

LA NUMEROTATION DES ROUTES

Dans le n°6 de Route Nostalgie, nous avons évoqué l'histoire des bornes routières. Ici nous allons vous parler de la numérotation des routes. Ces deux histoires distinctes, sont en fait intimement liées.

En effet, l'origine du bornage remonte à l'époque romaine et avait pour but essentiel de mesurer les distances parcourues et de donner une idée de celles à parcourir. C'était un point de repère le long des routes.

Le but du numérotage des routes est bien différent : à l'origine on nommait les routes par leur destination, par exemple la route d'Italie, la route d'Orléans ou encore la route Paris Orléans. Certains noms de rues, places ou portes de nos villes ont gardé la trace de ces noms de route, comme par exemple : la porte d'Italie, etc ...

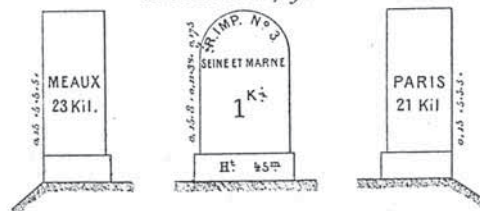
Au moment de la Révolution française, l'esprit cartésien du moment a voulu décrire le monde qui nous entoure de façon plus mathématique. C'est ainsi que les longueurs, poids et autres mesures ont été uniformisés. Ces évolutions rapides se sont poursuivies sous l'Empire. De nombreux autres domaines ont été concernés comme la création des départements, des préfectures. La création des départements a complètement transformé l'organisation administrative qui était en place dans les régions depuis longtemps. Au même moment, l'administration des routes a été renforcé en s'appuyant sur le corps des Ponts et Chaussées. Un autre chantier important est alors entamé : une nouvelle répartition des charges d'entretien des routes et des impôts qui en découlent. Pour organiser tout cela et s'y retrouver, on en vient donc rapidement au codage et au numérotage des routes afin de les identifier.

C'est sous l'Empire, qu'un décret de 1811 classa les « routes impériales » (anciennes routes royales). Cette numérotation partait de la capitale dans le sens des aiguilles d'une montre, par exemple : La route n°1 partait de St Denis vers Calais, la n°2 de Paris à Maubeuge, ... mais certains numéros n'étaient pas attribués aux mêmes routes qu'actuellement, c'est la disparition de certaines routes qui changera ultérieurement la répartition.

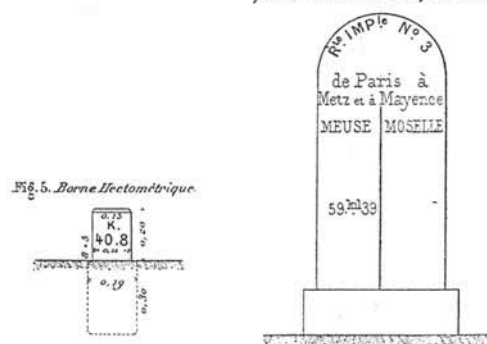
1853 (21 juin)
SPÉCIMEN
DE BORNES KILOMÉTRIQUES ET HECTOMÉTRIQUES.

Echelle de 0^m,05 pour mètre pour les figures 1, 2, 3, 4 et 5.

