



**HAL**  
open science

# Reconnaître la signalétique : aléas d'un système qui atteint ses limites

Clément Guimier

► **To cite this version:**

Clément Guimier. Reconnaître la signalétique : aléas d'un système qui atteint ses limites. Sciences de l'Homme et Société. 2017. dumas-01781717

**HAL Id: dumas-01781717**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01781717v1>**

Submitted on 30 Apr 2018

**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.



**UNIVERSITÉ  
RENNES 2**

# RECONNAITRE LA SIGNALÉTIQUE : ALEAS D'UN SYSTÈME QUI ATTEINT SES LIMITES



Clément Guimier

Mémoire DYATER 2 mention urbanisme et aménagement  
Spécialité Dynamiques, Aménagements, Espaces et Territorialités  
session 2017

Réalisé sous la direction de Solène Gaudin

# Sommaire

INTRODUCTION.....	4
PARTIE I – LA SIGNALÉTIQUE URBAINE COMME OBJET.....	17
a) Appréhensions de la signalétique urbaine dans le quotidien.....	17
b) Modifications de la signalétique envisagées.....	20
c) La technologie contre l’habitude.....	27
PARTIE II - LA SIGNALÉTIQUE URBAINE COMME INFLUENCE SUR LA PRATIQUE DE L’ESPACE PUBLIC.....	41
a) Emprise de la signalétique sur les comportements lors de trajets réguliers.....	41
b) La signalétique comme constante en milieu inconnu.....	51
c) Intégration de la population dans l’élaboration de la signalétiques.....	56
d) Les directions a donner aux réflexions concernant la signalétique.....	60
PARTIE III – LA SIGNALÉTIQUE URBAINE COMME VECTEUR DE (RE)APPROPRIATION DE L’ESPACE PUBLIC.....	68
a) Réduction de la signalétique à la morphologie de l’espace publication.....	68
b) La dématérialisation de la signalétique.....	77
c) L’art comme résistance contre l’habitude.....	83
CONCLUSION.....	88
BIBLIOGRAPHIE.....	92
ANNEXE.....	98

# REMERCIEMENTS

---

Je souhaite remercier Solène Gaudin pour avoir accepté la direction de ce mémoire ainsi que pour les conseils qu'elle a pu me donner durant la réalisation de celui-ci.

Je remercie aussi Alice Le Diouon pour le temps qu'elle a passé à m'aiguiller et à me relire durant la réalisation de ce mémoire.

# INTRODUCTION

---

L'une des définitions de la société donnée par les dictionnaires Larousse<sup>1</sup> est la suivante: "Milieu humain dans lequel quelqu'un vit, caractérisé par ses institutions, ses lois, ses règles". Cette description me paraît intéressante car le sujet que j'explore, la signalétique urbaine, est propre à chaque société, même si l'on peut retrouver des analogies entre différents pays. Les formes, les proportions ou encore les couleurs utilisées dans le cadre de la création de signaux, destinés à réglementer les déplacements et les croisements d'individus, correspondent certainement à des sensibilités propres à chaque population. L'étude de ces accointances entre des peuples et leur réglementation urbaine doit donc sûrement permettre de faire le jour sur les sensibilités et les rapports entretenus à l'espace public à travers le monde. Seulement, avant de se lancer dans un travail aussi vaste et riche, il me semble nécessaire de comprendre dans un premier temps ce qu'est, concrètement, la signalétique urbaine et d'en analyser les applications. La lecture du texte de Brigitte Cambon de Lavalette, La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction<sup>2</sup>, est une mine d'informations abondante concernant la genèse et le développement de la signalétique urbaine. Je me propose de le développer dans les prochaines pages car il permet, il me semble, de donner une densité tout autre à ce système – qui de nos jours est avant tout considéré comme un outil fonctionnel n'évoluant pas ou peu dans le temps – nécessaire afin d'explorer au mieux les différentes réflexions qui prendront cours au long de ce travail.

L'auteure met en avant dès le début du document la difficulté que nous aurions à nous déplacer si les "routes ne parlaient pas", citation de A. Teissier-Ensminger, et avance que le nombre de/d'indécisions qui découlerait d'une telle absence auraient tendance à empêcher la circulation automobile. En France de nos jours, nous comptons au total 724 éléments<sup>3</sup> de signalisation classés selon 21 catégories :

- Type A : constitué de 29 panneaux qui préviennent d'un danger.
- Type AB : constitué de 9 panneaux qui informent d'une intersection et du régime de priorité

---

1. Édition Larousse *Définitions : société - Dictionnaire de français Larousse*. [en ligne] Larousse.fr, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/soci%C3%A9t%C3%A9/73150?q=soci%C3%A9t%C3%A9#72319> [10 avril. 2017].

2. Cambon de Lavalette, B. (n.d.). *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*. 1st ed. Actes INRETS.

3. INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE. (1977). 24th ed. Journal Officiel, [http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR\\_1ePARTIE\\_vc20120402\\_cle5e11c7.pdf](http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_1ePARTIE_vc20120402_cle5e11c7.pdf).

- Type B : constitué de 88 panneaux appelés de prescription, subdivisés en 3 types (panneaux de fin de prescription, panneaux d'interdiction et panneaux d'obligation)

- Type C : constitué de 52 panneaux qui diffusent des indications utiles pour la conduite de véhicules.

- Type CE : constitué de 39 panneaux qui diffusent des indications utiles pour les usagers de la route.

- Type D : constitué de 56 panneaux destiné à diriger les automobilistes.

- Type Dp : constitué de 4 panneaux qui indiquent les jalonnements piétonniers

- Type Dv : constitué de 13 panneaux qui indiquent les jalonnements de pistes cyclables.

- Type Dc : constitué de 2 panneaux qui diffusent des informations locales.

- Type E : constitué de 26 panneaux de localisation

- Type EB : constitué de 2 panneaux qui indiquent les débuts et fins d'agglomérations.

- Type G : constitué de 10 signaux qui indiquent les positions des passages à niveaux.

- Type H : constitué de 10 panneaux d'information

- Type ID : constitué de 101 panneaux d'idéogrammes, de logotypes et d'emblèmes.

- Type J : constitué de 13 signaux qui font office de balises

- Type AK, K, KC, KD : constitué de 35 panneaux de signalisation temporaire

- Type M : constitué de 59 panneaux additionnels.

- Type R : constitué de 15 signaux lumineux

- Type SE : constitué de 37 signaux diffusant des symboles

- Type SR : constitué de 4 panneaux d'information sur la sécurité routière.

Cela constitue un domaine d'une ampleur et d'une complexité non négligeable dont la croissance a été graduelle depuis son origine au début du XX<sup>ème</sup> siècle. L'intérêt de l'approche

historique consiste à "pouvoir mettre en évidence les rôles successifs qui ont été attribués à la signalisation, au fur et à mesure des années, la nature des problèmes qu'elle était sensée traiter, la façon avec laquelle on y a répondu, et qui forcément perdurent en s'enrichissant de nos jours"<sup>4</sup>. Cela nous permet donc de comprendre les logiques et fonctions initiales de l'apparition de la signalisation routière et leur diversification au fil du temps. Nous allons voir que dans sa forme actuelle, la signalétique urbaine est une élaboration encore jeune comparée à l'échelle de l'humanité. Elle est apparue avant l'automobile, mais c'est réellement l'apparition de cette dernière qui en a permis la démocratisation. Brigitte Cambon de Lavalette propose de découper l'histoire de la signalisation routière en quatre époques consécutives, propres à la fonction dans le réseau qui lui a été donnée :

- La première consiste en une période préhistorique durant laquelle les éléments nécessaires à sa conception émergent.
- La seconde suit l'émergence rapide de la signalétique après l'apparition de l'automobile.
- Ensuite apparaît une période d'extension de la signalétique en lien avec des problèmes dus à la circulation urbaine.
- En dernière partie est abordée l'époque actuelle avec la généralisation de la prise en compte des besoins des usagers.

L'utilisation de systèmes de signalétique est très ancienne, on en retrouve des traces dès l'empire romain et il est rapporté que les babyloniens s'y seraient adonnés. L'auteure avance même que le balisage de l'espace serait un acte "naturel" car il est partagé avec certains animaux et certaines tribus primitives. Les plus anciennes traces de signalétiques qui sont arrivées jusqu'à nous sont des ancêtres des bornes kilométriques le long des voies romaines, permettant de connaître la longueur d'une route, de déterminer les distances entre les cités et d'aiguiller les voyageurs. Il n'est pas besoin de s'étendre beaucoup plus sur la "préhistoire" de la signalétique car l'information majeure qui se présente à nous, c'est que la signalétique *informative* qui jalonnent nos villes et nos bords de routes aujourd'hui fonctionne selon la même logique qu'à l'époque de l'empire romain. Ainsi l'action d'apposer sur une surface une information permettant aux individus de se repérer dans l'espace est une pratique très ancienne, que l'on continue de mettre en place de nos jours, caractérisée par sa dimension *informative*.

Ainsi, lorsque madame Cambon de Lavalette parle de l'apparition de la signalétique routière, il faut bien entendre le système de panneaux que nous connaissons aujourd'hui, ses règles de

---

4. Cambon de Lavalette, B. (n.d.). *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*. 1st ed. Actes INRETS, p.2.

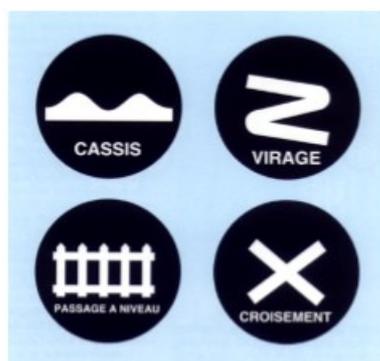
communication réunies sous le terme *iconique*. La première apparition de ce type de signalisation serait le résultat d'un acte, apparemment, spontané – ce qui n'est pas sans rappeler l'aspect "naturel" du balisage de l'espace vu plus tôt – et isolé, antérieur à l'apparition des automobiles. Ce dessin sur un rocher en zone montagneuse entre l'Autriche et la Suisse peut sembler quelque peu ridicule et pourtant cet acte est novateur. Il représentait les mâchoires de frein à sabot des attelages dans le but, premièrement, de se faire comprendre en dépassant un langage verbal, mais surtout, grâce à la contextualisation du message dans une zone montagneuse en amorce de pente, incitait le comportement à adopter. Le principe est donc de diffuser un message appelant à un comportement particulier dans un contexte particulier, les deux étant liés. "*La signalétique moderne a été édifiée par la suite à partir d'un raisonnement similaire*"<sup>5</sup>, ledit raisonnement devenant clair lorsque l'automobile prend son essor, mais qui fut aussi appelé durant la démocratisation de la bicyclette.

Lorsque l'auteure évoque la genèse de la signalétique routière, elle a en tête le début de la systématisation de la signalisation iconique. Celle-ci commence à poindre vers la fin du XIX<sup>ème</sup> avec l'apparition de nouveaux moyens de transports : la bicyclette puis l'automobile. Ces deux véhicules étant, durant leurs premières années respectives, l'apanage des élites, les populations urbaines y sont réticentes. Il est intéressant par ailleurs de remarquer comment la réserve des populations vis-à-vis de ces engins étaient indifférenciée, alors qu'aujourd'hui l'un est présenté comme alternative préférable à l'autre et véhicule accessible à toute la population. Je tiens à faire cette précision afin qu'il soit clair qu'à l'époque, cette circonspection à l'encontre de ces nouvelles machines tient plus d'un sentiment de malaise envers ces technologies nouvelles, plutôt que d'une haine viscérale contre ces appareils en particuliers. Mais il faut avoir en tête que ce malaise, à l'échelle d'une population, peut-être à l'origine de grandes passions. Cela s'est traduit par des manifestations, des actes de vandalisme, la restriction de passage dans certaines zones et certains débats, notamment sur le klaxon, ou la fièvre des tribuns est palpable dans certaines citations : "*la corne conférant à l'automobile un privilège plus insupportable encore que les privilèges féodaux abolis en 1789*". Cela permit l'apparition d'une multitude de panneaux arrangés dans un ordre incompréhensible, surchargés d'inscriptions et de publicités. La signalétique est alors presque illisible et rend le pilotage d'un vélo ou d'une auto cauchemardesque. Cet excès amène les associations d'utilisateurs et les pouvoirs publics à s'entendre en faveur d'une uniformisation des divers types de signaux.

