

La numérotation des routes françaises.

Antoine Beyer

► **To cite this version:**

Antoine Beyer. La numérotation des routes françaises.: Le sens de la nomenclature dans une perspective géographique. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, Metropolis / Université Paris-Est Marne la Vallée 2004, pp.17-29. halshs-00632859

HAL Id: halshs-00632859

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00632859>

Submitted on 16 Oct 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La numérotation des routes françaises.

Le sens de la nomenclature dans une perspective géographique

Antoine BEYER

Laboratoire Image et Ville

ULP/CNRS

Résumé

La numérotation des routes françaises s'inscrit dans un processus historique séculaire, où les grands événements politiques et techniques ont laissé leur marque. La matrice napoléonienne constitue ainsi un moment fondateur du système. Longtemps cantonnés à un usage d'administration et de gestion, les numéros gagnent un usage public avec l'avènement de nouvelles mobilités liées à la voiture et au vélo qui exigent une meilleure lisibilité de la route. A partir des années 1970, le développement autoroutier va profondément perturber les logiques antérieures. Le déclassement d'un nombre important de routes nationales brouille la géographie héritée des numéros, au moment où émergent d'autres principes de classement. Les récentes évolutions témoignent d'une évolution politico-administrative de la France qui accuse une certaine atténuation de la centralité au profit d'une régionalisation autoroutière et d'une très discrète numérotation européenne.

Summary

French road numbering is part of an historical process, influenced by technical and political events. The basis of the French system was laid down by Napoleon's government. Road numbers which had for a long time a rather restricted use for administrative or maintenance purposes gained public relevance with the expansion of bicycles and cars at the very beginning of the 20th Century. During the 70s the development of the French motorway network greatly affected the geography of the inherited system. A large number of former national roads were declassified, throwing the former order into confusion. At the same time new trends in numbering appeared that bear witness to an important shift in ordering territories : less reference is made to the centre by a locally-conceived approach, including the regionalisation of motorways and a very discreet acknowledgement of the European road system.

Introduction

Vus de la capitale, les départements ressemblent à de petits morceaux de territoire jetés dans le désordre. Chaque écolier savait pourtant que dans l'ordre administratif, la norme alphabétique l'emporte sur la raison géographique. L'embarras est de même nature pour la numérotation des routes, mais peu d'automobilistes savent aujourd'hui en déchiffrer l'alphabet. Au-delà des quelques radiales au départ de Paris, l'organisation d'ensemble se brouille vite. Quel ordre secret fait ainsi que la D6, la D947 et la N124 se rejoignent à Dax ?

Il faut chercher les racines de cet apparent embrouillamini dans la tension entre les vicissitudes de l'évolution technique ou institutionnelle et les tentatives répétées de mises en cohérence du réseau. Car les numéros actuels renvoient autant à l'histoire des mobilités qu'à la construction nationale du territoire. Dans ce sens, ils constituent bien une entrée dans ce que Pierre Nora avait qualifié de *lieux de mémoire*, dans la forme particulière d'un réseau. Au-delà même de la simple accumulation historique, la numérotation du réseau routier est aussi l'enjeu d'une combinatoire de géographie administrative, où les logiques ordinales des chiffres et le classement hiérarchique des territoires se rencontrent et se confrontent. Son insuffisante lisibilité porte les marques d'importantes ruptures dans le projet routier national, éloignées d'une image mythique de maîtrise et de continuité qu'on prête facilement aux ingénieurs des ponts et chaussées. Par son histoire, la bureaucratie tour à tour royale, impériale et républicaine offre incontestablement une clé de lecture de ce magnifique monument national qu'est le réseau routier. Rappeler cette chronologie permettra de rétablir partiellement la cohérence d'un code qui échappe trop souvent à l'utilisateur. Pour autant, le texte présenté n'est pas un travail d'historien en quête d'explications des circonstances ou des modalités de réalisation de la numérotation routière. Il invite avant tout à réfléchir en géographe à la possibilité d'organiser le territoire par des numéros, de s'y repérer et d'y construire collectivement des représentations, bref à chercher à déchiffrer le fonctionnement d'un système spatial.

1. Les bases militaro-administratives de la numérotation

Si des désignations existent de longue date pour les routes françaises, il faut néanmoins attendre la mise en place d'une politique routière systématique pour voir apparaître le souci d'une terminologie détaillée, dépassant les seuls critères physiques de largeur de voie.

1.1 Les premières classes

Les premières terminologies adoptées sous l'Ancien Régime s'appliquent avant tout à définir des groupes cohérents de routes. A travers les efforts de ces classifications, il s'agit d'asseoir une hiérarchie claire, privilégiant le tracé d'une voie au sein du faisceau existant d'itinéraires. L'effort porte alors d'avantage sur la recherche et la codification de classes routières dans ses principes généraux, que sur la désignation

des itinéraires individuels. D'ailleurs toute classification poussée n'avait guère de sens, dans la mesure où de nombreux axes ne sont pas encore arrêtés.

Avec l'extension du réseau, l'absence d'une codification chiffrée dans une perspective nationale s'explique moins par le défaut d'un schéma global que par la délégation des travaux routiers aux différentes Généralités. La division de l'entretien de la voirie conduit à l'éclatement spatial de sa désignation. Ainsi, le plan d'ensemble et les caractéristiques de construction sont généraux (les classes) alors que la désignation est régionalisée dans la numérotation. Les premières refontes administratives de la Révolution maintiendront cette logique en substituant le département aux éphémères assemblées provinciales de 1787 alors en charge des routes. La nomenclature qui se diffuse adopte le chiffre romain comme indicateur de la classe, suivi d'un chiffre arabe désignant le rang de la route au sein du département (par ex. III, 6).

1.2 Le sens des chiffres

Le décret de 1811 marque une date importante dans la codification du système routier français. Une numérotation systématique y est pour la première fois appliquée à l'échelle nationale, distinguant parmi les routes impériales numérotées de 1 à 229 une division en trois classes, selon leur importance et l'attribution de leur entretien. Le principe du classement des routes avait été émis par l'instruction du 11 mars 1803 et réalisé sous l'impulsion de Chaptal, Ministre de l'Intérieur de 1804 à 1807. L'innovation de l'Empire est l'introduction d'une échelle supérieure, non dans la conception ou l'usage des routes qui dépassait bien évidemment le cadre local, mais dans celle de la gestion de l'infrastructure, en confiant le niveau supérieur à l'Etat central. La numérotation impériale est donc une conséquence directe d'un changement de prérogative dans l'entretien et non une révolution de la conception du schéma routier lui-même. L'ordre arithmétique est aussi l'ordre de priorité de l'Etat napoléonien.

