noord-Frankrijk (Hauts de France & Île-de-France)	24
1 WO1-GESCHIEDENIS BIJ DE SOMME	26
<i>Arras - Thiepval - Newfoundland Mémorial - Albert - Belvédère de Vaux</i>	
2 POLDERS EN MOERASSEN	31
<i>Bergues - Saint-Omer - La Coupole - Montreuil-sur-Mer</i>	
3 LANGS DE OPAALKUST	34
<i>Gravelines - Calais - Cap Blanc-Nez - Wissant - Tardinghen - Ambleteuse - Boulogne-sur-Mer - Baai van de Somme - Saint-Valéry-sur-Somme</i>	
4 VERSTERKTE KERKEN IN DE THIÉRACHE	40
<i>Maubeuge - Maroilles - Froidestrées - Parfondeval - Laon</i>	
5 VIA DE WESTKANT OM PARIJS	45
<i>Senlis - Beauvais - Mantes-la-Jolie - Rambouillet</i>	
6 VIA DE OOSTKANT OM PARIJS	52
<i>Compiègne - Pierrefonds - Meaux - Coulommiers - Provins - Melun</i>	
Noordoost-Frankrijk (Grand-Est & Bourgogne-Franche-Comté)	58
7 DOOR DE ARDENNEN EN CHAMPAGNE	60
<i>Rocroi - Monthermé - Charleville-Mézières - L'Épine - Châlons-en-Champagne - Troyes</i>	
8 DWARS DOOR LOTHARINGEN	68
<i>Marville - Verdun - Bar-le-Duc - Joinville - Grand - Domrémy-la-Pucelle - Langres</i>	
9 DOOR DE ELZAS EN VOGEZEN	78
<i>Wingen-sur-Moder - La Petite-Pierre - Phalsbourg - Lutzelbourg - Rocher de Dabo - Château de Nideck - Natzweiler-Struthof - Bergheim - Ribeauvillé - Kayserberg - Turckheim - Hohnack - Grand Ballon - Thann</i>	
10 LANGS DE N6 DOOR DE BOURGOGNE	88
<i>Sens - Tonnerre - Vézelay - Avallon - Lac des Settons - Saulieu - Arnay-le-Duc - Beaune - Chalon-sur-Saône - Tournus</i>	
11 NAAR DE JURA	105
<i>Épinal - Remiremont - Luxeuil-les-Bains - Vesoul - Besançon - Arc-et-Senans - Arbois - Cascade des Tufs - Morbier - Crêt de la Neige</i>	

West-Frankrijk (Bretagne, Normandie & Pays de la Loire) **II6**

12 BRETONSE STREKEN **118**

Mont-Dol - Cancale - Saint-Malo - Cap Fréhel - Erquy - Île de Brébat - Morlaix - Guimiliau - Menez-Hom - Presqu'île de Crozon

13 'DE KLEINE WEG' DOOR NORMANDIË **130**

Neufchâtel-en-Bray - Gournay-en-Bray - Vernon - Giverny - Évreux - Lisieux - Pays d'Auge - Caen - Bayeux - Villedieu-les-Poêles - Avranches

14 DOOR DE WESTELIJKE LOIRESTREEK **142**

Alençon - Saint-Céneri-le-Gérei - Saint-Léonard-des-Bois - Sainte-Suzanne - Saumur - Rochemenier - Vouvant

Midden-Frankrijk (Centre & Auvergne) **I54**

15 LANGS DE LOIRE **157**

Chartres - Châteaudun - Beaugency - Orléans - Germigny-des-Prés - Saint-Benoît-sur-Loire - Sully-sur-Loire - Sancerre - Bourges

16 VULKANEN IN DE AUVERGNE **171**

Clermont-Ferrand - Puy de Dôme - Saint-Saturnin - Montaignut-le-Blanc - Puy de Sancy - Salers - Puy Mary - Murat