---

5. Cambon de Lavalette, B. (n.d.). *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*. 1st ed. Actes INRETS, p.5.

C'est à travers la pratique sportive que la démocratisation et l'uniformisation de la signalisation moderne parviennent à être mises en place. En 1880 en Italie, un ensemble de signaux sont édités et installés en 1905 sur le territoire. Cette action découle de réflexions des clubs de cyclisme, la volonté d'être averti des dangers du tracé routier constitue le cœur de la réflexion sur la signalétique, son contenu prévenant des virages brusques ou encore de fortes déclivités. Cette logique s'est appliquée de manière analogue au monde de l'automobile, avec des associations sportives qui mettent en place de grandes courses, Paris-Rouen; Paris-Bordeaux et dont on peut retrouver l'esprit dans l'album de bande-dessiné Benoit Brisefer, La route du sud<sup>6</sup>. C'est à l'occasion de ces événements, qui datent du tout début du XX<sup>ème</sup> siècle, qu'apparaîtront sur les bords de route les premiers panneaux iconiques indiquant les obstacles à venir ainsi que l'itinéraire à suivre. Ces événements sportifs, largement suivis et encore emprunts d'une certaine renommée, ont contribué à faire évoluer les opinions publiques. Ainsi, les panneaux qui étaient à l'origine prévus pour entraver l'utilisation de ces véhicules ont finalement contribué à la facilitation de leur emploi.



*Panneaux présentés à la convention internationale de Genève, 1909<sup>7</sup>*

Les quatre premiers panneaux conçus, que l'on peut voir ci-dessus, préviennent les individus des dangers à venir. L'auteure remarque qu'il est intéressant de souligner que ces panneaux préviennent de dangers liés à l'environnement, et c'est justement sur ce point que réside la logique propre à la signalétique moderne *iconique* : elle a pour but, initialement, de pallier l'écart qui existe entre ces nouveaux véhicules, qui permettent vitesse et sentiment de liberté jusqu'alors encore inconnus, et un réseau de routes non-adaptées à ces technologies. Durant la Première Guerre mondiale, les voitures ont eu un rôle décisif, ce qui a permis le renforcement du réseau routier français et la création d'une catégorisation de ces dernières, le système des nationales et autres départementales que l'on connaît encore aujourd'hui.

---

6. Culliford / Garay, T. (1997). *La route du sud*. 1st ed. Le Lombard.

7. M.Duhamel, *Un demi siècle de signalisation routière*, AMC Eds, 1997.

L'essor pris par la circulation automobiles au cours de l'entre-deux-guerres pousse la réglementation à dépasser le rôle de simplificateur de circulation avertissant des dangers à venir, pour devenir un organisateur des relations entre usagers. Cette extension du domaine de la signalétique amène en 1929 à une codification de la forme des panneaux, c'est alors que la forme triangulaire correspond à un danger à venir, la forme circulaire désigne un mode de régulation et rectangulaire pour indiquer une direction. C'est donc à partir de ce moment que la signalétique réunit concrètement les différentes facettes que nous lui connaissons aujourd'hui : *préventive*, *coercitive* et *informative*. Cette nouvelle méthode permet à la signalétique de porter la nature et la spécification d'une injonction, perçues dans un même temps. Cela marque l'apparition d'une sémantique des panneaux, ce qui a permis l'augmentation régulière du nombre d'injonctions matérialisées.

Brigitte Cambon de Lavalette souligne bien que l'apparition de nouvelles manières de se véhiculer semble "*avoir eu un rôle incitatif décisif sur la création de la signalétique iconique* »<sup>8</sup> et qu'en retour, "*la signalisation routière ait été l'outil qui a permis à l'automobile de prendre l'importance qu'elle occupe dans les déplacements terrestres comparativement aux autres modes de déplacement*"<sup>9</sup>. L'étroit lien entre signalétique et automobile réside dans la dangerosité potentielle incarnée par cette dernière, car les améliorations consécutives du réseau routier étaient toujours en retard sur les capacités et performances des automobiles. Les routes seules ne pouvant donc contenir la puissance de ces véhicules, la signalétique doit mettre en adéquation les capacités de l'engin et les capacités du réseau. Cette approche ne concorde que rarement avec le point de vue de l'automobiliste qui considère les panneaux comme autant de dérangements qui lui sont imposés. Ce rapport des individus à la signalétique soulève, selon l'auteure, deux catégories d'interrogations :

\_ La mesure dans laquelle la conception des risques que la qualité du réseau peut engendrer dans la conduite d'une automobile.

\_ La capacité des messages sous forme iconique à transmettre les informations indispensables à la conduite d'un véhicule.

Nous avons donc un système de signalisation routière qui a premièrement eu pour objectif de faciliter la conduite d'engins sur un réseau non adapté, le risque d'accident pouvant freiner son essor. Par la suite, la congestion des routes urbaines, qui pesait aussi sur la démocratisation de l'automobile, a nécessité l'installation d'une signalétique destinée à mieux distribuer les flux de

---

8. Cambon de Lavalette, B. (n.d.). *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*. 1st ed. Actes INRETS, p.13.

9. Cambon de Lavalette, B. (n.d.). *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*. 1st ed. Actes INRETS, p.13.

voitures et leur stationnement. Sans cela, la rivalité existant avec les transports en commun n'aurait pas été à son avantage, et l'engorgement des voies urbaines portait atteinte à l'autonomie des autres usagers.

Si l'on considère les transports terrestres dans leur globalité, l'apparition de la signalisation dans les années trente ne concerne pas l'ensemble des modes mais semble plutôt être l'outil permettant l'émergence de l'un d'entre eux : l'automobile. Ainsi, son but est de faire disparaître ce qui pourrait être considéré comme des dysfonctionnements de même que les effets secondaires indésirables entraînés. La signalétique urbaine s'est structurée depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle sur le besoin de faciliter l'usage de la voiture, puis après les années trente, de devenir un assistant de conduite. Elle proscrit les autres modes de circulations considérés, au même titre qu'une pente abrupte ou une voie ferrée, comme des dangers.

L'intérêt de ce survol de l'histoire de la signalétique urbaine ne réside pas dans la multitude d'événements qui ont ponctué et dirigé son développement, mais dans la mise en avant de ces batailles d'influences qui ont pu avoir lieu. Ces dernières témoignent d'un passé vivant et même mouvementé, d'une époque où les individus pouvaient manipuler eux-mêmes la signalétique, il y avait une réelle proximité entre réglementations et utilisateurs de l'espace public. Cela nous montre aussi le glissement qui s'est opéré vers un contrôle de la signalétique de plus en plus exclusif. La proximité permettait aux individus d'avoir une emprise sur l'espace public bien supérieure à ce que l'on connaît aujourd'hui. Les réglementations échappant à notre contrôle et émanant d'une autorité définie mais invisible, le rapport entre usagers et signalétique est unilatéral et, dès lors, seuls les messages sont dignes d'attention, et non les messagers. Il me semble que ce positionnement, que l'on pourrait qualifier de désintéressé, face à la signalétique n'est pas sans rappeler certains points de vue exprimés par Noam Chomsky dans son ouvrage *Le langage et la pensée*<sup>10</sup>. Dans ce dernier, l'auteur aborde les difficultés rencontrées lorsque des scientifiques étudient un phénomène que l'on pourrait qualifier de "familier". Cette familiarité des phénomènes a tendance à les ériger comme plus ou moins naturels et nécessaires. Dans le cadre de ses recherches sur le langage, Noam Chomsky explique qu'il n'y a pas réellement de découverte de "faits mentaux", comme on pourrait l'entendre dans le cadre de la conquête spatiale par exemple, mais plutôt une mise en évidence, après signalement, d'un ressort cognitif. Comme nous avons pu le voir plus tôt, l'utilisation de la signalétique afin de faire passer un message n'est pas une pratique récente, même si les traces les plus anciennes utilisent directement des messages rédigés. La signalétique iconique peut être

---

10. Chomski, N. (1969). *Le langage et la pensée*. 3rd ed. Payot.

considérée comme une langue à part entière puisque les messages diffusés sont compris en tant que tels, et de plus, Brigitte Cambon de Lavalette expose les créations à partir de 1929 comme participant à l'apparition d'une sémantique des panneaux<sup>11</sup>. Si il existe donc une "*étude du sens des unités linguistiques et de leurs combinaisons*"<sup>12</sup> des panneaux et messages diffusés, il est donc possible que l'approche de Noam Chomsky soit transposable. Cela semble même indéniable lorsque l'auteur écrit que "*les phénomènes peuvent être si familiers que nous ne les voyons pas du tout*"<sup>13</sup>. Cette disparition du domaine de la réflexion, de voir sans regarder, me semble être fondamentale dans le cadre de cette observation des rapports entretenus par les individus avec l'espace public. Il ne me semble pas incongru que cette distance, voire même cette incompréhension des phénomènes qui régissent langage et signalétique, puisse être vue comme une perte de contrôle sur son environnement. C'est sur cet aspect particulier que ce travail va se concentrer, afin de déterminer **comment la compréhension des logiques et rouages de la signalétique urbaine pourrait permettre aux populations de se réappropriier l'espace public.**

Cette recherche se divisera en trois parties distinctes qui seront constituées de données bibliographiques, me permettant de construire mon propos sans avoir à décortiquer chaque point, ce qui rendrait ce travail quelque peu fastidieux. Chaque partie sera aussi construite autour de données récoltées lors d'entretiens semi-directifs que j'ai moi-même fait passer. Ces entretiens sont eux-mêmes divisés en trois parties, qui correspondent à celles de ce mémoire, afin de récolter les positions d'individus sur les aspects que je compte développer.<sup>14</sup>

Suivant la même logique que mon introduction, je pense que pour explorer des réflexions concernant un sujet, il faut d'abord aborder ses aspects théoriques. Dans un premier temps donc, il va s'agir d'étudier la signalétique routière d'une perspective extérieure. Cette approche a pour but de développer une théorie de la signalétique urbaine, afin de voir comment elle est organisée sans facteur humain. Concrètement, cela m'amènera tout d'abord à déterminer comment les individus considèrent cet outil à travers les entretiens, afin d'avoir les points de vue de profanes. Cela me semble nécessaire de construire mon propos autour de leurs opinions car c'est à eux, aux non-connaisseurs, que se destine ce travail, puisque ce sont avant tout ces non-connaisseurs qui

---

11. Cambon de Lavalette, B. (n.d.). *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*. 1st ed. Actes INRETS, p.11.

12. Larousse, É. (2017). *Définitions : sémantique - Dictionnaire de français Larousse*. [online] Larousse.fr. Available at: <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/s%C3%A9mantique/71932?q=s%C3%A9mantique#71134> [Accessed 17 Apr. 2017].

