

Sur les routes du passé

Panneaux routiers et cartes cyclistes anciennes évoquent un monde à la fois si proche et si lointain. Aujourd'hui, ces objets du quotidien nous font voyager dans le passé et, parfois, nous font sourire.



► Sauternes : plaque émaillée des Transports Citroën en autocar. Années 30.

© Coll. Pascal Pannetier

E

n 1898, le Jardin des Tuileries est le théâtre de la première exposition internationale consacrée aux grandes marques automobiles. Organisée par l'Automobile Club de France, elle est l'ancêtre du Mondial de l'automobile. À cette époque, le Touring-club de France a déjà installé les premiers panneaux routiers qui s'ajoutent aux plaques de cocher de diligence, que l'on peut encore apercevoir dans nos campagnes. D'ailleurs, les premières cartes routières ont été conçues pour les cyclistes et c'est une décennie plus tard qu'elles s'adresseront aux « chauffeurs ».

Les panneaux anciens, on en trouve de moins en moins au bord des routes, ils ont été détruits ou vendus par les directions départementales de l'équipement pour récupérer le métal. Les plus recherchés sont les panneaux Citroën des années 20 et 30 qui se négocient entre 1 000 et 2 000 euros.

Si les bornes le long des routes remontent à l'époque romaine, c'est Napoléon qui institue la

numérotation encore en vigueur. Cette numérotation partait de la capitale dans le sens des aiguilles d'une montre, la route n° 1 partant de Saint-Denis vers Calais, la n° 2 de Paris à Maubeuge.

Un second décret impérial en janvier 1813 instaure un classement des routes : les Routes impériales (à la charge de l'État), les Départementales (à la charge des départements) et les Vicinales (à la charge des communes). En juin 1938, une nouvelle modification intervient... Quant à la forme des bornes routières, que nous connaissons encore aujourd'hui, peintes en blanc à mentions noires, elle est déterminée par une circulaire du Ministère des Travaux Publics, adressée aux préfets, le 21 juin 1853.

André Michelin est un véritable pionnier de la signalisation routière. Vers 1910 naissent les plaques « Merci » à deux faces, sur lesquelles étaient indiqués le nom des localités, la désignation, le numéro des routes, et des conseils de sécurité tels que « Veuillez ralentir », placées

Suite page 49

► Annonce de danger « virages », vers 1910, ancêtre du panneau de danger triangulaire actuel « succession de virages ». Celui-ci est l'un des premiers signaux adoptés à la Conférence internationale des sociétés de tourisme, en décembre 1908, conformément aux vœux du premier Congrès international de la route.



© Coll. Marina Duhamel-Herz

Exposition Routes mythiques

L'exposition exceptionnelle du Mondial de l'auto, de Paris, devrait plaire aux collectionneurs. Elle apportera un peu de rêve et d'émotion dans un événement que les constructeurs n'osent presque plus aborder sous l'angle du plaisir. Mathieu Flonneau, historien, professeur à Paris 1 Panthéon-Sorbonne et spécialiste de « l'histoire des mobilités et de l'automobilisme », est le commissaire invité de l'exposition.

Le public sera accueilli par un monumental rouleau compresseur de 1934 provenant du Musée des ponts et chaussées de Vatan. On verra notamment comment l'automobile est devenue un élément du paysage et a dynamisé les campagnes, comment elle est aussi devenue un mode de vie. « Les routes des vacances et les congés payés » seront également présentés. Parmi les autres thèmes présentés, retenons encore « L'Arrivée des grandes infrastructures avec le lancement de la première autoroute », « Les Routes des années 1970 et 80 », avec les derniers feux du romantisme automobile et le début de la réglementation contraignante, « Les Routes du monde », « Les Routes du sport et les Grands circuits automobiles ». Et pour terminer : « Les Routes de l'avenir ».

Mondial de l'Automobile du 4 au 14 octobre 2018. Paris Expo, porte de Versailles, pavillon 5.1. Paris 15^e.