Dans le cadre de la France des 130 départements, les routes impériales de **première classe** mènent de Paris aux grandes villes et places fortes frontalières, terrestres mais surtout maritimes (ce qui mérite d'être souligné pour un empire continental), depuis Calais (route impériale n°1) jusqu'à Cherbourg (n°14), destination qui referme à l'Ouest un premier cadran. Dans la perspective de l'empire militaire, il s'agit bien pour l'administration centrale de relier dans les meilleurs délais les points clés du territoire et d'affecter à ces infrastructures l'effort prioritaire du gouvernement. Les routes de **seconde classe** retrouvent les grands axes commerciaux de l'espace français qui n'ont pas de vocation stratégique affirmée. Elles constituent une deuxième auréole autour de Paris qui se décline dans le sens des aiguilles d'une montre, vers Le Havre (n°15) et jusqu'à Lorient à partir de Rennes (n°27). Enfin, les liaisons interurbaines de second rang sont assurées par les routes de **troisième classe** (des numéros 27 à 229) qui forment un troisième cercle, auxquelles viennent s'ajouter les 1165 routes départementales proprement dites à plus faibles portées. La gestion et l'entretien de l'ensemble de ce troisième groupe sont confiés aux départements et

leur financement assuré par l'imposition locale des centimes additionnels (décret du 16-12-1811).

Figure 1. Les routes impériales de première et seconde classe (1811)

Source : Reverdy G., *Histoire des grandes liaisons françaises*, p. 47

La numérotation résulte autant de logiques militaires que de contraintes budgétaires. Les axes ainsi définis tracent les lignes les plus directes entre le siège du pouvoir central et les divers théâtres d'opération ou les centres d'administration. En filigrane se lit le projet d'action gouvernemental unificateur à partir du centre. L'ordonnance de 1813 impose enfin la mise en place de bornes. Elles portent des indications utiles aux voyageurs tout en indiquant les limites des départements et des cantons traversés, de telle sorte qu'elles ancrent la route dans une perspective d'administration globale, à l'intersection entre le maillage territorial et le réseau. En 1814, on procèdera hâtivement au remplacement des aigles par des fleurs de lys sur les bornes routières (1), alors qu'il faut attendre 1824 pour que la mise en place d'une nouvelle numérotation supprime la route 3 de Paris à Hambourg, ainsi que des routes numérotées 20 et 21, respectivement vers Cologne et Coblenche. Ces modifications conduisent à décaler en cascade les numérotations. Les routes de 3e ordre, dont le nombre est ramené à 200, vont pour certaines gagner jusqu'à une vingtaine de places. S'instaure alors une nomenclature restée inchangée durant près d'un siècle et demi, si ce n'est par les épithètes qui qualifient successivement les routes de royales, impériales ou de nationales au gré d'un 19ème siècle politiquement instable. L'annexion à la France de la Savoie et de Nice en 1860 ne perturbe guère l'ordonnancement d'ensemble, car il suffit de prolonger les artères majeures existantes jusqu'à la nouvelle frontière ou de compléter le réseau avec des numéros rajoutés en fin de liste : N202 de Nice à Thonon, N204 de Nice à Turin par le col de Tende ou la route des Alpes, N212 de Sallanche à Alberville. De même en 1918, la réintégration des provinces perdues n'entraîne aucune modification puisqu'une circulaire de 1871 avait maintenu la numérotation malgré la perte des 1167 km du réseau des routes nationales d'Alsace-Lorraine.

Figure 2. Système de classification des routes nationales selon la logique distribution géographique des numéros (2)

Source : élaboration personnelle

2. Classements et reclassements

Au 20^{ème} siècle, la hiérarchie routière va connaître d'importants bouleversements avec l'effort d'adaptation du réseau à la voiture : l'incorporation puis le déclassement d'un grand nombre de routes nationales et la construction des autoroutes.

2.1. 1930 : l'extension du réseau des routes nationales

La croissance soutenue du trafic automobile se heurte vite à des conditions de trafic particulièrement médiocres sur bien des routes rurales, mal entretenues et parfois même encore non revêtues. L'indigence départementale suscite la grogne des clubs automobilistes jusqu'à ce que l'effort de modernisation soit finalement pris en charge par la collectivité nationale. La loi de Finances du 16 avril 1930 conduit au doublement en trois ans du réseau des routes nationales par incorporation de 40 000 km de voies départementales. L'important effort financier consenti va assurer une mise à niveau des itinéraires secondaires que justifie un souci d'irrigation économique et le principe républicain d'égalité dans la distribution et l'accès de l'infrastructure, là où d'autres pays, moins bien dotés, ont fait le choix plus précoce des *autostrades*, comme l'Italie (dès 1923), l'Allemagne ou les Etats-Unis.

La promotion de tronçons de faible portée conduit à enfler une nomenclature portée alors à plus de 800 chiffres. Cette incorporation assure un tour de cadran supplémentaire qui débute avec les numéros 300 en Normandie orientale, 350 dans le Nord, 400 dans l'Est, 700 en Aquitaine et jusqu'à la N852 en Corse méridionale qui ferme la marche. Le nouveau dispositif finit par compter plus de 1300 identifications. Les embranchements secondaires ou les aménagements postérieurs se voient accoler en indice les lettres a, b ou c au numéro de la nationale sur laquelle ils aboutissent. Simultanément, le système départemental est très fortement simplifié ne conservant que l'entretien d'itinéraires de troisième ou de quatrième ordre qui seront eux aussi rebaptisés (les actuelles D1, D2 ...).

La numérotation de 1930 privilégie résolument une logique d'itinéraires entre grandes villes, qui n'est pas toujours facile à suivre sur la carte, car leurs tracés peuvent emprunter sur un court tronçon d'autres routes de numéro inférieur, d'où de possibles effets de discontinuité. (voir figure 4). Par ailleurs la profusion du nombre de nationales conduit à brouiller la nécessaire hiérarchie des axes prioritaires, tant pour l'usage que pour l'investissement. Très vite, la croissance continue des trafics va imposer le rétablissement d'un ordre plus explicite : à partir de 1950 sont définies les routes dites de *Grands itinéraires* et *Grands Itinéraires internationaux*, puis les routes à grande circulation (GC) rendues prioritaires par une signalisation adéquate, enfin les *Routes express* dotées d'aménagements spécifiques comme les déviations d'agglomération.

Figure 3. Les Grands itinéraires et Grands Itinéraires internationaux
Source : R. Coquand (1959)

2.2 1972-78 : le déclassement et les principes de conversion

A la fin des années 1960, l'adoption tardive du principe autoroutier conduit l'Etat central à vouloir rattraper son retard par d'importants investissements. La loi du 29 décembre 1971 opère alors un mouvement inverse de celui de 1930, en rétrocédant aux départements plus de 50 000 km de nationales secondaires et bien sûr avec elles les charges d'entretien. Le reclassement ne maintient dans la catégorie des nationales

que les routes majeures par leur fréquentation ou celles qui assurent la cohérence réticulaire du système routier. La remise à jour de la nouvelle Banque de Données Routières nécessitera 6 ans de travail au SETRA, de 1972 à 1978. La circulaire du 27 février 1978 supprime le principe d'itinéraires au profit de repérage de tronçons continus, garants d'une meilleure lisibilité (3). Toutes les indexations de type *bis*, a, b, c sont abandonnées (4). Il ne s'agit donc nullement d'un simple retour à la situation d'avant 1930.