13. Chomski, N. (1969). *Le langage et la pensée*. 3rd ed. Payot, p.68.

14. La maquette dudit entretien est consultable dans les annexes de ce travail.

parcourent l'espace public. Cela me permettra d'explorer les différentes réflexions à venir à travers le prisme de ces informations. Par la suite, j'aborderai la signalétique dans sa réalité concrète, c'est-à-dire étudier les panneaux en tant que tels, dans leur forme, leur message, leur répartition ou encore l'autorité qui en gère la pose. Cette approche, ce regard sur les panneaux dans leur aspect intouchable, immuable, dépendant d'une autorité sur laquelle il semble que nous ne pouvons pas agir me semble être la porte d'entrée la plus pertinente. En effet cet aspect "maître/élève" n'est pas optimal, de mon avis, mais mieux je le présenterais et plus facilement je pourrais le déconstruire par la suite. Une fois la théorie clairement exposée, vient alors le temps des critiques de ce système. Il existe des associations, groupements d'individus qui analysent la signalétique telle qu'elle est appliquée de nos jours et qui, sans remettre en question la signalétique elle-même, réexaminent comment celle-ci pourrait être déployée sur le territoire. La encore, il me semble intéressant de se plonger dans ce travail en ayant en tête ce que les individus à qui j'ai fait passer des entretiens ont tendance à penser. Cela permettra un parallèle entre des particuliers intéressés qui montent un fascicule explicatif et l'avis tenu par des non-connaisseurs qui s'expriment sur leurs expériences quotidiennes. Enfin, le dernier point abordé dans cette première partie concerne les innovations technologiques dans le cadre de la signalétique urbaine. Cette approche consiste à voir la logique dans laquelle ces technologies sont mises à profit. L'important n'étant pas de faire passer des tests afin de savoir si ces apports sont pratiques ou non, mais bien de comprendre comment les individus se positionnent face à ces technologies. Le positionnement des individus n'étant pas entièrement en leur pouvoir, ces questions permettent aussi d'aborder la visions que les décideurs, les maîtres d'ouvrage/d'œuvre ont des populations dans lesquelles ils implantent leur système de signalétique. Se posent alors les questions de responsabilisation ou infantilisation que peut porter la signalétique. Cette dernière réflexion qui aborde la manière dont la signalétique affecte les individus qui l'utilisent / la subissent, permet de créer une transition vers la seconde grande partie de ce travail, concernant l'influence de la signalétique sur le quotidien de populations.

En effet la signalétique est un élément qui a une influence importante sur la vie quotidienne. Étant donné que l'espace public est régi par celle-ci, il faut en connaître les codes pour s'y déplacer sereinement et en autonomie, sinon il faut être accompagné pour être sur de s'en sortir sans troubles. Alors qu'auparavant je m'intéressais à la signalétique vue comme objet, le cœur de cette partie consiste à la considérer comme un instrument de grande influence. Les panneaux et signaux occupent une place incontestée dans un imaginaire collectif, car comme je l'ai écrit plus tôt, la connaissance de ce que l'on pourrait considérer comme une langue iconique est rapidement nécessaire. Cette connaissance des messages diffusés est indispensable dans un objectif

d'indépendance en espace public. Un enfant ne sera pas laissé en autonomie s'il ne comprend pas les principes qui régissent le déplacement piétonnier ou cycliste. De même que, bien que ce paradigme ne soit plus d'actualité sur des territoires aux populations denses, la connaissance du code de la route, donc des panneaux avant tout destinés aux automobilistes, est nécessaire pour conduire une voiture, longtemps symbole indétrônable de liberté. Ainsi le déplacement dans l'espace public nécessite ces connaissances, mais ces connaissances ne sont pas neutres ou simplement informatives, elles impliquent un comportement en retour. C'est bien sur ce point que le peu d'implication des populations dans la conception ou l'évolution de la signalétique urbaine pose problème. En effet, ce système tend à découper l'espace public de manière explicite ou implicite, donc évidemment à interférer avec le parcours des individus, mais aussi à altérer le rapport que ces derniers peuvent entretenir avec la ville dans son ensemble ainsi que les rapports entretenus avec les autres usagers. Les termes que j'utilise, "individus" et "usagers", tendent à normaliser les profils des utilisateurs de l'espace public, seulement la diversité des portraits et personnalités implique théoriquement autant de comportements dans ces espaces, et donc une certaine diversité d'intentions. Il est d'ors et déjà possible de désigner comme divergentes les manières de s'approprier l'espace public pour des actifs aux déplacements pendulaires, des touristes qui errent, des adolescents qui zonent ou encore des vagabonds qui vivent. Ces profils très marqués mettent bien en évidence tout d'abord que certaines catégories sont plus concernées par ce découpage que d'autres, mais qu'en plus certaines y sont bien plus sensibles. La encore, la réflexion sera initiée autour des informations récoltées grâce aux entretiens, afin d'avoir peut-être une idée plus précise de la conception de l'espace public par des individus communs contemporains. C'est à travers ces données que pourra être entamée la réflexion sur ce qu'a écrit Henri Lefebvre dans *Le droit à la ville*<sup>15</sup>, vision du début des années 1970 sur l'avenir des villes et l'émergence de l'urbain. La comparaison de ses suppositions et propositions avec la réalité semble intéressante à exploiter car le point de vue qu'il développe provient d'une époque où les villes ne sont pas régies selon notre logique contemporaine. Dès lors cela nous permettra de regarder avec un certain recul nos pratiques contemporaines. Cette prise de distance aura pour objectif de replacer les usagers au cœur des réflexions, ce qui a pu être quelque peu écarté avec les conceptions fonctionnalistes qui agissent depuis plusieurs décennies. La mise en parallèle de l'espace public contemporain avec les écrits de Michel Foucault, *Surveiller et punir*<sup>16</sup>, me permettra de questionner la responsabilisation et/ou l'infantilisation par la signalétique urbaine des individus dans l'espace public. Cette approche m'amènera alors vers l'ultime partie de ce travail.

---

15. Lefebvre, H. (1973). *Le droit à la ville*. 1st ed. Paris: Éd. Anthropos.

16. Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir*. 1st ed. Gallimard.

Celle-ci consistera à aborder le futur de la signalétique et notamment, une signalétique qui serait plus proche des individus. J'aborderai tout d'abord le concept de route nue, développé par l'ingénieur Hans Monderman aux Pays-bas durant les années 1990, dont l'objectif consiste en une responsabilisation des utilisateurs de l'espace public, quels qu'ils soient, en réduisant drastiquement le nombre de panneaux et autres signaux dans l'espace public. Il me semble pertinent d'explorer cette philosophie qui diffère fortement de celle adoptée pour l'agencement de la signalétique urbaine que nous connaissons. Toujours dans cette optique d'inspection de nouvelles manières de concevoir le déplacement dans l'espace public, il me paraît nécessaire de s'intéresser aux technologies numériques et notamment aux modifications qu'elles apportent dans le rapport à la ville. En effet ces dernières permettent aux usagers de l'espace urbain une aide au déplacement numérique, ne "polluant" plus l'espace physique. Il me semble que ce qu'il faut déterminer lorsque l'on aborde ces interrogations, c'est de savoir si ces appareils constituent un clivage presque permanent entre les individus et leur environnement, puisqu'il est démontré qu'une certaine dépendance peut apparaître entre utilisateurs et technologies numériques. Ou alors, au contraire, ces appareils signent un tournant dans la conception de la signalétique, rendant celle que nous connaissons obsolète, et cette signalétique "numérique totale" permet au contraire de créer de la proximité entre les individus et la ville qu'ils parcourent et entre les usagers de l'espace public grâce à la disparition de codes visuels physiques. La grande nouveauté de ces signalétiques numériques, c'est qu'elles peuvent être participatives, comme cela est le cas pour l'application Waze. Enfin, le dernier sujet abordé au cours de cette partie sera l'appropriation artistique de la signalétique urbaine. Je m'intéresserai à l'artiste Clet Abraham qui justement met à l'honneur le détournement des images iconiques des panneaux à travers l'Europe. Je conclurai cette présentation des différentes parties avec une citation de Victor Chklovsky qui précisément présente la fonction de l'art poétique comme étant l'art de "rendre étrange" ce qui est commun : *"les gens qui vivent au bord de la mer s'habituent tant au murmure des vagues qu'ils ne l'entendent jamais. A telles enseignes que nous entendons à peine les mots que nous prononçons... Nous nous regardons les uns les autres mais nous ne nous voyons plus. Notre perception du monde s'est évanouie, il n'est resté que la simple action de reconnaître"*<sup>17</sup>. L'action et l'œuvre artistique donc, comme assaisonnement des environnements de nos quotidiens routiniers.

Comme évoqué précédemment, afin de contrebalancer la bibliographie qui est utilisée dans le cadre de ce mémoire, il me semble nécessaire de mettre en place une méthodologie concernant la collecte d'informations auprès de populations. En effet, bien que les écrits qui servent à étayer mes

---

17. Chomski, N. (1969). *Le langage et la pensée*. 3rd ed. Payot, p.68.

propos se basent sur des études ou autres articles journalistiques, le ressenti de populations vivant quotidiennement l'espace public permettent d'insérer de nouveaux regards, profanes peut-être mais tirés d'expériences, dans l'étude de la signalétique urbaine. Ainsi donc cette collecte prend la forme d'entretiens semi-directif. Il consiste en une dizaine de questions ouvertes permettant aux interrogés de développer leurs pensées selon les trois thèmes développés le long de ce mémoire.

1\_ La signalétique comme objet a pour objectif d'explorer la représentation qu'ont les individus de la signalétique urbaine dans sa forme physique et dans sa répartition. L'hypothèse que je pose quant à cette première partie est que la signalétique urbaine faisant partie intégrante du « décor » de nos villes, les individus n'auront pas d'avis très étendus, de conception personnelle développée concernant la signalétique. Cette hypothèse se base sur le fait que les populations ne sont pas intégrées dans les processus précédant la mise en place de la signalétique, camouflant l'aspect théorique de la signalétique. Les réponses peu développées de cette première partie seront à mettre en contraste avec celles de la seconde partie.

2\_ Je pose donc l'hypothèse que la seconde partie, la signalétique comme influence sur la pratique de l'espace public, permette aux individus de développer des réponses plus conséquentes que précédemment. En effet, puisque les questions portent alors sur de multiples expériences vécues, les interrogés ont accès à une base de données aussi conséquente que leur pratique de l'espace public. L'intérêt de cette mise en contraste réside dans une volonté de réhabilitation de la question de la signalétique urbaine. Il semble que cette dernière est si fortement ancrée dans une imagination collective que l'opinion commune est de dire qu'il n'y a pas grand-chose à développer la concernant, elle paraît évidente. Cette seconde partie a donc pour but de souligner la capacité des individus à développer une pensée concernant la signalétique à travers leur expérience. Vient ensuite la troisième partie de l'entretien, qui a pour but de dépasser ces conceptions uniquement basées sur l'empirisme.

3\_ L'entretien se conclut sur la signalétique urbaine comme vecteur d'appropriation de l'espace public. Le but ici est de proposer d'autres conceptions de la signalétique urbaine, ou disons des altérations de celle que nous connaissons, afin de voir si cela nourrit les réponses concernant le futur de la signalétique. Cela permet de déterminer si les individus estiment que la signalétique n'a pas à être modifiée ou alors, si ces conceptions et/ou altérations proposées intriguent, de faire tomber ce masque d'immuabilité que semble porter la signalétique urbaine. Mon hypothèse est bien entendu la seconde proposition, qui consiste donc à dire que si les populations avaient meilleure conscience de l'emprise de la signalétique sur leur pratique de l'espace public ainsi que des exemples d'autres manières d'aborder la question, alors il pourrait se développer une remise en question de la méthode actuelle et une volonté de s'approprier l'espace public.

Ces entretiens ont été passés après prise de rendez-vous avec les individus interrogés, les lieux dépendant de ce qui était le plus accommodant. Le seul critère pour la population interrogée est d'être en possession du code de la route, afin d'avoir une base de connaissance commune de la signalétique urbaine. Ce choix résulte d'une hypothèse selon laquelle la position des individus rencontrés ne dépend pas de critères biographiques mais plutôt de leur manière de parcourir l'espace public. La signalétique urbaine étant identique pour tous, il est possible d'imaginer qu'elle « normalise » les comportements, et donc que les avis et réactions correspondent à un mode de déplacement particulier plus qu'à des caractéristiques personnelles.