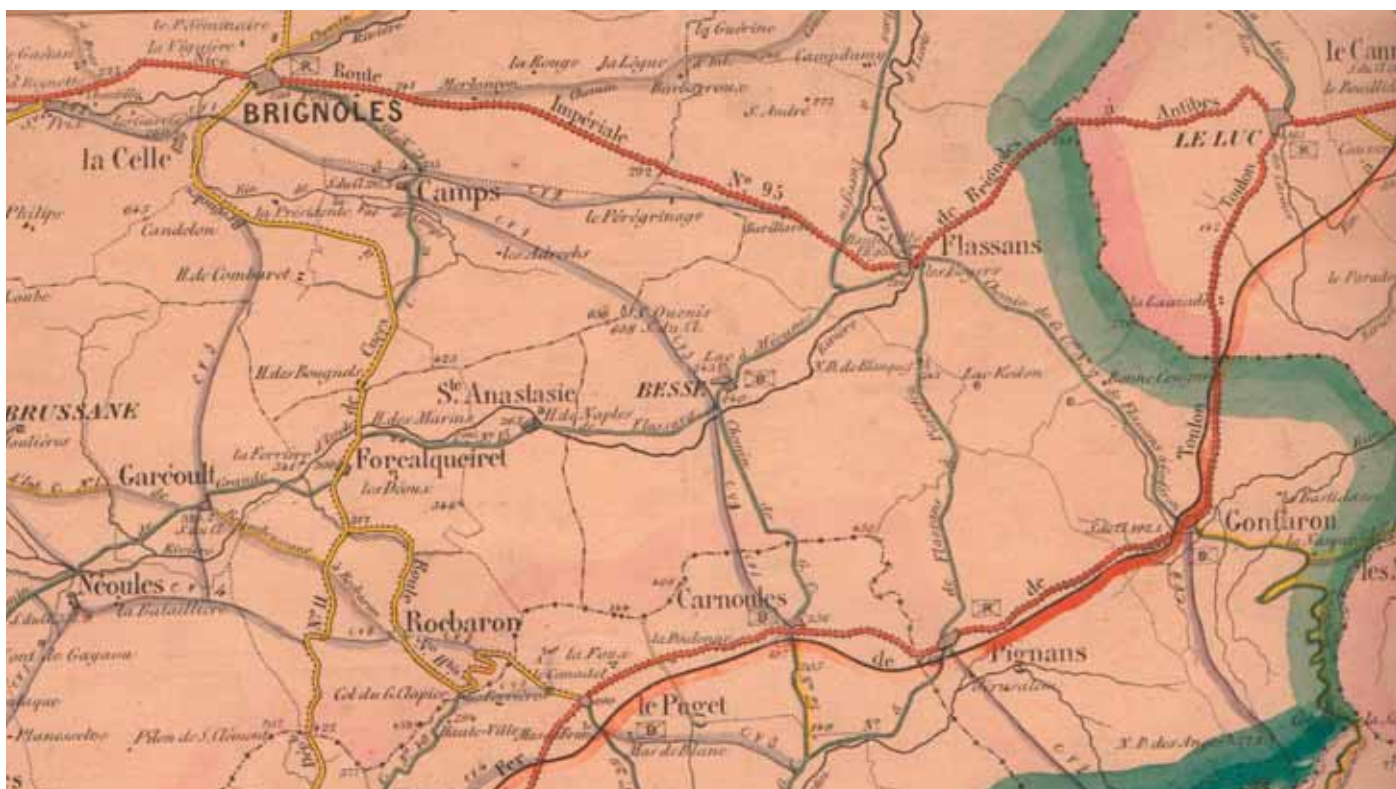
Fig. 4. Spécimen pour les Routes ayant leur origine hors du Département, ou s'embranchant dans le Département sur une autre route et en rase campagne.



Dispositif des bornes actuelles placées aux limites des Départements



Ci-dessous, extrait d'une carte routière et administrative du Var de 1865, réalisée par un agent voyer, sur laquelle, les numéros de routes sont bien reportés, on peut voir ici, les routes Impériales N°95 et N°97, ce ne sont plus les mêmes actuellement.





Plaque de direction en fonte, datant d'avant 1910, montée sur poteau et encore en place de nos jours à Bléry près de Boissy Mauvoisin 78. On peut y voir comme sur les autres plaques de ce type le numéro de la route, ici Chemin Vicinal Ordinaire n°8. Photos Geneviève Tison.

C'est un décret impérial de janvier 1813 qui instaure le classement en plusieurs catégories les routes et leur numérotation. Une circulaire du 11 février 1813 ordonna la pose de bornes au passage de toutes les limites des départements, ainsi que l'indication des numéros de la route sur ces grandes bornes. Mais à ce moment-là, il n'est pas encore question d'indiquer les numéros de routes tout au long du parcours. L'usage de ces numéros est simplement administratif.

