

PLAQUE DE COCHER



Plaque de cocher indiquant Saint-Escobille à Chatignonville.



Plaque de cocher indiquant Saint-Escobille au Plessis-Saint-Benoît.

(Article effectué à partir du site : <http://www.plaquedecocher.fr>)

Généralités :

Le terme « plaque de cocher » est un néologisme, né entre 1995 et 2000 sur internet. Il désigne les plaques, et par extension, les poteaux avec plaques, directionnels apposés au bord des voies de communication à partir de 1835, date de la circulaire génératrice de cette signalisation.

Jusqu'en 1840, les plaques en fonte peinte, les plaques en bois peints, les poteaux en pierre avec lettres gravées ou peintes, les enduits de mortier avec lettres peintes, les plaques en tôle avec lettres peintes, étaient les principaux matériaux utilisés.

A partir de 1840, les plaques en fonte avec des lettres en relief font leur apparition et à partir de 1866 les plaques en zinc laminé, sans oublier les plaques en lave émaillée.

Les implantations selon les matériaux ne suivent aucune règle chronologique, on trouve l'implantation de plaques en fonte précédant des plaques de bois peints, de même on peut planter des plaques en tôle émaillée avant les plaques en fonte: les critères de choix étant avant tout économiques et répondaient à un objectif commun: perfectionner le système de communication par la mise en place d'une signalétique directionnelle.

A l'origine ces plaques étaient désignées sous les termes de « *tableaux indicateurs* » (1835), ou de « *poteaux indicateurs* » (1833). On trouve également dans les archives départementales et dans les Annales des Ponts et Chaussée le terme de « *plaques indicatrices* ». Il est communément admis que les tableaux indicateurs étaient situés à une hauteur comprise entre 2,50 et 3 mètres de façon à être vues par les cochers. A la vérité, il n'y a jamais eu de hauteur spécifiée pour leur mise en place. Cette hauteur dépendait de la façade du bâtiment. Par contre, les Ponts et Chaussée, dès 1835, proposaient la construction de poteaux indicateurs dont la hauteur hors sol était effectivement de 2,50 m.

Les termes officiels - de l'époque – ont été utilisés pour désigner les pyramidions, ou pyramides: le terme officiel était « pilastre », de même pour les plaques de situation en Sarthe ou Drôme.... le terme officiel étant: « plaque de distances légales ».

Les panneaux indicateurs avant 1833 :

L'évolution de la signalétique terrestre est directement liée à l'extension de réseau routier, au développement du commerce et bien sûr à l'évolution des transports. Dès l'époque romaine, les bornes dites milliaires balisaient les voies de communication. Il ne s'agissait pas tant d'indiquer les directions que d'affirmer la représentation du pouvoir en charge de l'entretien des routes.

Les routes de la poste à cheval sont créées dès le XVIème siècle sous l'égide de Sully; ce dernier, pour qui fut créé la charge de Grand Voyer, "était pénétré de l'indispensable nécessité d'une circulation facile dans une contrée aussi fertile que la France" (Recueil Polytechnique des Ponts et Chaussées). Sur ces routes postales furent donc érigées des poteaux indicateurs; d'une taille de 2,20 m : y étaient indiquées les distances entre relais et les durées théoriques de parcours. Leur utilité, outre l'apport directionnel évident, était le calcul du coût de transport.

L'ordonnance du 13 août 1669 ordonne en ces termes la mise en place d'indications dans les forêts:

« ORDONNONS que dans les angles, ou coins des places croisées triviaires & biviaires qui se rencontrent es (les) grandes routes & chemins royaux des forêts, nos Officiers des Maistrises feront incessamment planter des croix, poteaux ou pyramides à nos frais, es (dans les) bois qui nous appartiennent, & pour les autres aux frais des Villes plus voisines & intéressées, avec inscriptions & marques apparentes du lieu où chacun conduit, sans qu'il soit permis à aucunes personnes de rompre, emporter, lacerer ou

biffer telles croix, poteaux, inscriptions & marques, à peine de trois cens livres d'amende, & de punition exemplaire. »

C'est sous l'impulsion de Colbert que fut rédigée cette ordonnance dite: "*Sur le fait des Eaux et Forêts*", sa finalité étant de développer les activités industrielles en général, celles dépendantes de l'exploitation forestière en particulier: verrerie, briqueterie, construction navale, sans oublier les salines et les forges. La mise en place de panneaux indicateurs en forêt permettait d'espérer une exploitation rationnelle, sous l'égide du roi.