# PARTIE I – LA SIGNALÉTIQUE URBAINE COMME OBJET

---

## a) Appréhensions de la signalétique urbaine dans le quotidien

Le terme « signalétique urbaine » semble souvent appeler une image précise chez les individus, mais quand arrive le moment de mettre des mots sur cette image, l'objet semble perdre en netteté. Cette impression m'est apparue grâce à la première question des entretiens : *Pourriez-vous m'exprimer ce que représente le terme « signalétique urbaine » pour vous ?* Ce questionnement, posé en introduction, après avoir présenté le sujet traité, a pour but de recueillir les pensées qui se présentent immédiatement à l'esprit de personnes qui n'abordent pas ces problématiques régulièrement. Les réponses montrent que les panneaux concentrent la majorité des opinions. Ainsi on peut trouver comme définitions brutes que « *ce sont les panneaux qui nous disent ce qu'il faut faire* » par C., ou encore que c'est « *tout ce qui est direction, stop, panneaux d'interdiction...* » nous énumère J., ou plus directement que la signalétique urbaine c'est « *Les panneaux qui sont installés dans la rue* » pense L. En effet ces objets ont une place de premier ordre dans l'idée qui est faite de la signalétique urbaine, les individus pensent dans un premier temps à un outil physique disposé dans l'espace public. Ce constat semble logique dans la mesure où ce dispositif constitue une part majeure de l'apprentissage du code de la route, et par la suite c'est avec celui-ci que la plupart des comportements se calibrent. L'interaction semblant jouer un rôle important dans cette hiérarchisation, il paraît donc logique que d'autres éléments de mobilier tels que les potelets, les plaques de nom de rue ou encore certains agencements de rétrécissement de voies ou de ralentisseurs ne soient pratiquement pas évoqués. Ce fait est intéressant car on remarque alors que les panneaux, qui énoncent le comportement à adopter en diffusant un message, ont plus de poids dans la conception de la signalétique que des dispositifs qui influent physiquement sur le parcours de l'espace public. Toujours dans ces réponses à cette question d'introduction, une fois le sujet quelque peu creusé, des idées plus conceptuelles font leur apparition. Ainsi la signalétique devient « *une obligation, quelque chose à quoi je dois obéir* » selon F. ou encore que « *c'est la loi, et qu'il faut la suivre pour ne pas se faire avoir* » a répondu A. De but en blanc l'aspect coercitif est le principal aspect relevé, faisant de l'ombre à des dispositifs bien plus rigides qui régissent l'espace public. C'est pour cette raison que j'ai écrit plus tôt qu'une fois venu le moment de mettre des mots sur cette signalétique, l'image qui semblait nette devient rapidement approximative. Ce flou semble normal, car la signalétique n'est finalement pas un concept simple, elle possède une réalité physique

très étendue, comme nous avons pu le voir dans l'introduction, mais aussi une dimension conceptuelle riche, bien que souvent en friche dans l'esprit des gens. Après avoir reçu ces témoignages, il m'a semblé nécessaire d'essayer d'élaborer moi-même une définition de la signalétique urbaine à laquelle je me rapporterais lorsque j'utiliserais ce terme. Celle-ci doit réussir à réunir les dimensions physiques et conceptuelles de la signalétique, il faut qu'elle désigne le lien entre cette volonté de quadrillage de l'espace public et la réalité physique des dispositifs. Je propose donc une définition qui pourrait convenir à ce terme : La signalétique urbaine désigne les dispositifs physiques mis en place dans les rues, ainsi que les procédés de création, répartition et gestion de ces dispositifs qui influent, implicitement ou explicitement, sur le mouvement ou l'immobilité des individus dans l'espace urbain. Exprimée de cette manière, la signalétique urbaine désigne un processus qui se développe dans le temps ainsi qu'un objet déployé dans l'espace public.

Cet état d'objet est le premier abordé au cours des entretiens, afin de comprendre quel rôle occupe la signalétique urbaine dans l'esprit des individus. C'est par conséquent l'avis des individus concernant la signalétique qu'ils croisent quotidiennement, ou du moins régulièrement, que cherche à sonder la première question. Ainsi les réponses données nous permettent d'avoir une idée de la manière dont le facteur temps joue sur cet objet profondément statique. Chaque personne questionnée en est venue à exprimer, selon ses propres mots, un même phénomène : « *Quand je marche je n'y fais pas attention* » nous dit A., « *On ne les voit plus en fait* » et « *dans les trajets quotidiens on est habitués donc on ne les remarque plus* » a répondu F. et D. de nous dire « *qu'à la fin on n'y prête plus attention* ». Le problème qui se pose ici semble être l'inadéquation entre un système de signalétique statique dans le temps et des individus qui voient passer chaque journée. Les procédés d'habitude et de routine ne sont pas pris en compte par la signalétique telle que nous la connaissons. Pourtant cela pose un réel problème lorsque l'on apprend que les trajets courts et/ou quotidiens concentrent 74 % des accidents mortels dans l'espace public<sup>18</sup>. Ce sont donc clairement des trajets où l'habitude submerge les règles dictées. La familiarité avec ces espaces peut alors pousser à adapter le code de la route selon ses besoins immédiats, dirigés possiblement par le stress, un retard ou des problèmes d'ordre personnel ou professionnel. Il serait presque possible de discerner dans ces largesses que les individus s'autorisent une notion « d'habiter » le trajet. Dès lors chacun se pense professionnel de son parcours et accepte difficilement que des règles soient imposées alors qu'elles ne permettent pas une efficacité de trajet optimale. Cela mène donc à une baisse de vigilance, à certains négligences, notamment concernant le port de la ceinture de sécurité

---

<sup>18</sup>quotidien, L. (2017). *Prévention AGPM : Le trajet quotidien*. [en ligne] Agpm.fr, <https://www.agpm.fr/prevention/fiches/conseils-prevention-routiere-le-trajet-quotidien.php> [15 juillet 2017].

ou encore à circuler à des vitesses inadaptées. Ces maux ne concernent pas que les automobilistes, il y a régulièrement des faits divers concernant des piétons qui par manque de vigilance se mettent en danger<sup>19</sup>. La raison principale évoquée est l'utilisation accrue des smartphones qui isole l'utilisateur de son contexte. Quel que soit le mode de déplacement, il me semble que la signalétique urbaine ne remplit que partiellement sa mission d'harmonisation des flux car sa capacité à attirer l'attention des usagers décroît inexorablement avec le temps. Et bien que F. dise qu'« *en voiture il y a vraiment la loi qui te rappelle à l'ordre* » et J. d'assurer qu'« *en voiture il respecte complètement [les règles] bien sûr* », il n'empêche que deux tiers des accidents surviennent à moins de 15 kilomètre du domicile<sup>20</sup>, dans cette idée que la connaissance du lieu est une garantie contre un accident malchanceux. Là où la signalétique est franchement défailante, c'est que justement elle n'arrive pas à diffuser le message que le danger ne vient pas d'un contexte physique statique, mais d'une irrégularité des situations auxquelles il faut constamment s'adapter. Il y a donc une incapacité à s'adapter aux différents modes de déplacements ainsi qu'à l'infinité théorique de situations qui peuvent voir le jour. Cela se confirme grâce aux entretiens avec la réponse de D. qui « *anticipe, moi je suis à vélo, je connais le feu du coup je sais quand je peux le griller ou non* », ou encore F. qui dit qu'« *en fonction de mes besoins, je choisis de respecter ou non* ». Nous avons donc des individus qui sur des trajets quotidiens ne voient cette signalétique que comme un élément propre à l'espace public, bien entendu, mais si ancré qu'ils ne se déplacent pas selon les messages diffusés mais plutôt de manière transversale. Le parcours d'un espace connu est pensé selon son efficacité et, cela arrive forcément, si la signalétique est adaptée alors elle sera respectée. Alors qu'en tant que conducteur la signalétique, même si avec l'habitude sa perception s'érode, est perçue comme un système descendant qu'il faut respecter parce que les risques sont réels, le rapport avec ce système de la part des praticiens des transports doux est tout autre. Ceux-ci, percevant premièrement leur déplacement physique par un effort, adaptent avant tout leur respect de la signalétique en fonction d'un déplacement efficace plutôt que leur parcours à ce qu'elle autorise. Cela semble logique si l'on a à l'esprit l'historique de la signalétique exposé en introduction. Son développement est intimement lié à la démocratisation de l'automobile. Cela implique que les formes, les couleurs, la manière dont tout le dispositif est déployé dans l'espace public sont hérités d'une époque où l'automobile devenait toute puissante et gagnait la priorité sur les autres moyens de déplacement. Il semble donc logique qu'aujourd'hui, les problématiques écologiques et sécuritaires désignant les

---

19Franceinfo. (2017). *Sécurité routière : de plus en plus de piétons tués*. [en ligne], [http://www.francetvinfo.fr/sante/prevention/securite-routiere-de-plus-en-plus-de-pietons-tues\\_2257677.html](http://www.francetvinfo.fr/sante/prevention/securite-routiere-de-plus-en-plus-de-pietons-tues_2257677.html) [14 juillet 2017].

20quotidien, L. (2017). *Prévention AGPM : Le trajet quotidien*. [en ligne] Agpm.fr, <https://www.agpm.fr/prevention/fiches/conseils-prevention-routiere-le-trajet-quotidien.php> [15 juillet 2017].

transports doux comme solutions, il y ait une adaptation des comportements face à une signalétique qui peut sembler obsolète. Il y a donc nécessité de penser de la penser autrement.

### **b) Modifications de la signalétique envisagées**

Le fait que la signalétique perde de son efficacité lorsque l'habitude s'installe était l'une des hypothèses que je me posais lors de la construction du plan et, par conséquent, des entretiens. C'est pourquoi la question suivante porte sur ce que les personnes questionnées modifieraient dans la signalétique urbaine telle qu'ils la connaissent, en vue de résoudre les problèmes cités plus tôt. L'intérêt de cette question réside dans la multiplicité de réponses qu'elle appelle, car il semble probable que celles-ci seront propres à l'expérience de chacun. En effet les réponses abordent les formes données à la signalétiques, sa disposition dans l'espace, la problématique posée par l'augmentation du nombre de pistes cyclables, leur qualité et ce que cela implique dans l'organisation des flux qui incombe à la signalétique. Il y a même de timides remises en question du système dans son ensemble à cause d'un sentiment d'obsolescence de celui-ci. Les sujets cités précédemment correspondent à des groupes créés en fonction des réponses données, groupes qui sont donc plus nombreux que le thème de l'habitude qui était le plus abordé à la première question.

Le thème qui a été le plus régulièrement repris est celui de la visibilité des panneaux : « *Je les rendrais plus visibles, plus esthétique* » a répondu A, ou qu'il serait « *possible de les rendre plus visible en les rendant plus drôle* » pense L. Il y a donc cette idée qu'actuellement la signalétique n'est « *peut-être pas assez visible [et] donc qu'il faudrait la rendre plus visible* », à l'instar de ce qu'a répondu G. Cette fois encore, lorsque l'on parle de signalétique, ce sont avant tout les panneaux qui concentrent le plus d'attention. Il y a ici cette volonté de changer la forme de ce qui est mis en place actuellement car celle-ci pourrait être coupable de l'efficacité limitée de la signalétique urbaine. Mais si on les met, comme le suggère T., « *Plus en hauteur* » afin de les voir de plus loin, il n'est pas sûr que les effets sur les usagers soient toujours bénéfiques une fois habitués à cette configuration. F. nous dit que pour réellement voir un panneau durant les trajets quotidiens ou réguliers : « *il faut vraiment que ça change pour qu'on le remarque* ». Donc un changement de dimensions, de couleurs ou de formes serait bien entendu remarqué les premiers temps, mais cela ne changera pas le rapport qu'entretiennent les individus à la signalétique.