Le déclassement d'un grand nombre de tronçons secondaires et l'allongement des nationales restant libre un nombre important de numéros qui seront ré-attribués sans grande logique, la priorité étant accordée à l'attribution des valeurs les plus faibles (certains numéros peuvent même rester sans affectation). Parallèlement, les départementales anciennes qui portent depuis 1930 des chiffres de petite valeur n'ont pas été modifiées. Quant aux routes versées à la gestion départementale, leur déclassement a pu intervenir sur tout ou partie de leur extension, contribuant à brouiller un peu plus l'ancienne logique géographique (figure 4). Leur renumérotation s'est opérée de diverses manières, assurant une continuité plus ou moins nette entre les deux périodes. Sans être à l'abri d'exceptions, trois règles peuvent être dégagées :

- La conservation du numéro, avec simple changement de la lettre qui le précède pour signifier le changement de tutelle: la N178 devient la D178. Ainsi la D626 se relie-t-elle aujourd'hui les Landes, le Gers, la Haute-Garonne à l'Aude en reprenant le tracé de l'ancienne N626 qui mettait en relation Limoux et Mimizan-Plage. Les départements bretons ont ainsi largement troqué leur N700 en D700.
- Dans de très nombreux cas, la centaine est remplacée par le "9" qui, vierge de toute utilisation antérieure, permet d'éviter les confusions : la N820 devient ainsi la D920. Cette opération explique le nombre important des départementales à dénomination identique, mais toujours dans deux départements différents, (les N544 et N444 ont pu toutes les deux donner des D944). Les Alpes Maritimes ont pu opter pour une D2205 ou une D2566 en substitution de l'ancienne N566.
- Dans de rares cas, l'ancienne route perd avec sa départementalisation toute référence aux centaines. La N655 devenant la D55.

Si aujourd'hui la loi du 2 mars 1982 *relative aux droits et libertés des communes et des départements* donne aux conseils municipaux et généraux le pouvoir d'identifier leur réseau ", il semblerait qu'aucun département ne se soit jusqu'à présent lancé dans un travail de renumérotation.

Figure 4. Le démantèlement de l'ancienne N138 de Bordeaux à Rouen par Niort, Saumur et Alençon.

Source : élaboration personnelle de l'auteur

2.3 La quadrature autoroutière

Le statut autoroutier est défini en 1955, mais il faudra attendre quelques années pour que le pays se lance dans la construction du réseau. Sa classification sera marquée par trois étapes réglementaires qui lui assureront une progressive autonomie en termes de nomenclature.

- **L'arrêté du 9 mars 1963** définit une première nomenclature globale. Le choix de numérotation retenue semble traduire l'absence d'une conception autonome du système. Les nouvelles infrastructures portent le numéro de route nationale principale qu'elles doublent (5), ce qui suggère bien qu'elles sont conçues pour soulager le trafic de ces artères. Une lettre précède alors le chiffre, lui attribuant son rang soit A, B ou C. Les deux dernières correspondent d'ailleurs à de simples embranchements dits "de dégagement", destinés à faciliter la sortie des agglomérations. Ils diffèrent des autoroutes interurbaines "de jonction" de type A. C'est ainsi que l'A6 de Paris (Cité universitaire) à Lyon, alors que les branches B6 et C6 mènent respectivement à l'aéroport d'Orly et à Longjumeau. Le principe de hiérarchie arborescente centré sur la capitale reflète donc peu la conception réticulaire du dispositif à venir. Dans les régions les mieux équipées une logique zonale se dessine, qui fait correspondre pour les dizaines le 1 à la région parisienne, le 2 au Nord, le 3 à l'Est. Il existe plusieurs exceptions à cet arrêté : certaines autoroutes en B sont plus que de simples tronçons de dégagement (cf. la B71, actuelle A72, de Clermont-Ferrand à Saint-Etienne, la B41 d'Annemasse à Saint Gervais devenue A40). D'autres lettres ont pu être collées comme la F6 (liaison A6-Melun-Sénart, devenue N104) ou H6 (future A6b).
- **La circulaire du 10 février 1982** maintient une numérotation simple (de 1 à 20) pour les radiales autour de Paris. Sauf l'A7 qui court de Lyon à Marseille, doublant en partie la N7. Cette dernière est accompagnée au sud de Nemours et jusqu'à Nevers par l'A77 qui s'y substitue en partie. Fait exception depuis son appellation de 1996, l'A 19 d'Orléans à Sens (encore A160 dans le SDRN de 1990) et renforce le principe de régionalisation rendue par le chiffre des dizaines, sauf l'Île de France à qui sont réservés les numéros de 100 à 199. La lettre A est généralisée pour signaler son caractère autoroutier, la notion de bretelle dont l'usage est limité aux échangeurs se traduit par un nombre à trois chiffres (sauf les A6a-A6b et A5a-A5b qui seront supprimés en 1996) : *" les deux premiers correspondant au numéro de l'autoroute principale, le troisième étant un numéro d'ordre "*.
- Ces dispositifs sont enfin harmonisés suite à la publication du schéma directeur routier national de 1992 qui donne lieu à la **circulaire du 11 juin 1996**. Des modifications sont apportées pour systématiser une présentation qui est désormais cartographiée (cf. Fig.5) (6).

Deux exceptions remarquables sont à relever : l'A86, rocade de première couronne en région parisienne devrait se situer dans l'Ouest (région 8). Pour se conformer à la règle de régionalisation, il suffirait donc de la renommer A186. D'ailleurs ne elle remplace-t-elle pas partiellement l'ancienne N186 ? La transversale autoroutière

entre Bordeaux et Lyon présente une autre entorse à la règle, car bien qu'inscrite pour sa plus grande partie dans la région 7 elle arbore à l'ouest de Clermont le nom d'A89. Son appellation s'explique par son tracé qui double la N89 et lui emprunte de ce fait une appellation qui prive là encore la région 8 d'un de ses numéros. Il aurait donc été plus logique de la baptiser en A76 ou A67, car reliant Clermont-Ferrand (région 7) à Bordeaux (région 6), les deux codes étant libres.

Il est au demeurant remarquable que cette numérotation ne tienne aucun compte du découpage des concessions autoroutières. Pour des raisons d'équilibres financiers, les sociétés s'appuient sur des itinéraires majeurs entre pôles de trafics et non sur une logique administrative, plus strictement cartographique du partage du territoire. Il s'agit là aussi d'une rupture historique puisque la numérotation du réseau ne se superpose plus ni aux logiques administratives (des Régions), ni aux impératifs de l'exploitation (des concessionnaires). Peut-être l'Etat cherche-t-il à imposer une prérogative de souveraineté (ou de propriétaire).