Les routes sont classées en 3 catégories principales :

- Les Routes Impériales (à la charge de l'Etat)
- Les Routes Départementales (à la charge des départements)
- Les Routes Vicinales (à la charge des communes)

Ces dernières sont entretenues par des prestations en nature (loi de Frimaire an VII et de Thermidor an X) et dans un premier temps, elles ne sont pas recensées. Il faudra attendre une loi de mai 1836 pour faire une distinction dans cette catégorie, entre les chemins vicinaux de grande communication (frais partagés avec les départements) et les vicinaux ordinaires. Cette loi prévoit la création d'un corps d'agents voyers nommés par les préfets pour superviser ces chemins. Ils seront localement secondés par les cantonniers, qui sont chargés d'organiser les travaux et les prestations en nature.

En 1846 une nouvelle division est établie dans la catégorie des routes vicinales :

- **GC** : Chemins de Grande Communication
- **IC** : Chemins d'Intérêts Communs
- **VO** : Vicinaux Ordinaires

Le 21 juin 1853, une circulaire du Ministère des Travaux Publics, adressée aux Préfets, réorganisait le bornage des routes impériales et Départementales par un système plus uniforme (la diversité des bornes et de leurs mentions, adoptées antérieurement, changeaient d'un département à l'autre). La forme de ces bornes de 1853, peintes en blanc à mentions noires, est celle que nous connaissons aujourd'hui, elles comportaient déjà le numéro de la route.

A toute époque et suivant les besoins, des routes (ou partie de routes) ont changé de catégories, en fonction des politiques régionales ou nationales, et suivant les variations d'importances dans leur fréquentation.

Avant 1912, les cartes d'état-major et les premières cartes routières, n'indiquaient pas les numéros des routes, ou uniquement les numéros des routes nationales. Les cartes des ponts et chaussées les indiquaient, mais ces cartes n'étaient pas disponibles pour le grand public. Ces numéros n'étaient connues que des agents voyers et cantonniers. En fait, les premières cartes à mentionner les numéros des routes dans leur ensemble seront les cartes Michelin à partir des années 1909-1910. Elles ne couvriront tout le territoire que vers 1913.

L'indication du numérotage des routes avant 1912

Avant 1912, les bornes le long des routes nationales, comportaient déjà pour près de 50% d'entre elles le numéro de la route, (même gravé sur certaines). Mais cela n'était ni systématique, ni obligatoire, ni très lisible. Le problème était surtout pour les routes secondaires, où seules les petites plaques indicatrices en fonte installées par les Ponts et Chaussées, comportaient des informations sur les numéros et les catégories des routes, mais de façon peu lisible pour des automobilistes. En fait cette numérotation, n'était pas réellement utilisée pour se diriger.

Les premiers projet d'indication des numéros des routes

Vers 1908, M. Cavardon, ingénieur, avait écrit au journal *La Vie Automobile* pour lui faire part de son projet d'indication des numéros des routes et la revue s'en fit l'écho deux ans plus tard le 20 août 1910, pour soutenir cette très bonne idée. M. Cavardon, déposa dans ce sens un dossier auprès du Ministère des Travaux Publics pour la pose de panneaux novateurs indiquant le numéro des routes, il entreprit des essais à ses frais, notamment dans l'Allier, dans son projet, il créait son propre numérotage, et l'imaginait même européen.