La circulaire du 5 novembre 1833 :

La situation des routes en France ne cesse de s'améliorer, certes, mais ne peut faire face au développement exponentiel du commerce. En 1836, sur 34.000 km de routes royales ouvertes, près de 10.000 étaient soit à réparer, soit en état dit « de lacune » (impraticables).

Deux facteurs principaux avaient contribué à cet état des lieux:

a/ L'évolution à la hausse du poids des transports, les revêtements en pierres n'étant pas adaptés, (on parle même de l'énormité des poids qui pèsent sur nos routes - Becquey Conseiller d'Etat Directeur Général des Ponts et Chaussée et des Mines ; 1er juin 1824).

b/ Le système d'exploitation, avant 1811, largement basé pour la matière première sur les entreprises privées; un système difficilement contrôlable, des marchés générant trop souvent la fraude.

Un extrait du rapport au roi établi par Becquey: "*La manière d'employer les matériaux, et le choix des moments où il faut les employer sont les premières conditions non seulement d'un bon entretien mais surtout d'un entretien à peu de frais et ces conditions se trouvent en opposition directe avec la cupidité d'un entrepreneur dont le bénéfice est proportionnel à la quantité des fournitures.*"

Ce n'est donc pas un hasard si cette circulaire apparaît justement cette année là. Depuis quelques années, les responsables des Ponts-et-Chaussée font des navettes entre l'Angleterre et la France. Ils étudient, sans pour autant l'adopter, un procédé de revêtement, avec fondations, développé par un certain Mac-Adam. (Administration Générale des Ponts et Chaussée et des Mines - Tableau des Routes Royales 1824). Or en Angleterre, depuis une cinquantaine d'années sont implantés les fameux « fingerpost » sur les routes. Ces panneaux, directionnels, remontent pour certain avant la révolution française. (Highway Act 1766)

Ce n'est pas un hasard non plus si la circulaire de 1833 a été rédigée par Alexis LEGRAND, à l'époque Conseiller d'Etat chargé de l'Administration des Ponts et Chaussée et des Mines (depuis 1828). Député de la Manche depuis 1832 (Arrondissement de Mortain) il prend ses fonctions alors que les échanges avec l'Angleterre culminent: études sur les routes, sur les ponts, sur les fonderies. Nous sommes en pleine révolution industrielle et l'Angleterre en est le fer de lance.

Cette circulaire est donc adressée à tous les préfets, à charge pour eux, via l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussée de leur département, de transmettre le résultat de l'étude qui devra donc établir:

a/ Le mode de construction (le choix du matériau).

b/ Les dépenses à prévoir.

c/ Les lieux d'implantations.

Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une étude de marché portant uniquement sur les poteaux indicateurs.

La circulaire de 1835, routes Royales et Départementales :

Si la circulaire de 1833 est une étude de marché, celle du 15 avril 1835 en est le résultat et sa concrétisation sur le terrain. Le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, 1ère section (créée en 1832 et chargée des routes et des ponts ainsi que de la voirie) s'est réuni afin de statuer sur le travail d'une commission ad-hoc. Cette dernière, composée d'inspecteurs

divisionnaires, a présenté le résultat des propositions fournies par les ingénieurs (en chef) des départements. Il y apparaît pour la première fois la notion de « tableaux indicateurs ».

Trois points sont abordés: emplacements, financement et matériaux de construction.

a/ Lorsque les intersections des routes royales et / ou départementales seront en dehors des lieux habités, on y placera des poteaux indicateurs. Lorsque les intersections se situeront dans les lieux habités, les tableaux indicateurs se substitueront aux poteaux. (On notera qu'il n'est fait nullement mention d'une hauteur de fixation quelconque pour ces tableaux).

b/ Poteaux et tableaux seront financés et entretenus sur les fonds prévus à l'entretien des routes royales. En d'autres termes, le coût de cette signalétique sera supporté par l'Etat. Néanmoins, il est recommandé aux Conseils Généraux d'étendre la mesure aux croisements des routes départementales entre elles: si cette mesure est laissée à la discrétion des départements ce n'est pas anodin; en effet dans ce cas le financement ne pourrait se faire que sur les fonds du département concerné.

c/ Les matériaux utilisés seront pour les poteaux: le bois, la pierre ou la fonte. Les tableaux seront peints sur les murs ou bien constitués d'un enduit de mortier. Dans tous les cas, la couleur choisie sera le fond bleu de ciel foncé, les lettres en blanc.