Culturellement, la relation des Allemands à la signalétique est très respectueux<sup>21</sup> car il y a dans l'histoire de cette population des événements qui l'ont amené à considérer le respect des lois comme essentiel. Ainsi il est peu commun de voir quelqu'un traverser au feu rouge même si aucune voiture n'arrive. Ils ont une culture où « *on vous répétera le règlement plutôt deux fois qu'une, non pour vous ennuyer, mais pour que tout le monde ait bien compris, pour votre bien, celui de la communauté et celui du monde ordonné qu'elle habite* »<sup>22</sup>. Cette importance donnée aux règles est propre à une population particulière. Cela amène donc à penser que même si l'on modifie la forme de nos panneaux, cela n'affectera sûrement les comportements que temporairement, le temps que la surprise passe. Pour illustrer ce propos, l'exemple de la Grand' Place de Lille me paraît pertinent. Durant la seconde moitié de l'année 2016, cette place a été en travaux afin de créer une zone de rencontre<sup>23</sup>. Ce dispositif, assez récent, sa fiche de description ayant été rédigée par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en 2009, a pour but de mettre les piétons à l'honneur. Lorsque ce panneau est mis en place, la vitesse des tous les véhicules est limitée à 20km/h<sup>24</sup> et les piétons ont la priorité absolue sans obligation de circuler sur les trottoirs. Ce dispositif créait certaines inquiétudes chez les commerçants qui avaient peur de voir leur clientèle baisser, mais semblait tout de même être bien accueilli dans son ensemble. La possibilité que cet espace enthousiasme les habitants était réelle, avec la mise en avant dans la presse de cette possibilité de [re]découvrir un espace architecturalement riche<sup>25</sup>. Cet article, diffusé dans la presse le jour de la livraison du chantier, évoque les nouvelles possibilités de circulation et même de rapport à la ville dans sa dimension physique et son histoire. Ainsi donc, l'ancrage de la priorité piétonne sur cette zone semblait intéresser les habitants. Seulement, quelque mois plus tard, une fois la surprise passée et de nouvelles habitudes créées, l'efficacité du dispositif est mise à mal et son intérêt s'est restreint. Ce qui est en cause est le comportement des automobilistes qui se « *moquent éperdument des impératifs liés à la zone de rencontre* »<sup>26</sup> peut-on lire dans cet article au titre

---

21Libération.fr. (2017). *Pourquoi traverser au rouge est impensable en Allemagne ?*. [en ligne], [http://www.liberation.fr/debats/2016/04/19/pourquoi-traverser-au-rouge-est-impensable-en-allemande\\_1447272](http://www.liberation.fr/debats/2016/04/19/pourquoi-traverser-au-rouge-est-impensable-en-allemande_1447272) [12 juillet 2017].

22Libération.fr. (2017). *Pourquoi traverser au rouge est impensable en Allemagne ?*. [en ligne], [http://www.liberation.fr/debats/2016/04/19/pourquoi-traverser-au-rouge-est-impensable-en-allemande\\_1447272](http://www.liberation.fr/debats/2016/04/19/pourquoi-traverser-au-rouge-est-impensable-en-allemande_1447272) [12 juillet 2017].

23La Voix du Nord. (2017). - *La Grand-Place de Lille devient une super-zone de rencontre, avantage aux piétons*. [en ligne], <http://www.lavoixdunord.fr/29483/article/2016-08-02/la-grand-place-de-lille-devient-une-super-zone-de-rencontre-avantage-aux-pietons> [12 juillet 2017].

24Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (2009). *la zone de rencontre*. Paris: République française.

25Lille.maville.com. (2017). *La Grand-Place, une zone de rencontres avec le patrimoine. Info*. [en ligne], [http://www.lille.maville.com/actu/actudet\\_-La-Grand-Place-une-zone-de-rencontres-avec-le-patrimoine\\_12680-1022654\\_actu.Htm](http://www.lille.maville.com/actu/actudet_-La-Grand-Place-une-zone-de-rencontres-avec-le-patrimoine_12680-1022654_actu.Htm) [12 juillet 2017]

26La Voix du Nord. (2017). *Lille - La zone de rencontre de la Grand-Place a-t-elle atteint son point de non-retour ?*. [en ligne], <http://www.lavoixdunord.fr/196992/article/2017-07-27/la-zone-de-rencontre-de-la-grand-place-t-elle-atteint-son-point-de-non-retour> [15 aout. 2017].

tranché : « La zone de rencontre de la Grand-Place a-t-elle atteint son point de non retour ? ». Il semblerait que le problème soit bien celui vu plus tôt de l'habitude, et le choix qu'elle semble attribuer de pouvoir respecter ou non les règles. Dans ce cas particulier les incivilités sont particulièrement nocives puisque face à des voitures qui s'octroient la priorité, ce ne sont pas les usagers les plus fragiles qui peuvent s'interposer. Voici donc un exemple où une nouvelle infrastructure de circulation a été érigée afin de modifier les rapports entre usagers sur laquelle les anciennes logiques ont rapidement repris le dessus. Cela montre qu'un simple changement matériel ne suffit pas à changer les comportements.

Le collectif Rue de l'Avenir propose lui, afin d'effectivement réduire la vitesse des automobiles, à ce que la voie allouée aux voitures soit réduite, car moins il y a de marge de chaque côté du véhicule, plus les usagers ont tendances à réduire leur vitesse instinctivement<sup>27</sup>. Je tiens à faire cette remarque car, j'ai écrit plus tôt que les individus interrogés sur la signalétique pensent prioritairement aux panneaux et non aux dispositifs qui modifient la voie pour obliger les usagers. Il est intéressant de voir que dans le cas de Lille les panneaux sont présents, la voie ne comporte pas d'obstacle et pourtant le projet ne fonctionne pas à l'optimal. La conclusion de cette démonstration est la suivante, l'arrivée de panneaux modifiés a sûrement attiré l'attention, mais ils ont fini par se fondre dans le décors. D'autant plus que, dans le cas d'une amélioration de la visibilité des panneaux, il ne me paraît pas certain que cela change les comportements puisqu'à la différence du cas de Lille, les messages diffusés et l'organisation des espaces resteraient les mêmes. Cela me pousse donc à penser qu'un simple changement de la forme ne permettrait pas de réellement pallier les défauts de la signalétique telle que nous la connaissons. La solution se situe peut-être dans le second groupe d'arguments relevé lors des entretiens : la dispositions de la signalétique urbaine dans l'espace public.

La signalétique urbaine est déployée sur des espaces où les usagers nécessitent des indications afin de savoir comment se comporter selon leur mode de déplacement. Il est apparu lors des entretiens que la disposition décidée par l'autorité compétente semble parfois illogique aux yeux des usagers. D., qui pratique régulièrement l'auto-stop, critique les panneaux d'entrée de ville qui parfois « *sont au milieu de nulle part et du coup on ne sait pas vraiment ce qu'il se passe* », et voudrait que cette information sur la limite de la ville corresponde à une réalité physique, ce qui n'est pas toujours le cas. Il parle d'ailleurs d'une entrée de Rennes où « *le panneau est au milieu d'une route sans bâtiments, ce qui fait qu'être dans ou en dehors de Rennes ne change rien* ». Cela

---

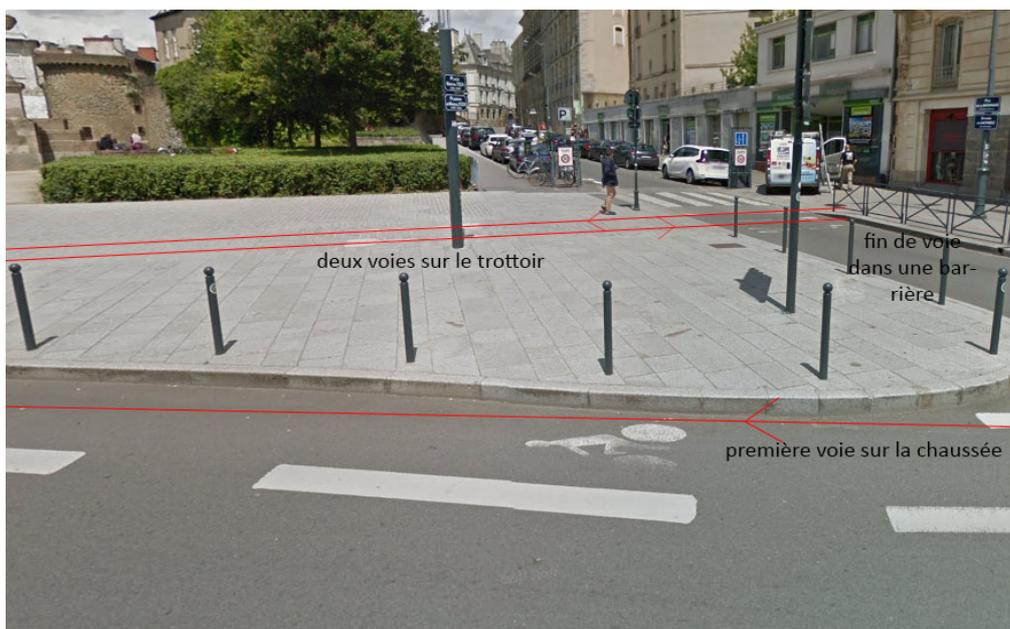
<sup>27</sup>Aménagement et bonnes pratiques, [ebook] Paris, [http://www.ruedelavenir.com/wpcontent/uploads/2010/11/broch\\_amenagements.pdf](http://www.ruedelavenir.com/wpcontent/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf) [4 juillet 2017].

semble paradoxal étant donné que l'entrée d'une ville suppose que l'on trouve des choses construites. Cette problématique de ne pas savoir comment agir face à cette signalétique possiblement déconcertante revient concernant d'autres dispositifs, notamment la piste cyclable. « *On marchait sur le trottoir mais on avait pas vu qu'il y avait une piste cyclable* » et que « *Ça arrive de ne pas savoir ou il faut être, ce n'est pas bien indiqué* » nous dit B. concernant la disposition de la signalétique, et J. de dire que « *Dans les aménagements il y a des paradoxes, des fois il ,n'y a pas de voie vélo du tout* » à propos de l'absence d'aménagement. Ainsi la mauvaise répartition de la signalétique, et même simplement sa non-crédation dans certains cas, provoque une demande d'amélioration de la part des usagers. Et il est clair que dans certains cas, le sentiment que certains dispositifs sont bâclés ne peut être exagéré. La majorité des critiques concernant la disposition de la signalétique concerne les pistes cyclables. En effet leur expansion rapide (+300 % en Île-de-France en 15 ans<sup>28</sup>) et la culture du vélo peu développée en France amène une situation où l'inexpérience des décideurs couplée avec la demande des usagers permet la création de quelques aberrations. On peut voir des pistes qui finissent en impasse<sup>29</sup>, sur des parkings, qui ne sont pas adaptées aux trajectoires permises par un vélo ou alors des obstacles le long du parcours qui gênent fortement la pratique. En tant qu'objet, les pistes cyclables sont rarement bien conçues, et j'ai moi-même plusieurs exemples à citer dans la ville de Rennes qui paraissent invraisemblables. Je ne parlerais que des deux cas qui me troublent le plus, il y a ces pistes cyclables parallèles, l'une sur la chaussée et l'autre en plein milieu du trottoir à l'entrée du Mail Mitterrand depuis la place de la République. La piste sur la route est la plus pratique pour rouler mais les virages successifs mettent mal à l'aise cycliste et conducteurs, certains coupant la trajectoire des autres et créant du conflit, l'autre piste est en plein milieu d'un trottoir où il peut y avoir du monde, et ce monde ne fait pas forcément attention au tracé, blanc sur beige, de la piste cyclable. L'autre exemple se situe rue de Saint-Malo, après avoir passé le carrefour avec la rue Legraverend. Il s'y trouve une piste cyclable disposée sur le trottoir qui se croisent deux fois avec avec la zones piétonnière. Par expérience cela ne fonctionne pas, mais il me semble que même sans expérience ce projet semblait difficilement viable, piétons et cyclistes ne suivant pas cet entrelacement de voies.

---

28leparisien.fr. (2017). *Quand les pistes cyclables ne mènent... nulle part*. [en ligne],<http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/quand-les-pistes-cyclables-ne-menent-nulle-part-14-11-2016-6327705.php> [15 juillet 2017].

29leparisien.fr. (2017). *Quand les pistes cyclables ne mènent... nulle part*. [en ligne],<http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/quand-les-pistes-cyclables-ne-menent-nulle-part-14-11-2016-6327705.php> [15 juillet 2017].



Exemple de l'entrée du Mail Mitterrand, Rennes, Google Street View.



Exemple de la rue de Saint Malo, Rennes, Google Street View.