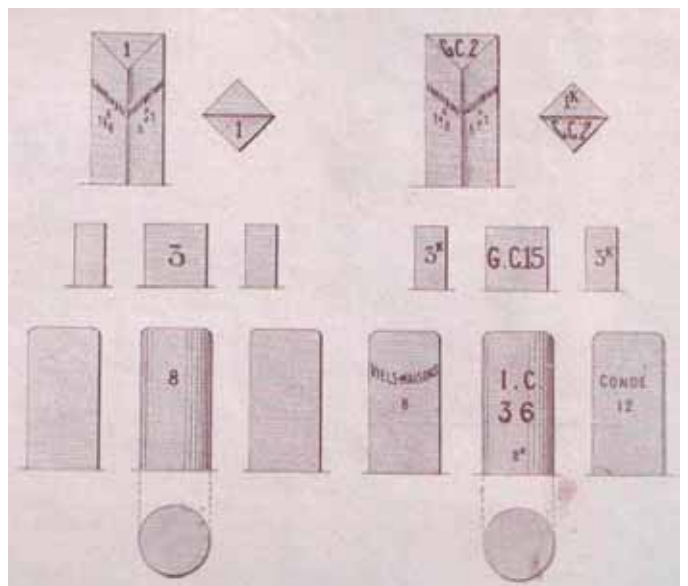
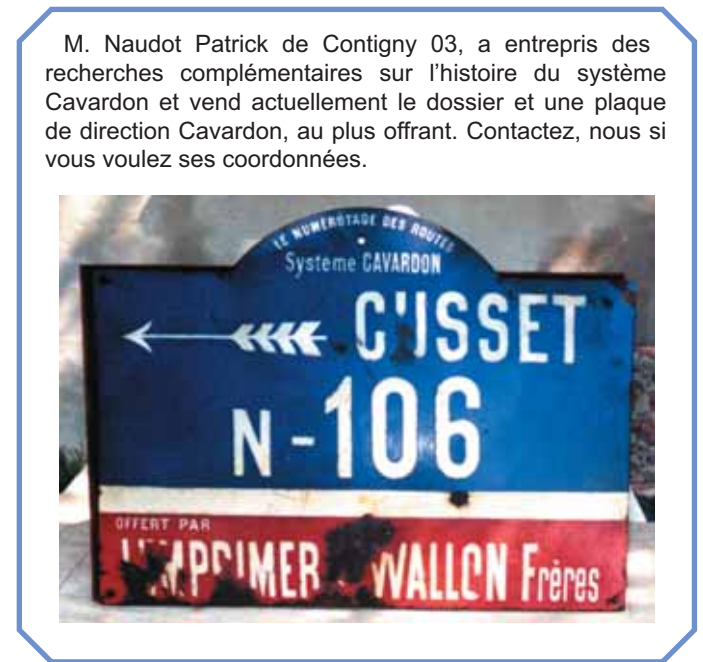
En parallèle, André Michelin, qui avait dès 1909 imprimé sur ses cartes routières, les numéros des routes, intervient aussi dans le domaine de la signalisation routière en décidant d'utiliser aussi ces numéros, pour diriger les automobilistes.

Au moins deux projets de systèmes de jalonnement se sont alors côtoyés pendant quelques années, illustrant la même idée.



Lorsque Michelin rencontre sur une plaque anglaise la phrase « Drive Slowly-Thanks » (Conduisez lentement-Merci) il a alors l'idée de créer de nouveaux panneaux sur la base des panneaux indicateurs déjà pensés par le TCF en 1908.- Vers 1910 naissent alors les plaques «Merci» à deux faces sur lesquelles étaient indiquées le nom des localités, la désignation, le numéro des routes, et des inscriptions de sécurité telles que «Veuillez ralentir» placées à l'entrée de l'agglomération et un «Merci» à la sortie.

Les routes étaient déjà classées par les Ponts et Chaussées en quatre familles. Que fallait-il faire pour que le numérotage des routes soit réalisé à grande échelle ? Une idée toute simple : peindre, en gros caractères, et sur toutes les bornes kilométriques de tous les chemins et routes, les abréviations telles que N.12, D.50, G.C 33, I.C 117.



Exemple paru dans le magazine «La Vie Automobile» en 1913, partie droite et gauche, avant et après numérotation des bornes.