Zuidwest-Frankrijk (Nouvelle-Aquitaine) **I82**

17 LANGS DE KUST NAAR BORDEAUX **184**

La Rochelle - Fouras - Rochefort - Brouage - Saintes - Cognac - Bordeaux

18 VIENNE, PÉRIGORD, AGENAIS **200**

Cassinomagus - Brigueil - Oradour-sur-Glane - Périgueux - Bergerac - Villeneuve-sur-Lot - Pujols

Zuid-Frankrijk (Occitanie) **2IO**

19 IN HET ZICHT VAN DE PYRENEËN **212**

Labastide-d'Armagnac - Eauze - Condom - Abbaye de Flaran - Valence-sur-Baïse - Auch - Foix - Ax-les-Thermes - Villefranche-de-Conflent - Prades

20 DOOR HET HART VAN OCCITANIË **231**

Rocamadour - Figeac - Villefranche-de-Rouergue - Cordes-sur-Ciel - Albi - Minerve - Narbonne

Zuidoost-Frankrijk (Franse Alpen & Provence) **246**

21 NAAR DE MONDING VAN DE RHÔNE **249**

Roanne - Champdieu - Montbrison - Saint-Étienne - Malleval - Antraigues-sur-Volane - Gorges de l'Ardèche - Orange - Pont du Gard - Arles

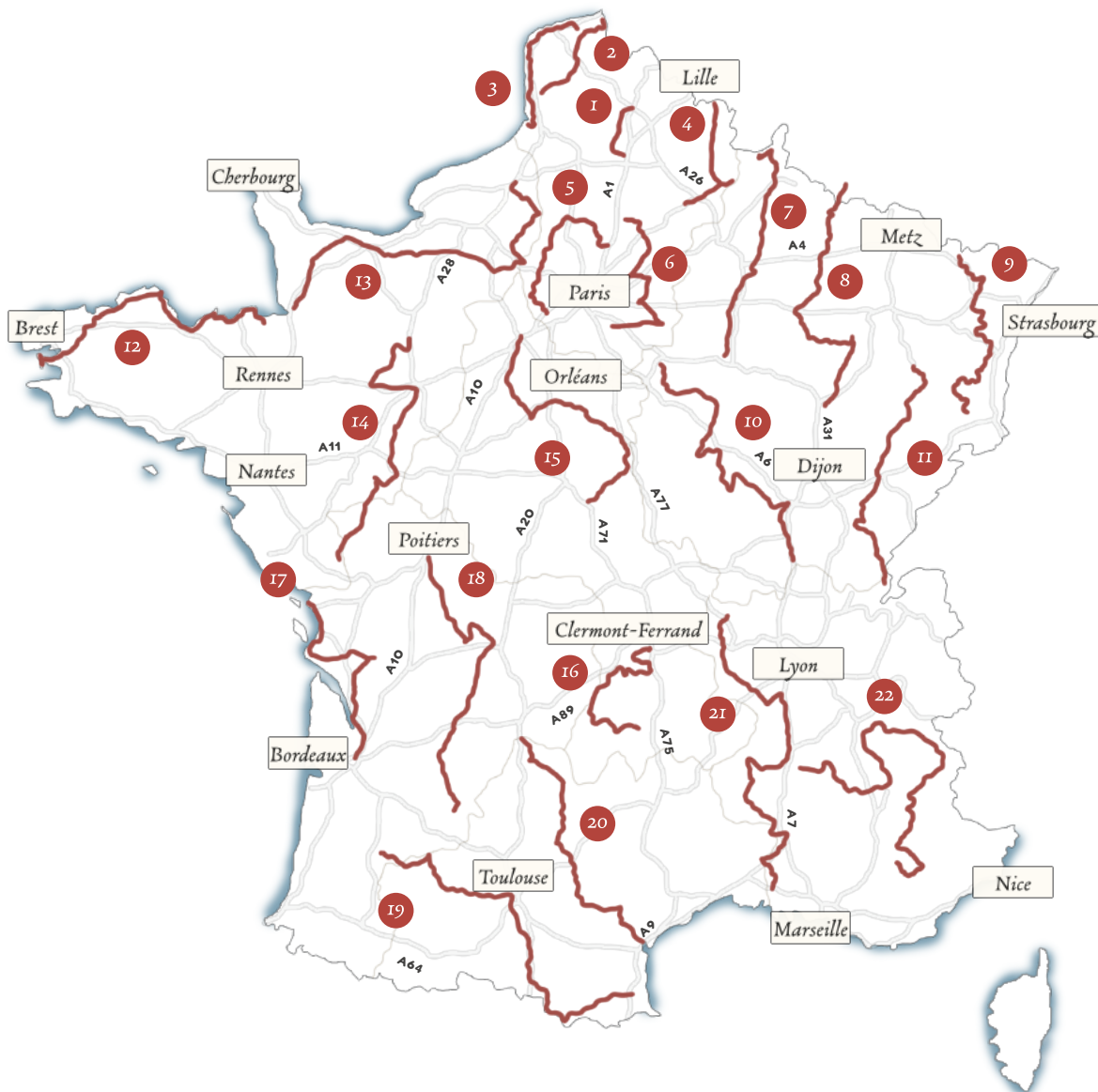
22 ROUTE NAPOLÉON EN ROUTE DES GRANDES ALPES **268**