© Coll. Marina Duhamel-Herz

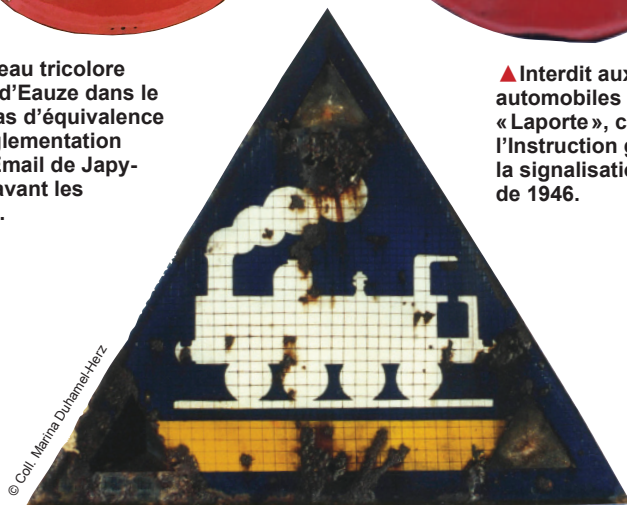


© Coll. Marina Duhamel-Herz

▲ Ce panneau tricolore provenant d'Eauze dans le Gers n'a pas d'équivalence dans la réglementation officielle. Email de Japy-Neuhaus (avant les années 30).



▲ Interdit aux automobiles : fabrication « Laporte », conforme à l'Instruction générale sur la signalisation routière de 1946.



© Coll. Marina Duhamel-Herz

▲ Passage à niveau non gardé (1930), signal adopté par la conférence internationale de 1926 et conforme à la signalisation officielle de 1930.



◀ Panneau routier Michelin en béton émaillé. Tout une époque !.

► Panneau en tôle émaillée apposé par l'Automobile-Club de l'Ouest.



© Coll. Pascal Pametier

Les cartes vélocipédiques illustrées

Comment c'était autrefois ?

Les premières cartes routières vélocipédiques apparaissent à l'initiative des clubs cyclistes. La création de l'Union vélocipédique de France (U.V.F) en 1880 précède en effet de 15 ans celle de l'Automobile Club de France (A.C.F). D'abord artisanales, les premières sont publiées dans les années 1880 en Angleterre, puis en France dans la décennie suivante. En 1892, une carte des environs de Paris indique le profil des routes. Dans certains cas, des coupes du tracé montrent plus clairement les difficultés de l'itinéraire. Ces cartes sont le plus souvent basées sur les cartes d'état-major au 1/80 000 ou au 1/20 000, sur lesquelles les éditeurs ajoutent les informations utiles pour les cyclistes.

Le format de base des cartes est en papier plié glissé dans une pochette cartonnée. Il existe presque toujours une version plus solide sur toile au double du prix, la carte était alors découpée au format de pliage et collée sur une toile.

LES FAMEUSES CARTES TARIDE

Alphonse Taride, qui édite des itinéraires de promenade dès 1852, sera un des précurseurs dans le domaine. Il crée en 1895 une des toutes premières séries de cartes routières vélocipédiques en France, aidé du personnel de l'Union vélocipédique de France et des Ponts et Chaussées. Éditée en noir et blanc, la première produite concerne la région parisienne. Taride complète ses éditions

par des guides routiers et touristiques de la France et des plans du métro parisien. La prospérité de Taride en cette fin de XIX^e siècle va lentement diminuer avec la montée en puissance de son concurrent Michelin. Les cartes Taride sont encore très courantes dans les brocantes. On en trouve à partir de quelques euros lorsqu'elles sont difficiles à dater. C'est un bon moyen de commencer une collection. La pochette des 4 cartes de la région parisienne, diffusée entre 1895 et 1897, est la plus difficile à trouver. Elle se négocie entre 20 et 40 euros.

Outre les éditeurs géographes, ceux de livres se lancent dans l'aventure. Flammarion réalise de petits guides d'itinéraires

pour cycles, automobiles et chemins de fer probablement avant 1900. Ils détaillent le trajet d'une ville à une autre. Larousse réalise aussi de petits guides d'itinéraires : Série Bleue et Série Rouge, avec l'UVF, en 1894. Il s'agit de parcours de loisirs avec un aller et un retour différents. Quelles qu'elles soient, les cartes vélocipédiques anciennes nous ouvrent les portes d'un extraordinaire voyage dans le passé. Elles nous permettent de nous faire une idée sur un siècle de changements de notre environnement.