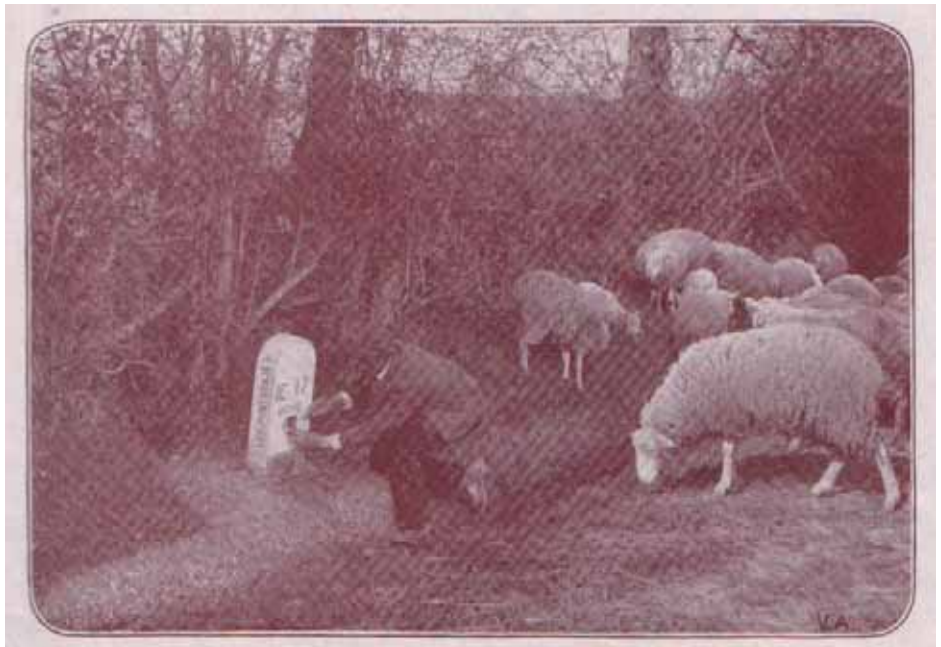
Plaques Michelin «Merci» à deux faces sur lesquelles étaient indiquées le nom des localités, la désignation et le numéro des routes.



Plusieurs articles sont parus à ce sujet notamment pendant l'été 1912 dans « l'illustration » (dont un le 8 juin 1912) et dans « la Vie Automobile » du 28 septembre 1912. Ce dernier propose différentes solutions et améliorations suivant les idées de M. Cavardon, à travers un article très détaillé de 16 pages :

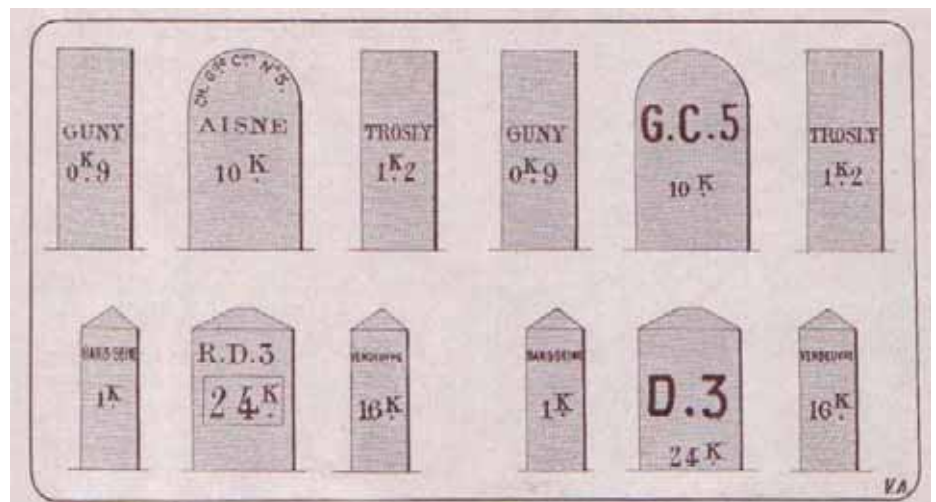
« Le jalonnement actuel est fait de bornes kilométriques et de plaques que portent les poteaux indicateurs. Du côté des bornes, absence complète de méthode aussi bien pour leur forme et leurs dimensions que leurs inscriptions. Très souvent, elles portent uniquement un chiffre kilométrique qui indique leur distance à une origine de kilométrage purement administrative (une limite de département par exemple) et qui ne peut servir qu'au personnel des Ponts et Chaussées. Souvent elles ne portent rien du tout, et sur d'autres, on peut lire un nom de ville et la distance à cette dernière. Renseignement imprécis, car ces bornes indiquent vaguement à l'automobiliste dans quelle direction il roule, mais non pas sur quelle route exactement il se trouve. En ce qui concerne les plaques, les constatations sont les mêmes avec en plus des problèmes de dégradations et de poteaux placés dans la direction opposée à celle où vous voudriez aller. Bien plus que n'importe quelle panne mécanique, la panne de direction est aujourd'hui la hantise de l'automobiliste. ... ».