Diois - Gap - Corps - Le Bourg d'Oisans - La Grave - Col du Lautaret - Briançon - Col d'Izoard - Guillestre - Digne-les-Bains - Castellane - Gorges du Verdon - Moustiers-Sainte-Marie

Hoe ontdek je plekken die een omweg waard zijn? **282**

Bibliografie & Verder lezen **287**

1 WOI-geschiedenis bij de Somme	26
2 Polders en moerassen	31
3 Langs de Opaalkust	34
4 Versterkte kerken in de Thiérache	40
5 Via de westkant om Parijs	45
6 Via de oostkant om Parijs	52
7 Door de Ardennen en Champagne	60
8 Dwars door Lotharingen	68
9 Door de Elzas en Vogezen	78
10 Langs de N6 door de Bourgogne	88
11 Naar de Jura	105
12 Bretonse streken	118
13 'De kleine weg' door Normandië	130
14 Door de westelijke Loirestreek	142
15 Langs de Loire	157
16 Vulkanen in de Auvergne	171
17 Langs de kust naar Bordeaux	184
18 Vienne, Périgord, Agenais	200
19 In het zicht van de Pyreneeën	212
20 Door het hart van Occitanië	231
21 Naar de monding van de Rhône	249
22 Route Napoléon en Route des Grandes Alpes	268





Langs de Arc de Triomphe in Orange liep voor de Romeinen al de toegangsweg naar Orange. Ook de route nationale 7 komt via deze poort de stad binnen.

Van koninklijke corvée naar route nationale

De geschiedenis van het hedendaagse Franse wegennet

Wie in de zomer van het jaar onzes Heren 1738 door om het even welk deel van Frankrijk reisde, was getuige van iets opmerkelijks. Het geluid van zwoegende ossen en ratelende karren, tikkende houwelen, rollend grind en omvallende bomen echode door talloze valleien en verbrak de serene stilte op het platteland. Als je geluk had, kon je het rumoer vanaf een afstandje gadeslaan, een praatje aanknopen met een van de opzichters, in de *diligence* stappen en verder gaan. Minder fortuinlijk waren de boeren en buitenlui uit een omtrek van een ruime zestien kilometer. Koning Louis XV had in al zijn wijsheid verordonneerd dat een ieder die geen werk van belang had, voornamelijk de landbouwers en arbeiders, voortaan opgeroepen kon worden voor de *corvée des chemins*. Mannen en vrouwen, oud en jong, geen onderscheid des persoons. De koning had namelijk een missie. Voorgangers hadden het vergeefs al geprobeerd, maar nu moest het maar eens afgelopen zijn met al die slecht onderhouden wegen en trage posterijen.