Figure 5. La régionalisation de la nomenclature autoroutière
Source : Equipement magazine, n°104, mai 1999

3 Quelques principes spatiaux de la numérotation réticulaire

Contrairement aux noms qui individualisent, le numéro s'inscrit d'abord dans une série qu'il appelle et à laquelle il renvoie. Cette logique conduit alors à questionner le dispositif de classement selon les possibilités offertes par la combinaison des registres d'ordre numéral et d'ordre spatial, bref amène le géographe à réfléchir aux règles éventuelles qui lient le territoire réticulaire et le chiffre, aussi bien dans la construction du système que dans sa perception.

3.1 Logiques de territoires, logiques de réseaux

Déjà pour les autoroutes, nous avons noté l'importance de la logique aréale en régions qui peut être subtilement redoublée, quoique cette approche ne soit pas systématique. Très localement et lorsque le numéro est libre, on peut se risquer à noter des effets des rappels entre numérotation autoroutière et nomenclature départementale, l'A64 dessert les Pyrénées-Atlantiques et l'A39 traverse le Jura. On retrouve ce même principe mimétique dans d'autres cas : ainsi, la Loire-Atlantique (44) recherche-t-elle pour les nationales nouvelles la traversant des chiffres rappelant l'ordre départemental comme la N144. Une nomenclature en voie de départementalisation se structure ainsi autour de la métropole nantaise avec la réalisation d'un croisement sur la voie de contournement devenue A844 (liaison autoroutière A11-N165) reliant la D844 au sud et ... l'A811 (entre l'A11 et la N249). Une succession qui peut aussi se lire dans une perspective de continuité de la rocade nantaise, tout en indiquant par la lettre le gestionnaire et initiateur du tronçon concerné. Pourtant la N144 mène toujours ... de Riom à Bourges.

Une autre possibilité fait dériver une nouvelle appellation de sa position dans le réseau. Le barreau autoroutier reliant l'A1 à l'A4 devient par exemple l'A104, en retenant l'origine et de destination, appellation qui n'est au demeurant pas sans risque de confusion avec la N104 (la 104 !) qui la prolonge au sud la Francilienne. C'est donc ici aussi le chiffre qui semble assurer la continuité de la rocade, au statut autoroutier, de nationale et de départemental même depuis le financement par le Conseil général du Val d'Oise de la D104 entre la RN184 et Roissy. Puisque la construction de la plupart des nouvelles nationales accompagne les extensions autoroutières cette logique contribue à lier l'appellation du nouveau tronçon avec l'axe qui justifie sa construction. Ainsi, l'A 20 va-elle engendrer des raccordements se terminant par 20, en puisant dans les centaines en fonction des numéros libres, N 320 par exemple. Le choix hiérarchique n'est pas sans incident. Ainsi, le petit barreau d'autoroute qui aujourd'hui s'interrompt à Poligny ne prend son sens qu'en préfigurant l'amorce d'un prolongement filant vers la Suisse. On avait envisagé un temps le nom d'A37. Mais de peur soulever une contestation virulente des mouvements environnementaliste, elle fut baptisée A 391 pour ne se présenter que comme un appendice de l'A39, perdant nominalement son statut de bouture d'une éventuelle A37 vers Lausanne. Le numéro est porteur ici d'un programme d'aménagement.

Dans le cas de transformation d'une infrastructure, on peut noter la substitution partielle ou totale de son ancienne appellation. Ainsi dans le Massif Central, l'A75 remplace la RN9 à mesure de sa construction, alors que l'A9 est attribuée au tronçon Orange-Le Perthuis (La Languedocienne) qui double la même nationale sur une partie de son tracé, de Béziers à la frontière espagnole. Mais il est vrai que la RN9 ne prenait pas son origine à Paris, mais à Moulins...

Les prémices de la classification des routes européennes ont été fixées par l'accord du 16 septembre 1950 pour les grandes voies de trafic international. Le réseau continental est ainsi précédé d'un E, puis d'une numérotation à 2 ou 3 chiffres, représentée sur les panneaux existants par un signal de forme rectangulaire à fond vert en inscription blanche. Le système européen s'inspire du modèle américain dont il reprend le principe de large quadrillage orthogonal du territoire continental. En sont exclues (ou s'en sont exclues) les îles britanniques, alors qu'on y trouve les îles danoises (E20 et E47), la Sicile ((E90 et E45) ou la Crète (E75).

La grille de référence propose une géométrie approximative qui épouse les tronçons de voies correspondant au mieux au projet normatif de départ :

- les itinéraires orientés Est-Ouest reçoivent des **numéros pairs**, croissant du Nord au Sud, dont les axes traversant le territoire de bout en bout se terminent par 0. L'E6 relie le nord des pays scandinaves jusqu'à l'E94 (Athènes-Corinthe). L'E90 passe par Palerme, Brindisi, Salonique, Ankara et jusqu'à la frontière irakienne !
- les itinéraires orientés Nord-Sud reçoivent, quant à eux, des **numéros impairs** croissant vers l'Est. Les axes majeurs portent des chiffres se terminant par 5. L'E5 va du Havre au détroit de Gibraltar et jusqu'à l'E95 de St Pétersbourg à Simférol dans la presqu'île de Crimée.

Plus rares, les repères à trois chiffres reçoivent un numéro d'ordre en fonction de leur position. Un court tronçon de l'A7 entre Orange et Salon-de-Provence (curieusement assimilée à une relation E-W), porte la mention E714, car placée au sud de l'E70 avec un ordre 14. De l'Ouest à l'Est, la France est ainsi jalonnée de l'E3 (Avranches, Rennes, Nantes, La Rochelle) et jusqu'à l'E25 (Sarrebbruck, Strasbourg, Bâle) et du Nord au Sud de l'E40 (Calais, Dunkerque, Bruges) à l'E80 (San Sebastian, Pau, Narbonnes, Aix, Nice)

Figure 6. La numérotation européenne

Source : extrait du *Grand Atlas routier de l'Europe*, Editions Atlas, 1997.

Pour assurer le dessin de la «grille européenne», des codes différents peuvent être amenés à orner une même portion de route, dans une logique de continuité d'itinéraire. Le principe d'exclusion strict n'est donc pas suivi. De Bordeaux à la frontière espagnole par exemple, la RN10 est à la fois E5 et E70, c'est-à-empruntée simultanément par des itinéraires est-ouest et nord-sud ! Dans le cas français, la substitution pure et simple avec le système en vigueur semble exclue : les grandes directions retenues correspondent peu aux usages, la superposition partielle des numéros et surtout le classement partiel des infrastructures semble s'y opposer.