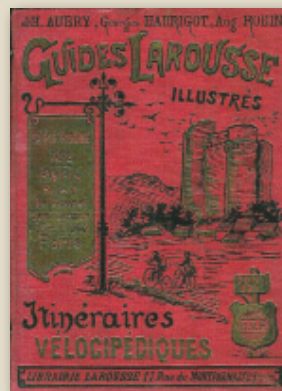
Nos remerciements à Pascal Pannetier, collectionneur de cartes routières, et à Marina Duhamel-Herz, historienne de la signalisation routière.



◀ Carte Lanée vers 1892-1894. À cette époque, il y avait beaucoup de tricycles.



▶ Flammarion : Guide Flammarion vers 1898. Le vélo semble vainqueur devant la voiture et le chemin de fer.



▲ Guide Larousse, Itinéraire vélocipédique n° 2, vers 1897. Il existe une série rouge et une série bleue.



◀ Dos publicitaire d'une carte Taride de 1895.

▶ Autre publicité au dos d'une carte Taride de 1895.



► Panneau de stationnement interdit, à l'effigie de Renault, vers 1930.



▲ Don de Peugeot : panneau « prudence écoliers », vers 1931 et conforme à la signalisation officielle de 1932.

Le saviez-vous ?

Les panneaux Michelin sont datés par une discrète mention manuscrite sur l'émail.

Parade des cent vingt ans d'innovation du Mondial de l'auto

À l'occasion de ses 120 ans, le Mondial de l'auto, qui se tient du 4 au 14 octobre, est organisée une parade historique inédite dans les rues de Paris, le dimanche 30 septembre, au départ de la place de la Concorde.

Regroupement des véhicules entre 10 h et 13 h.

Départ à 13 h en direction des Champs-Élysées et des Invalides.

► Panneau de danger Attention aux enfants. Type Verges, 1972.



▲ Plaque Michelin sur un Chemin dit d'intérêt commun (dénomination antérieure à la réforme de 1938).

à l'entrée de l'agglomération, et un « Merci » à la sortie. On n'a rien inventé... Jusqu'en 1914, près de 30 000 plaques émaillées ont ainsi été offertes aux municipalités.

Condamnation à mort des panneaux Michelin

Après la Première Guerre, André Michelin se tourne vers la lave émaillée, installée sur un support massif de béton armé. La borne d'angle prend sa forme définitive en 1928. Tous les panneaux et poteaux portent un bandeau indiquant le nom du sponsor ou du département.

La lave adoptée par Michelin provenait des volcans d'Auvergne (Michelin est évidemment de Clermont-Ferrand). Les blocs de lave arrivaient des carrières, puis étaient sciés avec des lames d'acier pour obtenir des plaques d'environ 15 mm d'épaisseur. Les plaques étaient ensuite débitées au format voulu. Les couches d'émail blanc, puis bleu ou rouge étaient traitées dans des fours électriques à 900 °. Le béton armé, composé de superciment et de gros sable de Loire, était coulé sur les plaques disposées dans des moules. Cependant, le Parlement vote le 18 avril 1955 une

autre loi organisant la signalisation routière. Un nouveau protocole de réglementation internationale sur ce sujet avait été signé à Genève en septembre 1949. L'objectif de la nouvelle loi était de faire disparaître tous les modes de signalisation autres que les modèles admis par ce protocole. La possibilité d'accepter des signaux offerts gratuitement était supprimée. C'est la condamnation des panneaux de donateurs comme Michelin. Toute publicité est même interdite. Alors que l'usage des bornes d'angle s'efface au profit des flèches murales ou sur pied, Michelin continue sa production jusqu'en 1971. Par ailleurs, en avril 1972, un décret est mis en place pour « départementaliser » les routes nationales secondaires. Quant aux « murs de signalisation », ils sont bien rares aujourd'hui. Parmi les rescapés, on trouve ceux annonçant les cimetières militaires.

Michelin n'est pas la seule firme à avoir produit des panneaux de signalisation routière dans les années 30. Dunlop, autre fabricant de pneus, l'a également fait. Ces derniers étaient généralement en acier émaillé, sur un support en béton ou en acier. Ceux encore en place sont devenus très rares de nos jours. Amusez-vous bien à les chercher !