Want de Franse wegen waren op veel plekken in abominabele staat. De oorlogen van de zestiende en zeventiende eeuw hadden de infrastructuur van Europa geen goed gedaan. Bovendien waren er te veel tegenstrijdige belangen voor de aanleg van nationale wegen, in het feodale landschap van de late middeleeuwen en het *ancien régime*, met leenheren, graafschappen en hertogdommen. Daardoor waren zelfs tegen de achttiende eeuw nog veel Romeinse heerbanen, die al duizend jaar geen onderhoud hadden gehad, in gebruik als doorgaande routes. En volgens verslagen uit die tijd waren die alsnog beter dan de nieuwere wegen die door plaatselijke heersers, of steeds meer door het centrale gezag in Parijs werden aangelegd. Een veelgebruikt alternatief voor vervoer via de weg was dan ook vervoer over het water.

In de zeventiende eeuw kregen de Franse monarchen steeds meer invloed op de verschillende streken in het land en werd er voor het eerst sinds de Romeinse tijd



La Construction d'un grand chemin, Claude-Joseph Vernet (1774), Musée du Louvre

weer hard gewerkt aan het nationale wegennetwerk. Een van de aanjagers daarvan was minister Jean-Baptiste Colbert. Hij was ervan overtuigd dat betere wegen ook de groei van de economie en export zouden bevorderen. Bovendien kon het leger voor troepenverplaatsingen profiteren van bredere en rechte wegen. Dus werden er zogenaamde *routes royales* in het leven geroepen, wegen die voor het land belangrijk waren en goed onderhouden dienden te worden. Veel daarvan volgden routes die al eeuwenlang in gebruik waren, soms tot voor de Romeinse tijd. Maar het duurde nog even voordat er echt prioriteit aan het wegennet werd gegeven. In 1738 werd een regeling ingesteld voor de *corvée royale* of *corvée des chemins*. Hiermee konden inwoners van een streek, uit een omtrek van een vastgesteld aantal kilometers, gedwongen worden zich maximaal dertig dagen per jaar onbetaald in te zetten voor de aanleg en het onderhoud van publieke werken, zoals wegen en bruggen. Zelfs kinderen ouder dan twaalf jaar mochten worden ingeschakeld, bijvoorbeeld voor het brengen van zand en stenen naar de arbeiders. Er kwamen regels over de opbouw van de nieuwe en vernieuwde *routes royales*, namelijk met een breedte van vierentachtig voet of ruim zevenentwintig meter, in het midden een geplaveid stuk van zo'n twintig voet, aan weerskanten de onverharde bermen van elk twintig voet en daarnaast nog slootjes voor de afwatering. Al met al ongeveer zo breed als een moderne zesbaanssnelweg, alhoewel deze breedte lang niet overal werd toegepast. Iedereen die in Frankrijk rondrijdt, vraagt het zich weleens af: waarom al die kaarsrechte wegen? De wegenbouwers van de achttiende eeuw trokken simpelweg een rechte lijn van kerktoren naar kerktoren, en die haast

religieuze ijver heeft ons in de vlakke streken opgezadeld met deze soms inspiratieloze rechtlijnigheid.

De nieuwe landelijke regeling betekende niet dat alles meteen op rolletjes liep. De *corvée* viel lang niet overal in goede aarde, bovendien was men voor bouw materiaal meestal aangewezen op wat lokaal voor handen was en was iedere parochie (de toenmalige gemeente) zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van de plannen. Zo kon het gebeuren dat aansluitingen nog niet overal aanwezig waren en dat je als reiziger regelmatig moest overstappen of omrijden. Aan de *corvée* kwam eind achttiende eeuw dan ook een eind. In plaats daarvan werd een belasting voor onderhoud van het wegennet ingesteld. Op dat moment lag er volgens schattingen ruim vijftientigduizend kilometer aan vernieuwde en verharde wegen. Nieuw is in dit verband natuurlijk relatief, want men deed over de aanleg soms tientallen jaren. Ter vergelijking: tegenwoordig telt Frankrijk ongeveer twaalfduizend kilometer aan snelwegen, onderdeel van in totaal 1,1 miljoen kilometer aan verharde nationale, departementale en gemeentelijke wegen. Het vernieuwen van de wegen maakte wel een groot verschil: in 1765 duurde het bijvoorbeeld gemiddeld nog vijftien dagen om per *diligence* van Parijs naar Toulouse te reizen, in 1780 was dat teruggebracht tot een dag of zeven. Een groot deel van de belangrijkste koninklijke routes vertrok vanaf het nulpunt op het plein voor de Notre-Dame in Parijs. Dat leverde nogal eens moeilijkheden op. Als je bijvoorbeeld vanuit Clermont in de Auvergne naar Bordeaux wilde reizen via het netwerk van koninklijke posthaltes, voerde de snelste route via Parijs. Een omweg van honderden kilometers, maar een directe koetsverbinding met het westen was er op dat moment niet vanuit die kant van het Centraal Massief.