3.2 Le sens de la valeur

De façon singulière et comme pour les frontières et les limites administratives, les articles de loi et les circulaires ministérielles ne présentent la nomenclature que sous forme énumérative de textes et de tableaux. Hormis la circulaire du 11 juin 1996, ils n'y associent jamais d'expressions cartographiques, même si les listes procèdent implicitement de la disposition spatiale. On peut d'abord penser que la liste présente les avantages de la succession indexée et lexicalisée, permettant une désignation précise, là où la carte pose des problèmes de lisibilité par la simultanéité de l'information et la multiplicité des référents. Mais ce choix de la seule liste pourrait aussi traduire plus prosaïquement les contraintes d'une politique d'édition des services de l'Imprimerie Nationale. Enfin, il faut surtout rappeler que la désignation littérale de la route est une nécessité de gestion : elle lui donne ainsi une orientation qui n'est pas réversible. La nationale 112 va de Montpellier à Albi et non l'inverse. La définition d'un sens routier permet le bornage univoque et partant, le repérage clair (pour des travaux ou l'intervention de la gendarmerie par ex.) une localisation au kilomètre 42 sur la N34 ne doit pas permettre l'ambiguïté.

Tout système de nomenclature est mixte et peut s'organiser, on l'a vu, selon un double principe de logique géographique et lexico-numéral, combinant chiffres et lettres. À partir du cas français et sans prétention d'exhaustivité, nous avons essayé de différencier différents types de logiques qui peuvent se superposer ou se combiner.

Au-delà d'une répartition en classes (D,N,A), celle des nationales, départementales et autoroutes, on note aussi plusieurs systèmes lexico-numéraux dont on peut dire qu'ils expriment tous potentiellement une hiérarchie :

- la logique de **succession arithmétique** (1,2,3,4 ...) désignation des routes nationales
- La logique d'**arborescence** dans son expression numérique (4, 41, 411...) ou alphabétique (34a, 34b, 34c, etc.).
- La logique **réticulaire**, fondée sur une logique de maillage et pour lequel tout nouvel arc exprime dans sa dénomination les arcs qu'il met en relation.
- La logique de **désinence**, par déclinaison du suffixe ou du radical. Par exemple, les nationales déclassées peuvent conserver des traces de leur ancienne appellation. À l'inverse, le radical des codes en 900 rappelle leur déclassement.

De même, plusieurs lectures géographiques coexistent dans la nomenclature du réseau routier français :

- le **principe de centralité** définit un ordre giratoire à partir d'un centre, comme c'est le cas pour les premières nationales et autoroutes autour de Paris
- le **principe de la grille**, la numérotation est calée sur les points cardinaux Nord/Sud, Est/Ouest, selon un schéma commun en Amérique du Nord.
- le **principe aréal** délimite une classe de numéros à l'intérieur d'une zone géographique spécifique, principe illustré par l'organisation régionale de la nomenclature autoroutière.
- le **principe de contiguïté** consiste à attribuer une désignation en fonction de la proximité spatiale de la voie précédente.

Les différents systèmes peuvent se conjuguer. Le principe de numérotation des nationales classées en 1930 combine ainsi une approche de contiguïté, les numéros se suivent de proche en proche, avec le principe de centralité, car l'ordre se déploie dans une rotation autour de la capitale.

4. La conquête de repères publics

4.1 Vers un usage public des numéros

Tout au long du 19^{ème} siècle, les routes demeurent dans les représentations communes, des itinéraires caractérisés par leur origine et leur destination. Elles sont ainsi dénommées en fonction d'elles, comme par exemple la grand' route de Lyon ou de Bourges. En l'absence de panneaux routiers, les bornes principales font office de repères privilégiés puisque les noms et les distances y sont consignées. Cette pratique est étendue par la circulaire du 21 juin 1853 qui impose le bornage kilométrique des routes impériales devant porter l'indication de la distance aux prochaines villes. Elles

viennent enrichir les quelques plaques de fontes apposées dès 1848 aux premières maisons de chaque agglomération traversée, qui déjà précisait avec les distances aux principales villes voisines le numéro de la route. Numéros et bornes hectométriques qui complètent le dispositif n'ont alors d'utilité que pour les services de voirie dans la localisation des travaux d'entretien.

Avec le vélo et la voiture, les pratiques touristiques de la route vont accélérer les besoins de repères. En abordant des itinéraires qui ne leur sont pas familiers, les nouveaux usagers exigent des autorités publiques, en même temps que l'amélioration de l'état de la voirie, de rendre visibles des repères sur la route à un moment où les cartes routières commencent à connaître une très large diffusion. Faisant suite aux réalisations et aux propositions du Touring Club et d'autres associations cyclistes et automobilistes, André Michelin va chercher à faciliter l'usage de la route aux nouveaux moyens de locomotion (7). L'automobile doit gagner en confort, par le pneumatique mais aussi par la carte, deux enjeux dont il saura pleinement tirer parti pour son entreprise. Il lui faut peser sur l'administration pour transformer la physionomie de la route, adapter la lisibilité aux exigences de la vitesse ou informer le conducteur de l'état de la chaussée (8).

Figure 7. Panneau indicateur à l'entrée d'Autun au début du siècle

Source : Thiriot A.

Son action militante finit par avoir gain de cause puisqu'en 1913, une circulaire ministérielle impose de pivoter d'un quart de tour les bornes, afin qu'elle présente de face ses indications aux flux. Peintes en blanc, les bornes voient leur sommet prendre les couleurs du code cartographique : rouge pour les nationales et jaune pour les départementales. Les chiffres gravés dans la pierre sont rehaussés : le kilométrage en rouge et le numéro en noir, suivant une pratique introduite par le Touring Club vélocipédique dès 1891. Il s'agit bien, selon l'expression d'A Thiriot, de "*retrouver sur la route les indications portées sur la carte*".

Sur un modèle anglais, le fabricant de pneumatiques complètera la lisibilité des itinéraires par le don de ses fameux panneaux ornant l'entrée des agglomérations qui arborent aussi fièrement le numéro de la route (Fig. 6). 300 000 plaques sont distribuées, autant de supports publicitaires pour le Bibendum. La fameuse borne d'angle Michelin en lave émaillée, après un essai grandeur nature dans le Puy de Dôme ne sera généralisée qu'après 1927. Ainsi, au lendemain de la Première Guerre mondiale et jusqu'en 1946 (date de la prise en main et de l'uniformisation des panneaux par l'administration avec l'entrée en vigueur de l'instruction générale de la signalisation routière), vont fleurir le long des routes des pancartes sponsorisées par les industriels et les usagers de l'automobile (Dunlop, Citroën, Peugeot ou l'Automobile Club de France).

4.2 Le baptême des numéros.

Contrairement aux voies romaines qui ont engendré de nombreux toponymes, le réseau routier français moderne installé dans un pays déjà très humanisé n'a guère suscité d'effets comparables. Privée d'identité forte, la voie de communication est restée un itinéraire (cf. la grande route de Paris à Lyon par Nevers), ou une destination, la route des Flandres, là où les Romains n'hésitaient pas à donner à la voie le nom de son commanditaire (Via Aurelia, Via Appia, etc). Il est vrai qu'en principe la nomenclature arithmétique constitue un support peu propice à l'imaginaire collectif. Hormis pour les grands axes, l'identité de la nomenclature chiffrée est restée le plus souvent locale et souvent fragmentaire. Mais justement cette difficulté de repérage et sa tardive diffusion dans le grand public auraient pu d'autant plus susciter un système littéraire concurrent des chiffres. On ne saurait que trop regretter que la Révolution qui a su inventer une poétique républicaine du calendrier n'ait appliqué le génie créatif de Chénier au réseau routier. Si l'on fait exception de la RN7 immortalisée par Charles Trenet, ou de la N204, la "route des Alpes" qui fut ouverte au touriste automobile au début du siècle non sans arrière-pensées stratégiques, les routes nationales n'ont acquis qu'exceptionnellement une personnalité. Comment ne pas évoquer ici la célèbre Route Napoléon N85 de Golfe-Juan à Grenoble qui fut empruntée par l'Empereur de retour de l'île d'Elbe trouve son origine dans un projet touristique avec une appellation qui vit le jour en 1931 (9). Depuis sur le même modèle, d'innombrables routes touristiques ont été lancées sur les thèmes artistiques et gastronomiques les plus divers (route du tabac, routes des vins, route romane etc.).