Dés 1835, certains départements mettront en place une signalétique conforme aux recommandations de cette circulaire; c'est par exemple le cas du département du Rhône qui fera le choix de poser aux croisements des routes départementales (bien que non obligatoire) des poteaux en pierre en dehors des bourgs, et, à l'entrée et à la sortie des communes, quelque soit leur importance, des tableaux peints sur une muraille (sic). Dans les Vosges, des délibérations communales à Moyen-Moutier font état de l'achat de poteaux indicateurs dès 1834. Dans le Calvados, en 1835, le Conseil Départemental demande au préfet d'établir une liste des intersections des routes départementales entre elles afin d'y implanter des poteaux.

Les ingénieurs des Ponts préconisaient l'utilisation de deux modèles de « poteaux indicateurs », l'un en bois, l'autre en fonte de fer. Les lettres étaient peintes, souvent à la peinture à l'huile. (Les caractères en relief n'existaient pas encore). Leur hauteur hors-sol était de 2,70 m.

Est également préconisé, outre le tableau indicateur d'un format 30 x 60 cm, le pilastre, en pierre, et qui se différencie du poteau par sa forme carrée. Pourtant les départements n'ont pas tous mis en œuvre immédiatement le contenu de cette circulaire. Si le coût des poteaux indicateurs des routes royales devaient être pris sur les fonds destinés à leur entretien, ceux-ci étaient versés aux Conseils Généraux, à charge pour eux d'en faire la meilleure utilisation. Or comme de nombreux départements se plaignaient de la faiblesse des attributions. Tributaires de leur dépendance financière au Trésor la mise en place de cette signalétique dura plusieurs décennies. Pour les mêmes motifs financiers, l'extension aux routes départementales, cette fois directement à la charge des départements s'éternisa.

1846: Boulliant invente la plaque avec lettres en relief :

C'est en effet le 8 août 1846 que Charles Henri Boulliant dépose un brevet à la Préfecture de la Seine: il avait créé ce qu'il appelait laconiquement un "*Genre de plaques d'inscription en relief*".

Il s'agissait effectivement de lettres en relief coulées (fond et lettres d'un seul jet) en fonte de fer, zinc, cuivre ou tout autre métal fusible. Jusqu'en 1861, tous les panneaux indicateurs et les poteaux indicateurs avec les lettres en relief que nous connaissons sortirent de sa fonderie: son brevet lui assurait ce monopole pendant 15 ans!

La « plaque de cocher », version internet, était née. Il est difficile d'évaluer le nombre de plaques et poteaux indicateurs fabriqués par cette entreprise familiale. Mais il s'évertua à

faire connaître ses réalisations à l'ensemble des Conseils Départementaux en France, mais aussi en Algérie (à l'époque française).

Vous trouverez en suivant ce lien l'article qui est consacré à cette fonderie:

Fonderie Bouilliant

Conjointement aux démarches prospectives engagées vers les Conseils Départementaux par Bouilliant, il utilisa les accointances qu'il avait au sein des Ponts-et-Chaussées, plus particulièrement les relations qu'il entretenait avec un ingénieur du nom de Jules de Cambacérès. Domiciliés tous deux dans le quartier de Belleville, ils avaient un point commun, les dépôts de brevet, l'un pour les plaques, l'autre dans le domaine de la chimie. Cette même année 1846, Jules Cambacérès rédigea un article dans l'organe officiel des Ponts, les Annales des Chemins Vicinaux. Il y traite sur le fond des "*Poteaux, et tableaux indicateurs des chemins et des bornes kilométriques*". Cette note succède à celle de l'ingénieur en chef de la Sarthe, Dumas, traitant des teintes à adopter pour la signalisation directionnelle. Ces articles sont reproduits dans le catalogue de la fonderie Bouilliant édité en 1849. Ils sont le prolongement de la loi de 1836 dite de Thiers-Monthalivet qui instaure les « chemins vicinaux » classés en « Chemins de grande communication » et « Chemins d'intérêt Commun ». Il faut y voir un souci d'harmonisation et d'uniformité tant dans la conception de la signalétique que dans les teintes.