Dans cet article M. Faroux reprend l'exemple des essais récents d'avril 1912 réalisés par l'Office du Tourisme, sur le trajet Paris-Trouville et fait des contre propositions pour améliorer les indications et les étendre aussi aux voies secondaires. Il explique dans le détail les avantages que pourraient apporter une bonne signalisation des numéros de route. C'est aussi à la même période qu'André Michelin en 1912, reprit l'idée de reporter sur les bornes routières existantes, ces fameux numéros de routes.



Dans les magazines «La Vie Automobile» et «l'illustration» en 1913, on nous montre le travail des cantonniers et agents voyers qui peignent les numéros sur les bornes.

Exemple paru dans le magazine «La Vie Automobile» en 1913, partie droite et gauche, avant et après numérotation des bornes.



Agent voyer peignant les numéros sur les bornes.

Face à une administration réticente, André Michelin lance alors à l'occasion du salon de l'Aéronautique d'octobre 1912, une pétition nationale en faveur de la généralisation du numérotage sur les routes. L'histoire raconte que la première signature apposée fut celle du Président de la République de l'époque, Armand Fallières qui était en visite le jour de l'inauguration et qui crut signer un livre d'or. Ce patronage involontaire assura le succès de la pétition qui recueillit 200000 signatures en un mois et fut portée en grande pompe le 25 novembre au ministère des Travaux Publics.

Les propositions de Michelin sont les plus connues grâce à la réussite de cette pétition, en faveur du numérotage des routes.

Dans les magazines «La Vie Automobile» et «l'illustration» en 1913, travail des cantonniers et agents voyers qui peignent les numéros sur les bornes dans la Nièvre.



Dos d'une carte Michelin des années 20, ou Bibendum nous montre tous les avantages de se diriger avec les cartes Michelin avec aussi toute la signalisation Michelin, (domaine dans lequel après guerre Michelin à rapidement, aquis une grande importance).

L'antériorité de l'idée du numérotage sur les bornes est bien semble t'il dû aux premières actions de M. Cavardon entreprises dès 1908 . Mais en tout état de cause, c'est finalement à Michelin que reviendra l'honneur et la gloire d'avoir fait aboutir son utilisation par l'Etat, ce qui n'était pas simple à obtenir. Sans les cartes routières Michelin comportant l'indication des numéros des routes, le projet n'aurait pas eu beaucoup de sens.

Mais pour qu'elles raisons, M. Cavardon n'a t-il pas continué son projet au de là de 1913, alors que ce thème était enfin repris par l'Etat ? Alors qu'il avait en 1912, crée sa propre société pour développer cette solution ?

Le 17 mars 1913, M. Jean Dupuy, ministre des Travaux publics, signe la circulaire prenant décision du numérotage obligatoire des routes nationales. « Une circulaire du ministre des Travaux publics en date du 21 juin 1853 dont les instructions sont toujours en vigueur, a prescrit l'adoption sur les routes nationales d'un système de bornes kilométriques et hectométriques destinées à fournir aux voyageurs des renseignements sur leurs marches et sur les distances qu'ils parcourent entre les villes traversées par les routes (...) Ces mesures avaient, jusqu'à ces dernières années, paru suffisantes pour assurer une convenable signalisation des routes de terre, mais le développement du tourisme routier et les progrès de l'automobilisme ont donné naissance à d'autres besoins et à de nouvelles demandes. » Cette circulaire modifie aussi l'orientation de la borne kilométrique ; on la fera tourner d'un quart de tour, de manière que les faces les plus larges soient orientées perpendiculairement au sens de la circulation, pour une meilleure visibilité des indications en roulant.