Ce n'est véritablement qu'avec l'autoroute que les grands axes adoptent des noms, dénotant une certaine familiarité. Les loisirs de masse ont ici encore joué un rôle catalyseur à des dénominations qui servent de support à la promotion touristique. Sont ainsi convoquées mer et montagne à travers les caractéristiques météorologiques : l'autoroute du Soleil (A6), l'autoroute Blanche (A40), ou d'entités géographiques : l'Océane (l'A11) ou l'Autoroute des deux Mers (A62). La valorisation de l'image des vacances s'allie à l'esprit régional pour la Languedocienne (A9), l'Aquitaine (A10) ou la Provençale (A8) que l'on va retrouver avec la Comtoise (A36) ou l'Autoroute de Normandie (A13) dont l'unité est ici préservée. Il est remarquable qu'aux destinations touristiques moins prisées sont associées aussi des appellations géographiques connotées défavorablement dans l'imaginaire collectif : Autoroute de l'Est et du Nord. Les régions traversées, aujourd'hui consciente de l'enjeu, n'auraient-elles pas intérêt à les rebaptiser ? Sans doute le terme d'autoroute des Flandres pourrait autant être accordée à l'A25 (Dunkerque-Lille) qu'à l'A1. L'A4 pourrait devenir "l'Européenne", menant de Paris vers Luxembourg et Strasbourg. Il est curieux que l'A31 (Luxembourg, Metz, Nancy, Langres Dijon) ne soit pas encore devenue la Lotharingienne, clin d'œil septentrional à l'Occitane (A20) et l'A35 (Strasbourg-Bâle) la Rhénane, ou encore l'A64, la Pyrénéenne. L'A89 quant à elle, a déjà trouvé son qualificatif populaire "d'autoroute des présidents", car soutenue dans sa réalisation par VGE et Jacques Chirac. Fait image ici la volonté d'hommes politiques influents et la réalité de l'ancrage dans un Massif Central de personnalités

de la Ve République dont les fiefs (Corrèze et Auvergne) sont par elle reliés et désenclavés.

Mais avant les loisirs, ce sont d'abord les événements historiques, souvent tragiques, qui ont introduit des noms dans le paysage routier, pour être finalement réinvestis par le tourisme. La Voie Sacrée entre Bar-le-Duc et Verdun en constitue le premier exemple, puisque longtemps elle n'a porté officiellement que ce nom avancé par Maurice Barrès, réminiscence latine contre l'envahisseur germain. Une singularité acceptée par déférence aux événements tragiques qui ont présidé à sa construction. Ce n'est qu'en 1978, que l'appellation de N35 lui est finalement attribuée (10). La particularité de cette route survit aussi par une signalisation spécifique où les bornes ont longtemps été ornées de casques de bronze qui, régulièrement volés, sont désormais remplacés par des éléments de plastique. Une génération plus tard, en s'inspirant de ce modèle héroïque, la " Route de la Liberté " mènera des plages de Normandie aux frontières de l'Est.

La tendance promotionnelle semble désormais clairement assurer le passage d'une appellation bureaucratique et fonctionnelle sous forme de chiffres, à une appellation littéraire et évocatrice, véritable support publicitaire. Sans doute est-il plus difficile d'individualiser un numéro dans une série, lui attribuer une singularité et une unité qui est justement le propre d'un lieu, mais aussi du nouveau marketing des territoires. Il faut donc bien là encore, souligner le rôle structurant pour les territoires et leurs représentations des pratiques de loisir, qui par un nom ancré enfin le réseau dans un lieu. De nombreuses appellations établies dans une perspective touristique risquent de n'avoir qu'une acception restreinte, renvoyant moins à la route qu'à une de ses fonctions.

Conclusion

Les modifications de nomenclature reflètent l'adaptation de la route à l'usage d'un réseau bousculé et réinterprété par la vitesse automobile. Le jeu de cette tension entre la perpétuation des principes et l'affirmation de nouvelles géométries et d'usages émergents des territoires dessine un système signifiant contraint de combiner plusieurs codes sémantiques qui articulent significations techniques et pratiques symboliques. Sur le plan géographique, il consacre des réformes centralisatrices qui imposent Paris comme le point cardinal du réseau, donc du pays. Dans cette perspective, la timide adjonction du classement d'axes européens et la récente régionalisation des numéros des autoroutes est loin d'être anodin, car elle marque l'émergence d'autres échelles de référence territoriales, qu'elles soient régionales ou supranationales.

L'enjeu de la numérotation dépasse cependant ce premier constat pour s'inscrire dans un questionnement original, celui de la construction de repères spatiaux dans un système réticulaire en constante évolution. D'abord comme repère fonctionnel avec un souci de localisation rapide et cohérente, aussi bien nécessaire à l'entretien de l'infrastructure qu'à l'information de l'utilisateur. Comme principe politique d'ordre territorial ensuite, où la logique administrative doit répondre aux contraintes des représentations géographiques. Comme un marqueur temporel d'historicité du

réseau enfin, puisque les chiffres et les noms portent les marques de ruptures et de réinterprétation des systèmes territoriaux successifs. La logique de la numérotation routière est ainsi amenée à combiner plusieurs niveaux de lisibilité du territoire dans un souci de cohérence qui semble parfois difficile à préserver.