Il est donc clair que nous n'avons pas encore le génie hollandais pour la création de ces pistes, et qu'elles sont donc aujourd'hui, en tant que dispositif de signalétique, mal conçues. Et pourtant il y a de la demande, à l'image de J. qui serait favorable « *Pour qu'il y ait des voies sécurisées et fonctionnelles pour les cyclistes* » ainsi que la reconnaissance de ce qui a été produit, avec tout de même un bémol pour B. « *C'est bien qu'il y ait plus de pistes cyclables, mais ce n'est pas toujours clair* ». Nous sommes donc dans une situation où le vélo n'est pas remis en cause, la piste cyclable non plus, mais bien le déploiement de ce dispositif. A partir de ce point, il semble y

avoir deux alternatives principales pour améliorer les pistes qui peuvent être source de trouble pour tous les usagers. La première est d'améliorer techniquement ces dispositifs, à l'image de la Hollande. Seulement, après avoir parcouru Amsterdam en voiture, en vélo et à pied, la cohabitation de trois espaces réservés à trois modes de déplacement différents provoque un accroissement non négligeable des éléments de la signalétique. Je me suis personnellement senti submergé par cette profusion d'information et me suis retrouvé plusieurs fois dans la situation où, n'ayant pas compris où je devais être, je gêrais le flux. Cette expérience mise en parallèle avec un sondage commandé par les clubs automobiles des pays d'Europe, démontrant que la plupart des automobilistes européens interrogés considèrent que le trop plein de panneaux peut causer « confusion et distraction »<sup>30</sup>. Cela amène donc à examiner la question de l'impact de l'augmentation drastique de messages, dans la mesure où nous avons vu plus tôt que le respect des règles édictées par la signalétique urbaine n'est pas l'une des principales qualités de notre culture. Sinon, il est bien entendu possible qu'à la manière des hollandais la population s'habitue à ce type de système et s'y plie, mais cela ne me semble pas être une certitude. Autrement, l'alternative pourrait être d'alléger la signalétique et d'assouplir les règles. Plutôt que d'avoir des espaces strictement appropriés par les usagers, il est possible d'imaginer un panel de règles qui sont construites autour des transports doux, qui représentent la majorité des occupants de l'espace public<sup>31</sup>, auquel les automobilistes devraient s'adapter. Cela semble légitime puisque de nos jours le découpage et la circulation dans l'espace public sont régis par une signalétique qui se concentrent avant tout sur la circulation automobile et fait graviter les autres autour. Actuellement, comme nous le dit F. « *il faudrait que l'on puisse avoir des largesses parce que nos trajets [en déplacement doux] ne sont pas orthogonaux* », et par conséquent, « *Je sais que des fois je fais des choses que je n'ai pas le droit de faire, mais si je suis les règles, je perds du temps et du coup il faudrait quelque chose de plus flexible* ». Il existe donc cette impression que le système n'est pas en adéquation avec tous les modes de déplacement mais surtout avec un seul : l'automobile.

Le système que l'on connaît de nos jours est très mécanique, dans une recherche d'efficacité, chaque usager devenant une impulsion électrique parcourant le circuit qui lui est destiné. Les éléments de signalétique deviennent alors des composants électroniques agissant sur les flux. Les feux de signalisations peuvent être comparés à des boutons poussoirs, ouvrant ou fermant un circuit, laissant donc passer ou non le courant. Ou encore une intersection mal conçue peut être vue comme

---

<sup>30</sup>Libre.be, L. (2017). *Trop de panneaux: les automobilistes ne s'y retrouvent plus*. [en ligne] Lalibre.be., <http://www.lalibre.be/actu/international/trop-de-panneaux-les-automobilistes-ne-s-y-retrouvent-plus-51b8a13ae4b0de6db9b42314> [7 juillet 2017].

<sup>31</sup>L'interconnexion n'est plus assurée. (2017). *Les potelets métalliques, cauchemar du piéton*. [en ligne], <http://transports.blog.lemonde.fr/2013/09/04/les-potelets-metalliques-cauchemar-du-pieton/> [11 juillet 2017].

une ampoule en sur-tension, recevant un flux trop important, le courant s'accumule et met à mal le dispositif. La recherche constante de vitesse apportée par l'automobile<sup>32</sup> a créé ce rapport d'efficacité à la ville. Or cette efficacité recherchée n'est pas optimale pour les transports doux qui subissent la prééminence de la voiture. Pourtant cette pensée que la signalétique est nécessaire pour une meilleure répartition des flux n'est pas complètement fondée. Pour étayer ce point de vue, il semble pertinent de citer l'exemple de Lausanne<sup>33</sup>. En septembre 2011, en pleine heure d'affluence, une coupure d'électricité éteint tous les feux de la ville. « *Pendant plus d'une heure, la circulation de Lausanne n'était plus régulée, c'était à proprement parler l'anarchie* »<sup>34</sup>. Au lieu d'une ville bloquée par cette perte de repère, le trafic n'aura rarement été aussi fluide, il n'y a eu aucun accident à déplorer et aucune tension entre usagers n'a été relevée, cet incident a permis une expérience de « coopération sociale spontanée ». Il y a donc eu passage d'une logique d'efficacité individuelle, où chacun a sa place dans la ville pour aller le plus vite possible, à une logique d'harmonisation globale, où la fluidité de l'ensemble prédomine le besoin particulier. Cela va à l'encontre de la logique même de la signalétique urbaine qui a pour objectif premier de faciliter le déplacement de chaque usager. Je ne sais pas si l'exemple de Lausanne en est à l'origine, mais la ville de Genève désire, en cette année 2017, assouplir le fonctionnement de certains de ses carrefours<sup>35</sup>. En effet, le Département cantonal de Genève s'est rendu compte qu'à certains croisements, l'utilisation de sémaphores n'était pas nécessaire. Ils ont par conséquent remplacé les feux inutiles par des cédez le passage ou des stops, et les feux nécessaires pour réguler les mobilités pendulaires passent au clignotant la nuit et les week-end. Il y a donc pour projet d'assouplir la régulation des carrefours en essayant d'adapter la signalétique aux moments où elle est franchement nécessaire, complètement fonctionnelle en heure d'affluence et partielle quand le trafic est plus décousu et nécessite une adaptation de la part des usagers. Cette responsabilisation des usagers semble intéressante car cela remet en question ce rapport à la signalétique qui consiste à faire ce qui est autorisé ou non. Le canton de Genève propose en plus de mettre en place une vague verte pour les cyclistes. La vague verte consiste en une configuration des feux tricolores afin de ne pas rencontrer de feu rouge sur un axe lorsque l'on circule en respectant les limitations de vitesse<sup>36</sup>. La prise en compte du grand intérêt que revêt pour les cyclistes le fait de ne pas avoir à régulièrement

---

32OLLIVRO, Jean, *l'homme à toutes vitesses*, Espace et territoire, 2000.

33Contrepoints. (2017). *Lausanne : l'efficacité de l'anarchie routière* | Contrepoints. [en ligne], <https://www.contrepoints.org/2011/09/13/45697-lausanne-lefficacite-de-lanarchie-routiere> [12 juillet 2017].

34Contrepoints. (2017). *Lausanne : l'efficacité de l'anarchie routière* | Contrepoints. [en ligne], <https://www.contrepoints.org/2011/09/13/45697-lausanne-lefficacite-de-lanarchie-routiere> [12 juillet 2017].

35 tdg.ch/. (2017). *Des feux vont disparaître, d'autres clignoter le dimanche*. [En Ligne], <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/feux-disparaitre-clignoter-dimanche/story/18626910> [15 juillet 2017].

36Madame la maire. (2017). *Madame la maire, j'ai une idée: Vague verte : fluidifier le trafic*. [en ligne], <https://idee.paris.fr/vague-verte-fluidifier-le-traffic> [24 juillet 2017], site de la Mairie de Paris.

s'arrêter dans la même impulsion de responsabilisation de conducteurs montre que les autorités locales remettent en question les logiques actuelles du déplacement dans l'espace public.

La question de l'adaptabilité de la signalétique aux différents flux en cours me paraît centrale dans cette réflexion sur l'objet qu'est la signalétique. La rigidité de ce que nous connaissons aujourd'hui permet l'installation de l'habitude qui elle-même peut être à l'origine de prises de risques et d'accidents puisqu'elle amène à ignorer la signalétique. Cette rigidité est aujourd'hui à l'avantage des automobilistes, puisque les voitures sont, dans l'espace public, les objets les plus à même de faire des dégâts. Mais l'adaptabilité aux situations semble ouvrir de nouvelles portes, En effet, un système qui s'adapte aux situations ne saurait se fondre dans l'habitude des usagers puisque qu'il correspond aux situations en cours. C'est le fait qu'il n'y a pas de changement quels que soient les contextes qui fait que la signalétique est ignorée. Cela remet donc en question la grande majorité des éléments de signalétique, notamment les panneaux, qui sont invariables dans leur forme et à travers le temps. Comme nous le dit L. concernant les panneaux sur ses trajets quotidiens ou réguliers : « *Je ne les vois plus, à part les feux rouges quand il faut que je m'arrête* » et C. de nous dire qu'avec « *l'habitude je ne vois plus les panneaux, donc je ne les regarde pas, à part les feux rouges* ». Dans ces deux cas, seuls les feux sont encore vu même après le passage de l'habitude, cela semble donc soutenir le propos selon lequel la signalétique doit être active afin de conserver une certaine efficacité à travers la répétition du quotidien.

### **c) La technologie contre l'habitude**

Cela constitue le sujet de la question d'entretien suivante qui aborde l'avis des interrogés concernant les nouvelles technologies utilisées dans la signalétique urbaine. Cette question est posée avec deux exemples de bases : le premier concerne une initiative qui a vu le jour dans la ville Allemande de Ausbourg, en Bavière<sup>37</sup>. Les autorités locales ont décidé, suite à un accident entre une jeune fille et un tramway, d'équiper les passages de LED rouges qui illuminent le sol afin d'attirer l'attention des piétons trop absorbés par leur smartphone. Ainsi la technologie est utilisée afin d'atténuer un comportement qui est source de danger. J'ai sélectionné cet exemple car il pose la question de l'infantilisation des usagers dans l'espace public, et donc du bien fondé de ce type de projet qui, même s'il permet d'éviter des drames, pourrait avoir un impact négatif sur le parcours de l'espace public. Le second exemple concerne des lampadaires « intelligents » équipés de détecteurs

---

<sup>37</sup>Oeillet, A. (2017). *Des feux au sol pour les piétons accros aux smartphones*. [en ligne] Clubic.com, <http://www.clubic.com/mag/transports/actualite-804134-ville-allemande-equipe-feux-circulation-sol-destines-pietons-distracts.html> [27 juin 2017].

de mouvement<sup>38</sup>. Ce dispositif a été expérimenté pour la première fois durant l'année 2009. Cela consiste en des candélabres qui éclairent faiblement la chaussée s'il n'y a aucun mouvement dans la rue, et qui gagne en intensité s'il y a un passage. Ce projet a été développé par les services public de la ville de Toulouse afin de faire des économie d'électricité. Ce projet continue d'être développé aujourd'hui avec un affinement de la technologie durant l'année 2016<sup>39</sup>, à la vue de certains problèmes récurrents, notamment le déclenchement des capteurs par des animaux ou certains mouvements d'arbre à cause du vent. Les exemples cités ont pour but de s'équilibrer, afin d'illustrer des aspects positifs et négatifs que peut impliquer l'introduction de la technologie dans la signalétique urbaine. En cours de discussion d'autres exemples ont été cités, notamment les feux de signalisations sonores qui égrainent le temps restant pour traverser la chaussée ou les boutons afin de faire savoir qu'un piéton attend de pouvoir passer. L'objectif de cette question est d'exposer la problématique de l'adaptabilité de la technologie aux situations et des répercussions que cela peut avoir sur les pratiques de l'espace public.