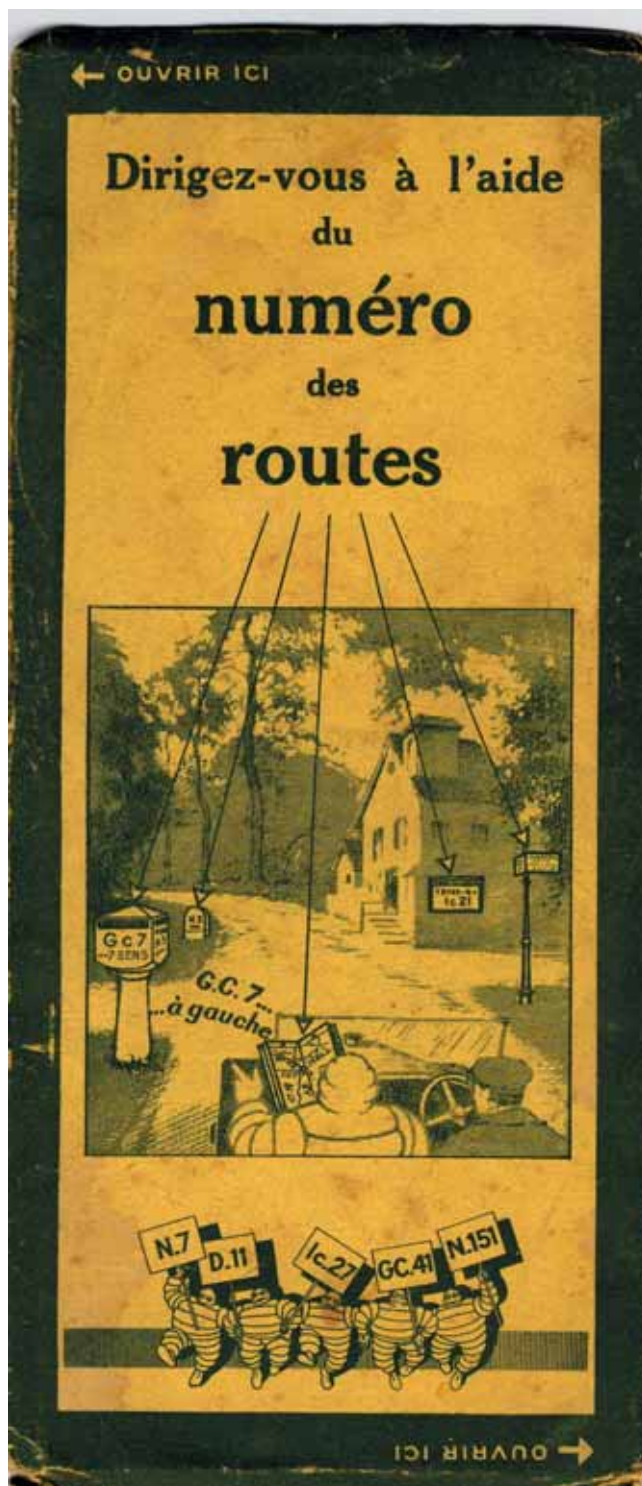
Suite à un courrier d'André Michelin adressé à la revue « la Vie Automobile », lui signalant l'aboutissement de la pétition et la publication des décrets pour la numérotation des routes, un article est publié le 10 mai 1913, qui le félicite de la réussite de sa pétition, mais rappelle aussi les idées et le soutien apporté par « la Vie Automobile » à cette cause et l'antériorité des projets de M. Cavardon. L'article souligne aussi le soutien apporté à la cause du numérotage par M. Archéacon. On y voit aussi les images du travail des agents voyers pour inscrire sur les bornes des routes secondaires les numéros et cet article fait le bilan de l'avancée de ce travail, qui va bien au delà de la directive en numérotant toute les routes. Il signal qu'un agent voyer de la Nièvre, M. Wandelle, a pris l'initiative d'inscrire les numéros des routes sur toutes les bornes de son département, en moins de 15 jours tout était fait.

Il faudra en revanche attendre 1919 pour que le numéro des routes figure aussi sur tous les poteaux indicateurs. A cette date, la tête des bornes était peinte en rouge pour les routes nationales, et en jaune en 1946 pour les routes départementales. Depuis la borne n'a guère évolué, à part l'organisation des inscriptions et les matériaux utilisés, dont le plastique.

En juin 1938 une nouvelle modification intervient dans les dénominations des routes :

- **CD** : Chemins Départementaux (qui regroupe désormais à la fois les routes départementales, mais aussi les Chemins de Grande Communication) et les IC (Chemins d'Intérêts Communs)
- **CC** : Chemins Communaux (qui redeviendront Vicinaux à la fin des années 50)
- **CR** : Chemins Ruraux

En avril 1972 un décret est mis en place pour départementaliser les Routes Nationales secondaires. Dans certaines régions, la longueur du kilométrage de Routes Nationales diminue des 2/3.