Figure 1. Les routes impériales de première et seconde classe (1811)
 Source : Reverdy G., *Histoire des grandes liaisons françaises*, p. 47

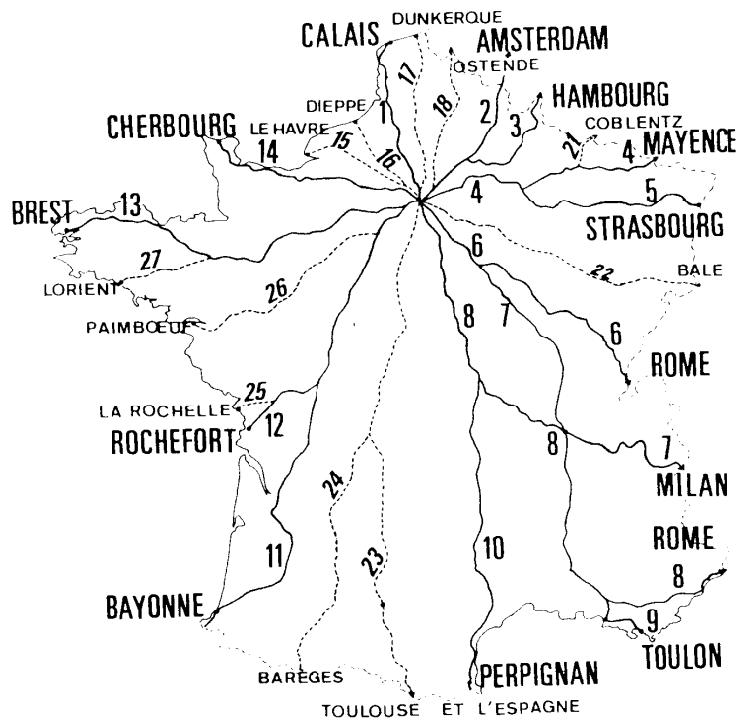
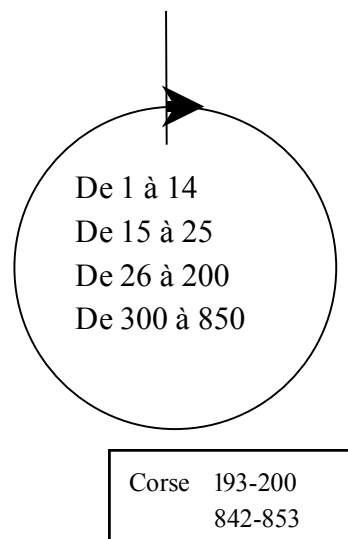


Figure 2. Système de classification des routes nationales selon la logique distribution géographique des numéros (2)
 Source : élaboration personnelle



Nb. Toutes les séries débutent du Nord et se superposent en suivant le sens des aiguille d'une montre. Dans ce système, la Corse ferme la marche avec les n°200 et 850, sauf pour les ajouts niçois et savoyard (n°201 à 212). Les routes 1 à 25 sont les grandes radiales au départ de Paris, les autres ont leur origine et leur destination en province,

Figure 3. Les Grands itinéraires et Grands Itinéraires internationaux

Source : R. Coquand (1959)

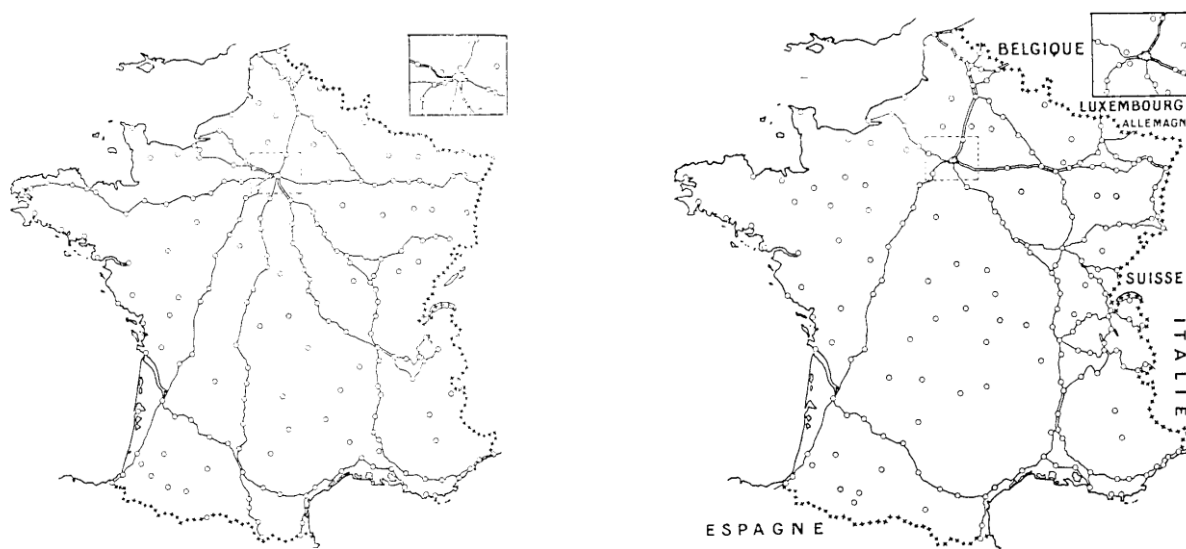


Figure 4. Le démantèlement de l'ancienne N138 de Bordeaux à Rouen par Niort, Saumur et Alençon.

Source : élaboration personnelle de l'auteur

| | | | | | | | |
|-------------|-----------|-----------------------------|--------------|------|---------------|---------------|-------------------|
| 1930 | N10 /N137 | Bordeaux N138 Saintes | N11 Niort | N138 | N138 Mâcon | Saumur N23 | La Flèche N138 |
| 1978 | N10/N137 | N80 | N11 | D938 | N147/D938 | D938 | La Flèche N138 |

Figure 5. La régionalisation de la nomenclature autoroutière
Source : Equipement magazine, n°104, mai 1999

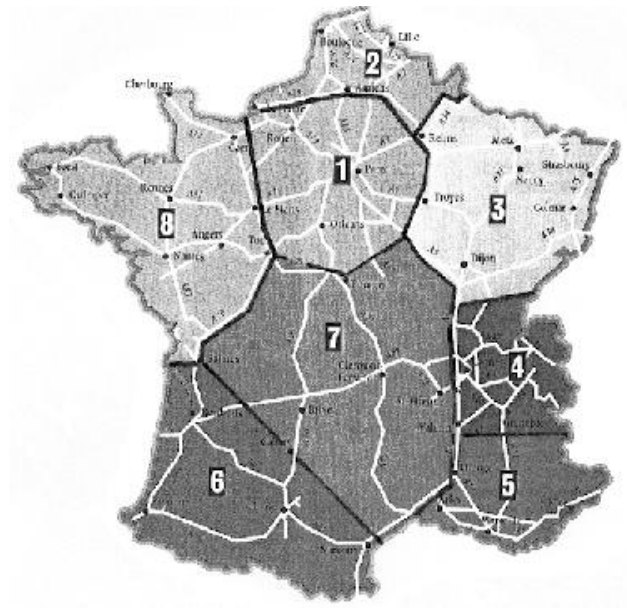
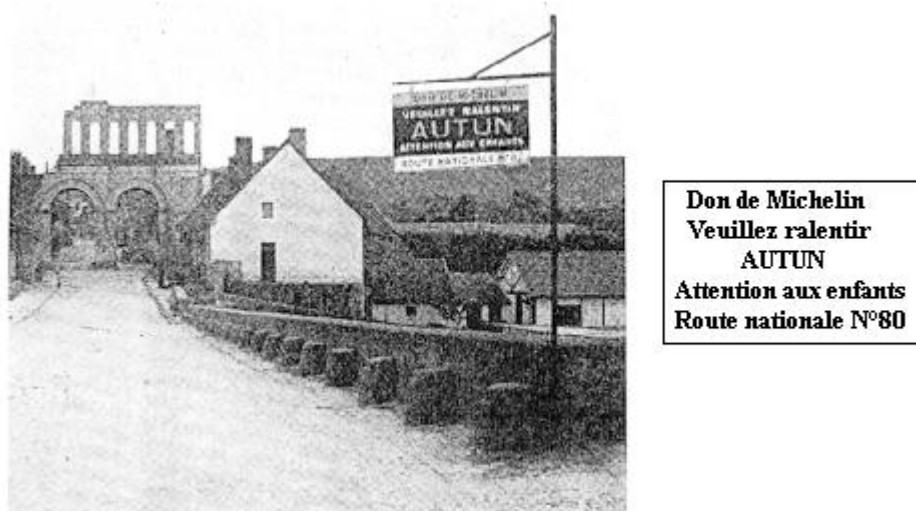