Les réponses données sont relativement homogènes, car bien que les panneaux aient souvent été décriés pour leur capacité à se fondre et s'oublier dans le décors, le rapport à la technologie est tout de même mesuré. « *Cela dépend à quoi ça sert* » nous dit L. avant d'ajouter qu'il ne faut pas que ce soit juste « *un gadget, il faut que ça réponde à un problème précis, que ce soit utile* ». Le rapport aux nouvelles technologies semble toujours source d'un certain malaise, voir même d'un rejet. Il est par exemple clairement exposé que l'utilité des panneaux décroît avec le temps jusqu'à parfois devenir nulle sur certain usagers, et pourtant leur bien fondé n'est pas remis en question. De nouveaux sont même créés et certaines communes se « signalisent » de plus en plus. J'ai à l'esprit concernant ce dernier propos la ville d'Aubigné-racan (72 800) en Sarthe, peuplée d'environ 2000 habitants. Celle-ci, qui est régie par une logique de bourg, où se situe l'église, la supérette et différents commerces a, jusqu'à récemment, fonctionné avec un minimum de signalétique. Il n'existait dans le centre de la commune jusqu'en 2015 qu'une dizaine de tracés de place de parking et deux stop. Un changement de mairie fait qu'aujourd'hui la cité s'est dotée d'une zone 30, d'arrêts minutes, de quatre sens uniques et de trois nouveaux stop. Le bourg n'étant pas très étendu, cela en change complètement le visage et ces changements semblent incongrus. En effet il n'y avait que peu d'accidents et ces derniers n'étaient pas dus à une signalétique défailante, la circulation étant

---

38lesechos.fr, *Toulouse teste des lampadaires à détecteur de présence*[en ligne]

[https://www.lesechos.fr/01/12/2009/LesEchos/20563-054-ECH\\_toulouse-teste-des-lampadaires-a-detecteur-de-presence.htm](https://www.lesechos.fr/01/12/2009/LesEchos/20563-054-ECH_toulouse-teste-des-lampadaires-a-detecteur-de-presence.htm) [22 juin 2017].

39Rey, E. (2017). *Plan lumière : Toulouse teste le lampadaire intelligent*. [en ligne] ladepeche.fr,

<http://www.ladepeche.fr/article/2016/05/24/2350782-plan-lumiere-toulouse-teste-le-lampadaire-intelligent.html> [4 juillet 2017].

plutôt régie par une logique de connaissance les uns des autres et de courtoisie. Voilà maintenant six mois que ces dispositifs ont été mis en place et déjà ils ne sont plus respectés que partiellement, puisque les dynamiques propres à la commune n'ont pas été prises en compte. Pourtant il n'y a pas eu de protestations distinctes à l'encontre de cette décision. Ainsi un élément connu mais mal implanté semble plus facilement accepté qu'un élément nouveau, donc inconnu, qui pourrait être bénéfique pour l'ensemble. Vis-à-vis de la technologie, un argument particulier revient régulièrement, c'est l'oubli de soi-même qu'elle semble impliquer. Cela signifie que la plupart des individus semblent considérer les nouvelles technologies comme une fin en soi et non comme de nouveaux outils. Ce propos est proche de celui de F. qui estime que « *La technologie pourquoi pas, mais il faut aussi que les gens soient conscients de ce qu'ils font* ». Nous sommes ici dans cette classique peur de la nouveauté, de l'inconnu et de ce que cela implique. L'exemple des smartphones et des bandes lumineuses au sol cité plus tôt afin de capter l'attention est une technologies mise en place en réaction à un nouveau comportement apparu à cause des nouvelles technologies. Ce paradoxe, cette impression que le serpent se mord la queue concentre de nombreuses réactions négatives de la part des individus interrogés qui estiment, comme D. que « *c'est inutile dans le cas des LED, c'est au gens de lever la tête* » car, pense J. « *Si cela amène des comportements enfermant, je ne suis pas favorable* ». Il existe en effet de multiples exemples dans lesquels la technologies semble nocive aux humains et notamment à la conscience de son environnement, que ce soit physique ou social. Les jeux vidéos par exemple concentrent de nombreuses craintes de la part des populations qui n'ont pas grandi avec ce type de technologie, et ils sont souvent vu comme la cause de nombreux maux par leur caractère subjuguant. Il est aussi possible de citer tout dispositif permettant d'accéder à internet, qui dès lors deviennent des puits où se perd une quantité innombrable de minutes. Il semble donc plutôt traditionnel que, vis-à-vis de ces nouveaux dispositif, les avis correspondent à la méfiance qu'exprime B. : « *Tant que les gens ne suivent pas aveuglément je ne suis pas contre* ». Ce propos souligne la dimension outil de l'objet signalétique, et donc de son impossibilité d'être, en elle même, négative ou positive sur la société. Seule l'utilisation qui en est faite permet de déterminer si tel ou tel mécanisme a un impact bénéfique ou non. Dans une certaine mesure cela peut poser problème au développement de certains outils, qui pourraient être favorables au plus grand nombre, car chaque individu se sent en mesure de ne pas céder à des comportements déviants, mais n'a pas confiance en autrui pour utiliser la nouveauté de la bonne manière. Ainsi, il y a dans notre cas cette peur que cela génère des comportements aliénants alors que « *le but n'est pas de faciliter les gens qui se coupent de l'espace public* » nous dit A. avant de conclure que « *comme toutes les nouvelles technologies, en fonction de l'usage les répercussions peuvent positives ou négatives* ». L'utilisation de la technologie doit donc répondre à

des besoins particuliers et non pas à une demande d'accroissement de la facilité du parcours de l'espace public, sinon « *on met des tapis roulants sur tout les trottoirs et les gens n'auront même plus à marcher* » ironise F. Non, il semble nécessaire que, si la technologie est intégrée à la signalétique, il faut qu'elle comble les manques du système actuel. Nous avons vu plus tôt que ce qu'il manque aujourd'hui c'est un moyen de rester efficace à travers le temps. Afin de contrecarrer l'habitude, l'adaptation semble être une piste à suivre comme le suggère A. « *c'est adapté à l'utilisation qui est faite à une instant précis d'un endroit* ». Ainsi il ne faut pas considérer la technologie comme une solution miracle mais comme une nouvelle manière d'aborder un dysfonctionnement, « *C'est un moyen d'alerte, de soutien, de facilitation, mais ce n'est pas une fin en soi* » explique J. Et il est clair que de nombreux aspects positifs peuvent être imaginés avec l'utilisation de la technologie. Il y a bien évidemment l'aide aux personnes à mobilités réduites, avec des signaux sonores, tactiles sur des passages piétons pour des individus malvoyants, ou encore des informations de trafic dictées à voix haute pour les personnes ne pouvant les lire. Ce qui est déjà en place aujourd'hui permet d'imaginer d'autres applications. « *Ça pourrait être intéressant vis-à-vis des enfants ou des gens plus fragiles d'avoir une signalétique qui s'adapte* » estime T., car en effet, la signalétique est mise en place avec un certain profil d'utilisateur à l'esprit. Ainsi elle est avant tout dirigée à des individus suffisamment informés pour comprendre les messages diffusés et avec des réflexes qui permettent de réagir en fonction de la situation à temps. Il est donc vrai que les publics cités par T. ne sont donc pas adaptés à la signalétique. Cette image d'une personne âgée qui met plus de temps à traverser que ce que le feu vert permet, ou alors cette angoisse de parent de laisser son enfant évoluer seul dans l'espace public ne sont pas inédites. Cela souligne le caractère intrinsèquement dangereux de l'espace public et donc de la distance que cela implique entre les individus et la ville qu'ils parcourent.

Nous sommes donc en présence d'un nœud particulièrement complexe. Les individus sont de premier abord réticent à l'utilisation de la technologie car ils craignent que cela amènent de nouveaux comportements aliénant, « *Je ne suis pas contre les nouvelles technologies, tant que ça n'enferme pas les individus* » comme le souligne ce propos de C. Par conséquent la technologie est immédiatement pensée avec le risque qu'elle peut avoir sur les rapports sociaux. Pourtant, elle pourrait contrecarrer la perte d'efficacité inévitable de la signalétique qui est fixe dans sa forme et dans le temps. Mais cette dernière continue d'être mise en place, même si elle n'est plus forcément adaptée aux besoins, car elle est familière et confère donc un sentiment d'assurance aux usagers. Il faudrait donc réussir à ce que les nouvelles technologies deviennent familière au plus grand nombre afin qu'elle supplante l'ancienne signalétique, le tout sans tomber dans une « gadgetisation » de ces

nouveaux moyens. Les bénéfiques imaginables sont de tailles puisqu'il est possible de se représenter des villes vivantes, qui réagissent en fonction des flux qui ont cours dans ses artères et les redistribue selon une logique de circulation globale, et non plus dans une recherche d'efficacité individuelle.

Il me semble que la première étape vers une acceptation de la part des populations de nouvelles technologies est d'optimiser celles qui sont déjà déployées dans nos villes. Dans un objectif de réduction de la pollution et d'amélioration de la sécurité, le principe de vague verte vu plus tôt devrait être appliqué automatiquement dès que c'est possible. Les conducteurs, afin d'optimiser leur déplacement rouleraient à 50 km/h de manière continue, ce qui constitue une consommation moindre qu'une situation où le trajet est saccadé. De plus, cela serait gage de sérénité car « *il n'y a rien de plus énervant que de devoir s'arrêter au feu rouge tous les 50m alors qu'on est resté sur une ligne droite* »<sup>40</sup>. D'autant plus que, « attraper » le feu vert devenant une sorte de défi, certains automobilistes n'hésitent pas à fortement accélérer pour être sûr de ne pas subir la frustration de l'attente. Cela se fait au détriment de la sécurité des piétons qui peuvent être en train de traverser sur les passages latéraux. Il y a aussi le problème des boutons pour demander le passage en tant que piéton, « *des fois on a l'impression que c'est de la décoration, qu'on a beau appuyer, le changement du vert au rouge se fait toujours avec la même régularité* » estime A. Il est vrai que, d'expérience, il existe certains passages où, avant que le feu piéton ne passe enfin au vert, il se passe un temps anormalement long, avec une priorité clairement donnée aux automobiles alors que ce dispositif est censé s'adapter à la présence de piétons qui attendent. Ce type de désagrément contribue sérieusement à la dégradation d'image que peut subir la technologie. Cette idée que ça ne fonctionne jamais quand on en a besoin, que l'intention est bonne mais que techniquement ça ne tient pas la route est, il me semble, ce qu'il peut y avoir de plus nocif envers l'utilisation de moyens technologiques pour harmoniser les flux. A l'inverse, un nouveau dispositif mis en place depuis quelques années, et qui me semble intéressant, est celui du panneau indiquant un passage piéton qui s'illumine lorsqu'un usager actionne un bouton. Cela avertit les automobilistes arrivant qu'un piéton attend de traverser ou bien s'est déjà élancé et donc qu'il est nécessaire de ralentir. L'intérêt de ce dispositif réside dans sa simplicité il me semble. Le panneau permet une communication entre les différents usagers avant qu'ils ne se soient aperçus l'un l'autre. Cela permet de créer un rapport apaisé, et non une découverte de l'autre au dernier moment, avec deux options qui sont, soit le passage en force de l'automobile sur le passage du piéton ou alors le piéton qui s'élance malgré le

---

<sup>40</sup>Madame la maire. (2017). *Madame la maire, j'ai une idée: Vague verte : fluidifier le trafic*. [en ligne], <https://idee.paris.fr/vague-verte-fluidifier-le-traffic> [24 juillet 2017], site de la Mairie de Paris.

danger et force la voiture à s'arrêter. Cet objet permet aux usagers de réellement peser la nécessité de sa priorité ou non et donc de choisir entre individualisme et courtoisie. Ce principe est donc moins contraignant que d'autres dispositifs, tout en gérant efficacement des croisements de flux.

