

Le panneau de signalisation

La signalisation routière commença avec la borne kilométrique (*Terminus terminus*) de l'Empire romain. Les bornes romaines, présentifiant la divinité romaine Terminus, garantissaient l'intégrité spatiale de l'empire tout en soutenant son expansion. Avec la fin de l'époque romaine disparaissaient son réseau viaire et sa signalisation ; les voyages terrestres devenaient pénibles, voire impossibles en Europe. Au début de l'époque moderne, en Angleterre, on observa un timide retour de la signalisation, cette fois dans sa forme surélevée, le panneau. En 1698, une loi anglaise astreignit les municipalités à implanter des indicateurs de direction (*Nota itinerum*) aux intersections des routes. Ces panneaux primitifs avaient souvent l'aspect d'une main tendue à index pointé¹⁶, libérant les autochtones de l'obligation du renseignement vocal. Destinés aux chevaliers et aux cochers, ces indicateurs étaient généralement fixés à un poteau à une hauteur de cinq à six mètres.

Les panneaux routiers furent systématisés pour la première fois en 1835 en France, avec l'établissement d'un code de destinations et d'une charte de couleurs, un fond en émail bleu portant une inscription blanche. C'est aussi en France que l'on découvrit les premiers panneaux relatifs à l'état des routes (*Nota cautionis*), des avertissements écrits introduits par des associations de cyclistes au début des années 1890. Avec la circulation automobile, une systématisation de ces panneaux sauvages devenait nécessaire, et c'est en 1909 à Paris que les premiers quatre signes internationaux sont définis : Cassis (ou dos d'âne), Virage, Croisement, Passage à niveau. Précisons que leur implantation était interdite en zone urbaine et qu'il s'agissait effectivement de mobilier « rural ». Car, si les routes accueillirent volontiers les différentes espèces de la signalisation, les rues semblaient encore les refuser. Face à une circulation lente mais dense, les

villes étaient obligées de développer une attitude différente : elles ne devaient ni renseigner ni avertir, mais régler. Et pour cela, elles employaient traditionnellement la force humaine, le policier. Les agents de circulation intervenaient par des gestes, des coups de sifflet et des interpellations, mais ils s'avèrent bientôt dépassés par l'augmentation de la circulation motorisée. Du reste, ce travail engagea trop de forces et l'on reprocha à la police de négliger la lutte contre la criminalité.

Il n'est donc pas étonnant que la première apparition documentée d'un panneau de réglementation (*Nota regularum deambulationis*¹⁷) ait été signalée en territoire américain, dans la foisonnante ville de Detroit en 1914. Las de crier, l'agent de police Harry Jackson coupa les angles d'une tôle carrée et ajouta le mot STOP¹⁷. Les résistances tombées, les panneaux de signalisation colonisèrent rapidement la zone urbaine, suivis de près par les feux tricolores, les deux espèces libérant quantité d'agents de circulation. Cependant, ils se propagèrent à tel point que l'on vint à parler, vers la fin du xx^e siècle, de surpopulation sous le terme menaçant de « forêt de signes ». Une approche radicale exigea même leur extermination complète.¹⁸ Malgré ces tendances récentes, le promeneur du parc des Bastions et de ses alentours peut encore apprécier cette espèce dans un éventail remarquable de formes, de couleurs et de matériaux divers.

17

Des observateurs ont signalé la présence de panneaux régulateurs à Paris à partir de 1874. Si ces « papillons », comme on les appela en référence aux « pavillons » des marins, n'ont pas survécu au rude climat urbain, ils ont pourtant renseigné les ingénieurs : le rouge s'était avéré plus efficace que d'autres couleurs, notamment le bleu « rural ». Ce sont probablement ces expériences parisiennes qui menèrent aux panneaux d'interdiction rouges et ronds, introduits en 1927 lors d'un congrès international à Paris.

18

Le concept du « Shared space », développé par l'ingénieur hollandais Hans Monderman, est basé sur seulement une règle, la priorité à droite. En supprimant la signalisation et la séparation des flux de circulation, il réduit considérablement la vitesse générale des véhicules tout en permettant une meilleure fluidité du trafic. Ce concept a été appliqué avec succès le long de la Kensington High Street à Londres et dans des villes de taille moyenne en Hollande, Allemagne et Suède.

16

Voici un bel exemple de ce que George Herbert Mead appelle un « geste momifié ». Voir Martin Krampen, *Geschichte der Straßenverkehrszeichen*, Tübingen : Stauffenburg-Verlag, 1988, page 26.



fig. 9 *Nota regularum deambulationis*