Figure 6. La numérotation européenne des axes routiers
Source : extrait du *Grand Atlas routier de l'Europe*, Editions Atlas, 1997.



Figure 7. Panneau indicateur à l'entrée d'Autun au début du siècle
Source : Thiriot A.



Notes

(1) Alors que les aigles étaient en haut relief, donc saillantes sur les bornes, les fleurs de Lys s'y inscriront en creux. L'empressement du changement laisse deviner l'importance symbolique de la route dans l'effacement du pouvoir déchu.

(2) Une exception est cependant faite pour les départements d'Outre-mer qui disposent d'une numérotation indépendante propre : N1, N2 etc. Cela était d'ailleurs aussi le cas dans les départements d'Algérie. Les territoires d'Outre-mer classent la voirie en Routes Nationales (N1, etc.) et Routes Territoriales (RT1, etc.).

(3) Ainsi pour assurer une continuité qui s'interrompait dans l'ancien schéma, la N113 (Marseille-Toulouse) partage avec la N9 l'itinéraire de Pézenas à Narbonne, celui-ci bénéficie ainsi d'une numérotation double.

(4) Certaines logiques de transformation seraient en partie redevables aux limites d'un système informatique encore peu performant. La création d'une banque de données numérique transposant l'ancienne numérotation se heurtait à l'insuffisance des mémoires-machine qui, interdisant la saisie de tout item comptant plus de quatre variables, excluait les dénominations du type N455B par exemple, qui avaient été retenues pour les embranchements secondaires du système précédent.

(5) Le principe a encore été appliqué récemment pour l'A29 parallèle à la N29 qu'elle prolonge au-delà d'Yvetot jusqu'au Pont de Normandie Si cette logique avait été appliquée stricto sensu, l'actuelle A1 aurait dû être en toute logique l'A17, et l'A16 porter le numéro 1. Le sort de l'A3 est aussi intéressant : alors que la N3 joue

un rôle remarquable de liaison vers les frontières du Nord-Est (de Paris à Metz et à Mayence par Sarrebruck), l'A3 (comme ses symétriques à Ouest, l'A12 et l'A14) est demeuré un avorton doublant à l'Est la sortie parisienne par Bagnolet de l'A1 qu'elle rejoint quelques kilomètres plus loin. Comme l'A7, l'A9 ne double la nationale éponyme que dans sa partie la plus méridionale. Quant à la N11, sa situation est bien plus méridionale que l'A11 de l'Île de France au Mans).

(6) Ainsi, le segment autoroutier entre Roques à l'est de Toulouse et Pamiers, anciennement A20, car doublant la N20, est rebaptisée A66. De même la clarification de limites interrégionales conduit-elle à intégrer le tronçon A203 à la frontière ardennaises à l'A34.

(7) L'épisode du Salon de l'aéronautique d'octobre 1912 est bien connu où, le capitaine d'industrie clermontois lance une pétition pour rendre lisible à l'automobiliste les numéros des routes sur les bornes kilométriques. Le président Fallières pensant qu'on lui adressait le livre d'Or du stand pose son paraphe en tête de la pétition, suivi de la mention "Président de la République". En quelques semaines 200 000 signatures sont collectées et adressées au Ministère des Travaux publics.

(8) Les premières cartes Michelin 1910, précisent, l'existence de travaux en cours, l'état du revêtement (macadam, pavés, etc.) reprenant là aussi les indications portées sur anciennes cartes au 1/50 000. Dans son entreprise cartographique, André Michelin peut s'appuyer sur sa formation initiale au service des cartes du ministère de l'Intérieur et sa familiarité avec les cartes d'Etat Major qui mentionnent la nomenclature des routes nationales. Les éditions plus tardives peuvent même mentionner l'état physique des routes.

(9) Voir "La route Napoléon, souvenir brouillé de l'empereur à travers les Alpes", *Le Monde* du 13/8/99, p.10

(10) En dehors de la Voie Sacrée, d'autres routes des environs ont gardé une dénomination particulière, comme la D St 31, ou départementale stratégique 31, qui part en direction des Épargnes, position âprement disputée pendant toute la guerre. "

Bibliographie

Arbellot G., Lepetit B., *Routes et communications, Atlas de la Révolution française*, EHESS, Paris, 1987, 91 p.

Arbellot G., « La grande mutation des routes de France au milieu du 18^e siècle », *Annales*, n°3, mai-juin 1973, p.765-791.

Arbellot G., *Autour des routes de poste. Les premières cartes routières de France*, Bibliothèque Nationale, Musée de la Poste, Paris, 1992, 181 p.

Cavaillès H., *La route française, son histoire, sa fonction, étude de géographie humaine*, Armand Colin, Paris, 1946, 399 p.

Coquand R., « La route moderne », in Michaud G. (Dir.), *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Association pour la diffusion de la Pensée Française, p.133-162., 1959

Goger M., *La politique routière en France de 1716 à 1815*, Thèse d'Etat, EHESS, 1988, 2504 p.

Lepetit B., "L'impensable réseau : les routes françaises avant les chemins de fer", in *Cahier du groupe réseau*, n°5, juillet 1986, p.12-29.

Mesqui J., *Chemins et ponts, liens entre les hommes*, R.E.M.P.A.R.T., Desclée de Brouwer.

Ribeill G., « From pneumatics to highway logistics : André Michelin, instigator of the automobile revolution », *Flux* n°3 1991, pp. 9-18 et n°5 pp. 5-19.

Reverdy G., *Atlas historique des routes de France*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1986, 182 p.

Reverdy G., *L'histoire des routes de France du Moyen-Âge à la Révolution*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1997, 271 p.

Reverdy G. *L'histoire des routes de France du XIXe siècle*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1993, 263 p.

Thirot A., "50 ans de signalisation routière", in *50 ans de technique routière française, numéro spécial de la Revue Générale des routes et aérodromes*, n°227, décembre 1950, pp. 151-156.

Viard J., *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 2000, 169 p.

Avec mes plus vifs remerciements à Mme Bouchot à la Direction des Routes du Ministère de l'Equipement