Een paar jaar geleden kocht ik via een veiling een boekje uit halverwege de achttiende eeuw, een van de eerste praktische reisgidsen van Frankrijk. De titel van dit boekje luidt *Nouveau voyage de France, géographique, historique et curieux, disposé par différentes routes, à l'usage des étrangers et des François, contenant une exacte explication de tout ce qu'il y a de singulier et de rare à voir dans ce royaume, avec les adresses pour trouver facilement les routes, les voitures et autres utilitez nécessaires aux voyageurs*¹. Een hele mondvul voor een vroege voorloper van *Omwegen in Frankrijk*.

¹ Nieuwe reis door Frankrijk, geografisch, historisch en opmerkelijk, uiteengezet in verschillende routes, ter gebruik door vreemdelingen en Fransen, bevattende een nauwkeurige verklaring van alles dat uniek en bezienswaardig is in dit koninkrijk, met de adressen zodat je gemakkelijk de routes, de rijtuigen en andere noodzakelijkheden voor reizigers kunt vinden.

De eerste druk van deze reisgids dateert uit 1720, van de Parijse uitgever Claude Marin Saugrain. Mijn exemplaar is een herziene editie uit 1738. Het was naast de tijd van de *corvée royale* ook de tijd waarin het *tourisme* in Frankrijk op gang kwam: buitenlanders kwamen van alle kanten naar Frankrijk voor de hoogtepunten en ook de elite in eigen land wilde de mooiste plekken zien. Zo werd het gebruikelijk om een *tour* door het land te doen. De *grand tour* liep ongeveer van Parijs door Île-de-France naar Bourgogne, de streek rond Lyon, Dauphiné, Provence, Languedoc, Gascogne, Guyenne, Charente, Bretagne, Normandië en Picardië om vervolgens weer in Parijs uit te komen. Wilde men een *petit tour* door Frankrijk doen, dan bleef je wat dichterbij de hoofdstad en ging je bijvoorbeeld via Orléans, Blois, Tours, Saumur, Angers, Nantes en Rennes naar La Rochelle, Saintes, Bordeaux, Angoulême, Périgueux, Limoges en Poitiers. Als je het echt goed wilde aanpakken dan combineerde je verschillende landen tijdens je *tour* en kon je gerust enkele jaren onderweg zijn.

Als achttiende-eeuwse reiziger werd je door Saugrain voorzien van heldere beschrijvingen van alle steden en dorpen waarlangs je kwam als je door Frankrijk reisde. Hij vertelt onder andere over de bezienswaardigheden, zoals kerken, kerkshatten, abdijen, pleinen, militaire verdedigingswerken, tuinen, parken en interessante gebouwen, maar ook de plekken waar je lokale producten kunt aanschaffen en de belangrijkste culinaire specialiteiten. En hoewel de natuur in die tijd vooral nog als onherbergzaam en zelfs gevaarlijk werd beschouwd, noemt de auteur ook de hoogtepunten daarvan die je onderweg tegenkomt, zoals de Mont Aiguille in de Vercors, 'een van de zeven wonderen van de Dauphiné'.