Pascal.Pannetier

Remerciement pour leur contribution à :

Marina Duhamel-Herz

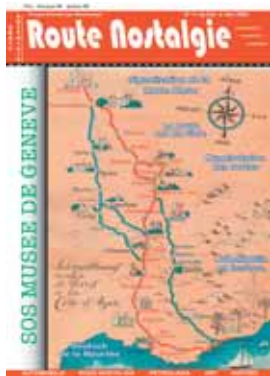
et

Naudot Patrick

Pour plus de détails sur l'avenir de nos routes nationales consulter le site de Thierry Dubois :

<http://perso.wanadoo.fr/nationale7/dos/actualite-specialeRN.html>

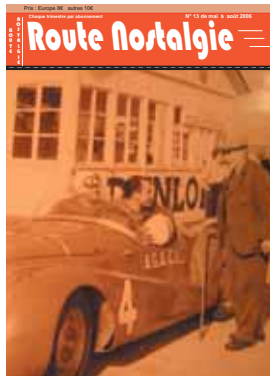




N°11



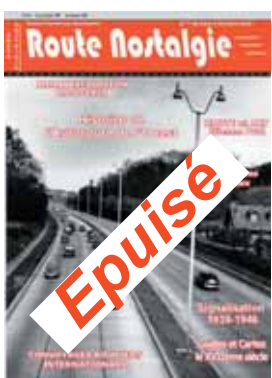
N°12



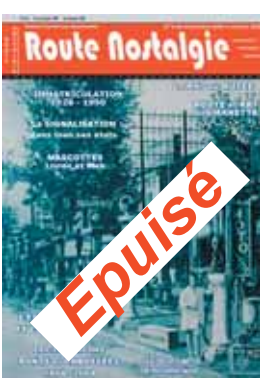
N°13



N°6



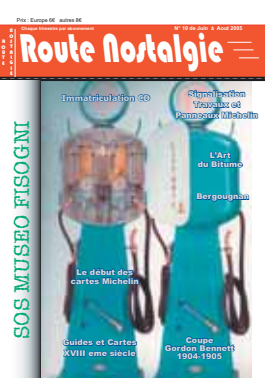
N°7



N°8



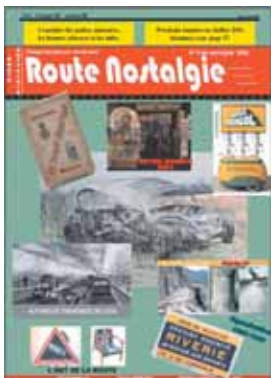
N°9



N°10



N°1



N°2



N°3



N°4



N°5

Abonnez-vous !

Conditions d'abonnement :
Route Nostalgie paraît 4 fois/an

Conformément à la loi informatique et liberté
du 06/01/78, les abonnés peuvent accéder
aux informations les concernant, pour les rectifier.
Ces données restent confidentielles.

Je désire m'abonner au magazine **Route Nostalgie**. (Tarifs ci-dessous)

A partir du numéro (par défaut le dernier numéro publié) Pensez à joindre le paiement à votre courrier.

Nom : Prénom :

Adresse :

.....

CP : Ville : Pays :

Tél : Fax : E-mail :

Merci pour mieux vous connaître de remplir le questionnaire ci-dessous :

Vous êtes : (entourer la ou les fonctions valides)

Collectionneur - Marchand - Journaliste - Association - Bibliothécaire - Maison d'enchère - Historien - Autres

Vos passions en rapport avec ce magazine :

Vos souhaits pour les articles, rubriques et sujets :

Règlement à l'ordre de :
Auto Mobilier Collections
Possibilité de régler par **CB** sur notre
site web : <http://routenostalgie.free.fr>
(étrangers CB sur le web uniquement)

Adresser le règlement à :
Auto Mobilier Collections
Service Abonnement
BP 48
Morangis 91422 France

Tarifs du magazine	Europe	Autres pays
1 an 4 numéros	26€	30€
1 numéro découverte	8€	10€