On peut noter certains points:

a/ Il est admis que les tableaux indicateurs peuvent être en fonte avec lettres en relief, Cette solution étant en tête des possibilités (avant l'enduit de mortier). Le nom de Bouilliant n'est certes pas cité mais étant le seul sur le marché à proposer de tels tableaux...

b/ Les remarques relatives au rapport longévité / prix, comme celles relatives au rapport entretien / prix, tant pour les poteaux que pour les tableaux, orientent incontestablement vers le choix de la fonte avec lettres en relief. Et ceci au détriment du bois dont le coût est certes moins élevé mais dont la longévité, comme l'entretien, sont plus onéreux sur le long terme.

c/ Le souci lié à la reclassification des voies de communication, devant entraîner une modification du contenu des tableaux ou des plaques de poteaux, est largement évoqué. Les solutions de mises à jour vont de l'utilisation de feuilles métalliques rapportées -donc changeables- à la suppression pure et simple de ces indications sur les tableaux.

d/ On y apprend que le département de l'Aisne est doté de poteaux indicateurs.

La note de Dumas ayant pour objet l'harmonisation des couleurs (en fonction de la classification des routes) des couleurs, et cette note étant reprise tant par Cambacérès que sur le catalogue Bouilliant, il paraît intéressant d'examiner ces préconisations. En effet, il est probable que ces couleurs ont été adoptées dans un certain nombre de départements, le premier étant celui de la Sarthe. Il faut dire que cette harmonisation des couleurs s'avérait nécessaire: 11 ans après la circulaire de 1835, les couleurs employés varient d'un département à l'autre, d'une voie à l'autre: "*les Routes Royales avec fond bleu lettres blanches côtoient les fonds blancs lettres rouges, sur les Chemins de Grande Communication on y trouve du bleu, du rouge, du marron...*" On peut parler de déréglementation !

Donc pour faire simple les préconisations de l'agent voyer en chef de la Sarthe sont: du rouge pour les routes royales, du bleu pour les départementales, du vert pour les chemins de grande communication, du jaune pour les petites communications.

1859:extension aux Chemins Vicinaux, Plaques de distances légales :

En 1859, il reste deux années à la fonderie Bouilliant pour faire valoir son monopole légal sur les plaques en relief. En 1836 était créée la voirie vicinale qui permet de distinguer

deux types de chemins vicinaux: ceux considérés comme non classés à la charge des communes, et les voies de grandes, moyennes ou petites communications à la charge des départements et / ou des communes. Au 31 décembre 1859 il existe plus de 348.000 km de chemins vicinaux ordinaires. En théorie, il n'y a pas de signalétique (poteaux) sur ces chemins. (Annale des chemins vicinaux 1861)

Néanmoins la situation depuis la circulaire initiale de 1835 a évoluée, de manière disparate selon les départements, mais néanmoins significative. L'ensemble des routes royales (devenues nationales en 1848, qui deviendront impériales en 1851) sont relativement équipées. Mais de plus en plus les Conseils Départementaux délibèrent en appelant de leurs vœux une extension aux chemins vicinaux.

C'est sans aucun doute l'une des raisons pour lesquelles, le 19 août 1859, le Ministre Secrétaire d'Etat au Département de l'Intérieur invite les départements, via les préfets, à étendre la pose de tableaux et poteaux indicateurs aux chemins vicinaux.

En outre, il se fait le porte-parole de Napoléon III, qui, de retour d'Italie, avait remarqué que chaque localité possédait une inscription indiquant le nom de la localité et la distance séparant cette dernière des centres administratifs. (La guerre d'Italie avait effectivement eut lieu d'avril à juillet 1859).

Dès le mois d'août 1859, les Conseils Départementaux s'emparent de cette circulaire et font connaître leur volonté (nonobstant le fait qu'ils restent tributaires du financement) de la mettre en œuvre: tel est le cas de la Charente-Inférieure, de la Corrèze, des Hautes-Alpes, de l'Aude, de la Somme, du Vaucluse, de la Haute-Saône (département qui précise qu'il y est d'autant plus favorable que déjà des poteaux indicateurs existent sur les chemins de grande communication). Tous ces départements précisent que pour eux les routes départementales et impériales sont déjà pourvues.