Ook vond de reiziger in de gids praktische reisinformatie. Het vervoer over lange afstanden ging in die tijd voornamelijk door middel van *carosses* en *diligences* - kleine en grotere postkoetsen - en met paarden. Dus kon je onder meer lezen



MICHELINBORDEN

We komen ze tijdens onze roadtrips door Frankrijk regelmatig tegen: oude Michelinborden en kilometerpalen van N-wegen. Op sommige plekken zijn de *bornes* en *panneaux Michelins* blijven staan terwijl de wegnummers inmiddels zijn vernieuwd, als aandenken aan vroeger tijden. Ze nemen je mee terug naar een tijd waarin het moderne toerisme in opkomst was doordat steeds meer mensen een auto en vrije tijd hadden. De tijd vóór de aanleg van de snelwegen, het tijdperk van *slow travel*, waaraan in Frankrijk pas laat in de jaren zeventig een einde kwam. Want hoewel de eerste snelweg net na de oorlog opende (de A13 van Parijs richting Caen), duurde het lang voordat het hele land voorzien was.

Die Michelinborden vormden bijna heel de twintigste eeuw dé versiering van roadtrips door het Franse land. Helaas worden ze steeds zeldzamer, hoewel er ook gemeentes zijn die ze inmiddels koesteren. De vroegste Michelinborden dateren uit het eerste decennium van de twintigste eeuw. In feite was het slimme marketing van André Michelin, de medeoprichter van de bandenfabriek en bedenker van de bekende reis- en restaurantgidsen. Omdat er steeds meer auto's op de wegen verschenen, kwam er ook steeds meer behoefte aan waarschuwborden en richtingaanwijzers. Vanaf 1911 tot 1914 schonk Michelin zo'n dertigduizend geëmailleerde naambordjes en waarschuwborden aan Franse gemeentes, met de vermelding *Don de Michelin* (gift van Michelin). In het interbellum verschenen ook de bekende paddenstoelen en richtingaanwijzers van gewapend beton, met een bord van geëmailleerde lavasteen. Het materiaal roest niet en is haast onverwoestbaar, zo zijn er nu nog exemplaren die er beter uitzien dan moderne verkeersborden van een paar jaar oud. In 1946 besluit de overheid dat het genoeg is met al die gratis reclame langs de weg en mogen verkeersborden voortaan geen bedrijfsnaam meer dragen. Maar nog tot 1971 gaat Michelin door met het vervaardigen van de karakteristieke signaleringen, zonder naam dan wel.

Nóg oudere bordjes dan de Michelinborden kun je hier en daar ook vinden. In de negentiende eeuw verschenen er langs de doorgaande wegen richtingaanwijzers van hout, steen of metaal, de zogenaamde *plaques de cocher*. Op enkele plekken zijn zelfs nog de stenen mijlpalen van de *routes royales* uit de zeventiende eeuw bewaard gebleven.

Suite du Nombre des lieux
qu'il y a de Paris aux Prin-
cipalles Villes du Royaume.

APARIS { Chez D^{ix} ET, Gendre de l'Auteur, sur le pont de Notre Dame à la
Sphère Royale. Avec Privilège du Roy





Dit boek is een uitnodiging om af te slaan. Ontdek oude *routes nationales* en rustige D-wegen en ga mee op zoek naar historische plekken. Of je nu op doorreis bent of in een bepaalde streek verblijft, door van gebaande paden af te gaan wordt je tijd in Frankrijk nog leuker. Bij de belangrijkste doorgaande wegen door een streek wordt een alternatief over oude routes gegeven. Onderweg kom je *en passant* meer te weten over de geschiedenis en ontdekken we sporen van vervlogen tijden.

We verlaten de snelwegen, waar je kilometers door kunt rijden zonder iets te zien, en maken een bijzondere reis. Door Frankrijk, maar ook door de tijd.



Martijn Joosse studeerde Franse taal en cultuur en Boekwetenschap aan de Universiteit Leiden en schrijft op de website frankrijkpuur.nl al ruim tien jaar over zijn belevenissen in Frankrijk. Eerder verschenen van hem de boeken *Frankrijk Puur*, *Frankrijk Puur Roadtrips* en *Wandelen in Frankrijk*.

ISBN 978-90-832617-7-5



9 789083 261775

M Joosse
Media