Par contre, aucun ne fait même allusion à une quelconque volonté d'installer des plaques de distance légales. Et effectivement, cette volonté impériale ne fut suivie que par très peu de départements. Les seuls que l'on connaisse (parce que les plaques utilisées ont survécues) sont la Drôme et la Sarthe. Faut-il y voir une affinité particulière des préfets de l'époque avec ce régime impérial renaissant ? C'est possible: Joseph Ferlay, préfet de la Drôme en 1849 à 1862, était Commandeur de l'Ordre Impérial de la Légion d'Honneur.

Quoiqu'il en soit, même si cette demande ne correspondait à aucun besoin réel de la population, elle nous permet aujourd'hui de pouvoir admirer quelques plaques telles que celles de la Drôme, uniques en France.

Une couverture nationale dans la diversité :

A partir de 1861, le brevet S.G.D.G de la fonderie Bouilliant tombant dans le domaine public, les fonderies françaises se retrouvèrent en concurrence pour proposer des plaques et poteaux indicateurs. Cette ouverture contribua à la diversité de la signalétique sur le territoire national, tant dans le contenu que dans le choix des matériaux. D'une manière générale c'est la fonte qui prédomina pour les plaques, le fer et la fonte pour les poteaux.

En 1866, **J.B. COL**, un graveur de Clermont-Ferrand, dépose un brevet S.G.D.G concernant des *"inscriptions sur zinc laminé montées sur fer galvanisé"*. En 1870, il peaufine son invention en déposant un second brevet: *"emploi du zinc blanc mat dans la fabrication des inscriptions"*. La plaque en zinc laminé est née. De la même manière que les fonderies proposant des plaques en fonte, il déposera des dossiers dans les Conseils Généraux et emportera des marchés dans un nombre conséquent de départements.

Ci-dessous le lien qui vous mènera vers la page qui est consacrée à cette fonderie sur ce site (de nouveaux documents y seront bientôt ajoutés):

1914: la fin des plaques de cocher ?

Bien malin, sauf à dépouiller l'ensemble des comptes-rendus des délibérations de Conseils Généraux en France, de savoir quand les dernières « plaques de cocher » furent posées. En 1922, la Meurthe-et-Moselle commande des plaques.. Alexandre Constantini fait savoir sur son site que dans son village en Drôme des plaques furent posées en 1931. En 1934 des poteaux indicateurs furent budgétisés dans le Calvados.

Il est néanmoins clair que le nombre de « plaques de cocher » est en déclin et ceci pour plusieurs raisons:

a/ Dès sa création en 1890, le Touring Club de France finance des panneaux indicateurs directionnels en zinc émaillé avec lettres en relief. En 1908 : 8.000 panneaux ; en 1914 : 30.000 ! Les conseils généraux auraient bien tort de ne pas s'inscrire dans cette démarche participative, ne serait-ce que pour des raisons budgétaires.

b/ En 1908 apparaissent les panneaux « MICHELIN », en 1918 les « bornes d'angles Michelin ». Là aussi, les Conseils Généraux se félicitent de ne plus avoir à financer la signalétique directionnelle.

c/ En outre, il est clair que cette nouvelle signalisation correspond davantage aux modes de locomotion qui se développent, à savoir l'automobile à moteur !

La fin "officielle" des plaques de cocher (ou le début de leur histoire patrimoniale): l'article 58 de l'Instruction Générale sur la Circulation Routière qualifie les plaques en fonte d'*anciennes* !

Certes on ne renouvellera pas les plaques, mais dans le même temps, on demande de les entretenir. "*Elles donnent des renseignements intéressants*", eh bien on peut affirmer que 70 ans plus tard, c'est toujours le cas! C'est d'ailleurs l'argument principal évoqué par les départements, aujourd'hui, qui font l'effort de maintenir en l'état les poteaux et les plaques de leur territoire. Ils ne sont certes pas encore assez nombreux mais l'intérêt que suscitent ces "vestiges du passé", en ce début de XXIème siècle, par le biais d'internet et des initiatives privées, ne pourra que favoriser cette prise de conscience salutaire et nécessaire à la préservation de ce petit patrimoine.

Merci à l'auteur de l'article sur le site cité en référence. (Article effectué à partir du site : <http://www.plaquedecocher.fr>)