Les individus interrogés, profanes des aspects techniques de la signalétique urbaine ont de nombreuses opinions concernant cette dernière. Je pensais à l'initial que cette partie, même si c'est celle qui comptabilise les réponses les moins étoffées, ne me permettrait de n'avoir que peu de matériel à analyser. En effet, l'intérêt étant d'essayer de comprendre la signalétique en tant qu'objet, je pensais que le fait de se reposer sur des opinions plutôt que des expériences allait limiter les réponses que pourraient donner les individus interrogés. Il y a d'ailleurs régulièrement eu des réponses telles que « *Alors la je n'ai vraiment aucune idée de quoi répondre* » pensait A. ou alors « *Ce sont des questions que je ne me suis jamais posé* » déclarait C. et d'autres encore. Pourtant à travers la discussion il a été possible de les aider à développer leurs réponses et de voir que mon impression était mal fondée. En effet, le problème n'est pas que les gens n'ont pas d'opinion, parce que finalement il est possible d'avoir une opinion sur chaque sujet abordé, mais que cette opinion est difficile à déterrer parce que les questions posées n'étaient jamais abordées au préalable par les individus. Il me semble que cet aspect est significatif car il souligne le fait que les habitants d'une ville ou d'un village sont rarement concertés à propos de l'organisation des rues qu'ils parcourent tous les jours. Si bien que la signalétique urbaine devient à leurs yeux presque aussi immuable que les bâtiments et les routes qui constituent la ville. Il est vrai qu'en plus le processus de décision pour la création, la gestion et la répartition de la signalétique est assez flou. Même après quelques recherches il est difficile de comprendre les chaînes de décisions qui mènent à un élément de signalétique fini. Donc si j'ai des difficultés en cherchant les tenants et les aboutissants de cette chaîne de décision, il semble logique que les individus ne s'intéressant pas spécialement à cette question ne savent comment cela se déroule. Je n'ai pas réussi à trouver de source claire, mais il semblerait que la réponse la plus logique, trouvée sur des forums, soient que les autorités qui sont en charge de l'entretien des routes soient celles qui gèrent la signalétique correspondante<sup>41</sup>. Ainsi les mairies s'occupent des routes communales, le conseil départemental s'occupe logiquement des routes départementales, l'État gère les routes nationales ainsi que les autoroutes non concédées et enfin les directions des sociétés concessionnaires d'autoroute s'occupent des autoroutes concédées. Il s'avère donc qu'en fonction de la voie sur laquelle nous nous situons, les responsables de la signalétiques diffèrent. Il n'existe donc pas de logique globale de disposition de la signalétique

---

41 Enroute.est.equipement.gouv.fr. (2017). *La route : qui gère quoi ? - internet DIR Est*. [en ligne], <http://www.enroute.est.equipement.gouv.fr/la-route-qui-gere-quoi-r114.html> [24 juillet 2017].

urbaine, chaque autorité faisant comme bon lui semble. Cela semble indiquer qu'il n'y a, de fait, aucune cohérence au niveau du territoire et que, de plus, il y a de grandes probabilités que certains responsables n'aient pas l'expertise pour mener à bien ce type de travaux. Les autoroutes et même nationales et départementales sont des voies destinées en priorité aux automobiles. Les infrastructures sont pensées pour accueillir des véhicules roulant à des vitesses avoisinant 90km/h au moins. La signalétique est donc plus éparse le long de ces axes. Non, s'il doit y avoir des problèmes, il semble que les voies communales sont celles qui ont le plus de probabilité d'être le théâtre de décisions saugrenues. Je parlais plus tôt des nouveaux panneaux d'une commune de 2000 habitants, il me semble qu'elle entre parfaitement dans cette catégorie. Il est aussi possible de citer l'exemple de Le Crès. Cette commune de l'Hérault comptabilisant un peu moins de 9000 habitants possède un site internet tenus par ses citoyens sur lequel sont exposés les malfaçons de l'espace urbain<sup>42</sup>. Cela nous permet d'apprendre que, dans un objectif de sécurité, la municipalité a installé pas moins de 65 dos d'ânes sur toute la commune. Une partie est bien entendu utile, mais la grande majorité n'est même pas aux normes, ce qui devient source de danger pour les deux roues et provoque certains dégâts matériels sur les voitures. Il est même évoqué dans cet article la mise en place d'un dos d'âne inversé, creux donc, tout aussi dangereux pour les utilisateurs. Ainsi les autorités auxquelles incombe la responsabilité de la gestion et de la répartition de la signalétique ne sont pas forcément compétentes en la matière, ce qui semble logique en vue du fait que la France compte environ 35.000 communes. En l'absence de formation spécifique à ce genre de travaux, ou d'urbaniste préposé à cette tâche, il semble évident que des malfaçons allaient voir le jour, notamment dans les plus petites communes où les élus doivent gérer un large panel de problématiques. Ils ne sont donc pas en capacité, grâce à leurs seules capacités, de délivrer une signalétique optimale. Il faudrait donc qu'il y ai un guide accessible qui expose les tenants et aboutissants de la signalétique comme nous la connaissons aujourd'hui.

Le collectif Rue de l'Avenir, créée en 1988, milite pour des villes plus sûres, solidaires et plus agréables à vivre. Ils ont un site internet sur lequel ils exposent leurs différentes analyses et propositions pour améliorer nos villes, accessibles à tous<sup>43</sup>. Il propose dans un fascicule une réorganisation du système de signalétique que nous connaissons afin d'optimiser les rapports entre usagers. Ils s'attaquent aux villes où l'espace urbain est abusivement occupé par les voitures,

---

42Infolecrs.blogs.midilibre.com. (2017). *LES POINTS NOIRS DE LA SECURITE ROUTIERE AU CRES : dos d'ânes illégaux, carrefours dangereux, passages piétons non protégés, incivilités*. [en ligne] ;  
<http://infolecrs.blogs.midilibre.com/archive/2014/03/09/les-points-noirs-de-la-circulation-au-cres-dos-d-anes-illega-800300.html> [Accessed 22 Aug. 2017].

43Ruedelavenir.com. (2017). *Rue de l'Avenir » Pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre*. [en ligne],  
<http://www.ruedelavenir.com/> [10 juin2017].

défendant la reconquête de cet espace par et pour les modes de déplacement doux. L'association a pour ambition de favoriser la vie sociale et le bien-être dans l'espace public, rectifier le résultat de « *l'euphorie motorisée du siècle dernier, [ à la suite de laquelle ] beaucoup avaient fini par ne plus voir dans la rue qu'une route urbaine, au risque d'anéantir la spécificité de la ville !* »<sup>44</sup>. Ils voient dans cette dernière un lieu d'échanges et de sociabilités qui doit héberger la diversité des usages et fonctions de l'espace public. Elle est le lieu de « *la coexistence et la relation conviviale entre les personnes* »<sup>45</sup>. Leur démarche pour atteindre cet objectif consiste en un travail pour créer un juste équilibre entre les usagers qui y vivent, qui y travaillent ou qui y ont diverses activités. Il nous faut donc changer de regard, ne plus avoir une logique routière mais une logique urbaine. Selon le groupe, cela passe par la diminution de déplacements motorisés et l'apaisement des vitesses afin de favoriser le confort et la sécurité des modes de déplacements musculaires. L'association basée à Paris met en place des groupes pluridisciplinaires qui formalisent les orientations et écrivent des textes qui ont pour but de faire naître le débat public et la réflexion. L'une de ces publications, Aménagement et bonne pratique, publié en 2007, s'intéresse spécifiquement à la signalétique urbaine et aux transformations qui pourraient lui être apportées afin de rendre les villes plus paisibles. Les modifications à apporter concernent la modération de la vitesse afin de mettre un terme à l'erreur historique d'avoir voulu adapter les villes aux automobiles. La rue s'offre à tous ceux qui y passent et s'y promènent, le partage de l'espace public entre les différents usagers nécessite quelques règles : Les piétons doivent marcher sur les trottoirs ou encore les automobiles ne doivent pas circuler sur l'espace réservé aux piétons. Cette manière de procéder avait à l'initial la vertu d'être simple, sans être rédigée elle est tout de même connue de tous. Seulement, elle a conduit à une ségrégation spatiale : les piétons sur le trottoirs et les automobiles sur la route. Lors de conflits, ce processus tend à désavantager les plus vulnérables. Le collectif voudrait diffuser un état d'esprit où chaque usager ne « cède » pas le passage à un autre – quel que soit le moyen de transport – mais où chacun se le « donne ». Concrètement, que les individus communiquent directement et se comportent en fonction de la situation en cours, ces attitudes non codifiées donnant un sens à la vie locale. L'association aborde aussi l'interrogation concernant le partage physique de la rue. Elle considère comme bonne pratique de limiter à 50 % de la largeur de la chaussée l'espace dédié aux automobiles. Cela dans le l'objectif de souligner que la rue n'est pas simplement un espace de circulation, pas un simple tuyau, et que la base d'une bonne pratique de la rue réside dans une vitesse en accord avec la présence d'usagers dont le corps est vulnérable et fragile. Par la suite, le

---

44RUE DE L'AVENIR, *Aménagements et bonnes pratiques: pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre*, « [ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com) », [http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch\\_amenagements.pdf](http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf), 5 juin 2017.

45RUE DE L'AVENIR, *Notre démarche*, dans « l'association », <http://www.ruedelavenir.com/notre-demarche/>, 4 juin 2017.

groupe de réflexion rentre plus dans les détails techniques de la signalétique urbaine et de mobilier urbain. Afin d'être plus précis, ils commencent par discerner deux niveaux hiérarchiques de rue :

\_ Les rues qui ont une fonction résidentielle et économique dans lesquelles il y a peu de risques pour les piétons et cyclistes : les voies de desserte, elles se situent à l'intérieur des quartiers et constituent la majorité des rues des villes.

\_ Les rues dont la fonction essentielle est de drainer la circulation automobile, qui sont par conséquent plus larges : les artères.

Les premières sont considérées, à juste titre, comme des lieux de vie. Ils préconisent de réduire la voie allouées aux voitures au strict minimum, sinon les vitesses pratiquées y seront excessives, et d'y instaurer le régime de la priorité à droite. Dans chaque voie où c'est possible, il devrait être mis en place une circulation en double sens pour les cyclistes et des trottoirs aux dimensions larges. Ces derniers permettrait de nouveaux comportements (espace pour que les enfants jouent) et mobiliers urbains (plus de végétation). Dans ces rues plus étroites, les feux de signalisation sont décriés car ils ont des effets pervers. En effet, les conducteurs de peur de manquer le feu vert conserve une vitesse élevée à l'approche de l'intersection, leur attention rivée sur le feu, ils ne font pas attention à la partie basse de la chaussée où se situent les piétons. Lorsque le conducteur tourne, il met alors en danger les marcheurs engagés qui pensent être en sécurité. Les « stops » et « cédez-le-passage » sont des aménagements routiers qui se sont démocratisé dans les années 1960, 1970. Ils avaient pour but d'augmenter le confort de conduite, ce qui s'est concrétisé en vitesses élevées et manque de vigilances aux intersections. C'est pour ces raisons que le collectif défend le système de priorité à droite dans les quartiers. Ce dernier met les conducteurs en position de responsabilité, avec la « *nécessité de ralentir et d'être attentifs à chaque carrefour* »<sup>46</sup>. Il ne faut pas qu'elle soit considérée comme une règle archaïque, mais comme une convention simple et efficace pour adoucir la circulation. La synthèse aborde ensuite la problématique des ralentisseurs, abordant leurs hauteurs, leurs formes ou encore leurs matières. Ce fascicule constitue un guide très précis concernant cet aménagement qui pourrait être utile dans les villes analogues à celle de Le Crès vue plus tôt. Le thème abordé ensuite est celui des trottoirs. Le problème du stationnement illicite et de l'espace piéton amputé est mis en avant. L'association préfère la présence d'une « forêt de potelets » que l'encombrement d'une « forêt de voitures » sur les trottoirs. D'autres problématiques sont abordées comme celle des bordures de trottoir et la difficulté d'accès pour les PMR (Personne à Mobilité Réduite), le rappel du caractère urbain grâce à un pavage particulier ou

---

<sup>46</sup>RUE DE L'AVENIR, *Aménagements et bonnes pratiques: pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre*, « ruedelavenir.com », [http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch\\_amenagements.pdf](http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf), 5 juin 2017.

encore du statut donné aux roller, qui sont actuellement considérés comme des piétons. Par la suite, le cas des passages piétons est étudié dans le contexte des voies de desserte. Le collectif considère que le passage piéton réglementaire n'est pas une bonne pratique dans tout les cas. En effet, le piéton est le premier à pouvoir jauger la situation dans laquelle il se trouve et savoir où est-ce qu'il peut traverser la chaussée en toute sécurité. L'association préconise dès lors de mettre en place des tracés au sol « non réglementaires mais indicatifs » qui indique un passage où la vue est dégagée mais que le piéton n'est pas obligé d'emprunter. Finalement, la pertinence des îlots séparateurs dans les voies de desserte est remise en question. Ces derniers peuvent donner un sentiment de sécurité aux piétons qui traversent, mais ils sont peu efficaces au sein des quartiers car la traversée des piétons y est majoritairement diffuse. Cette solution mise en place pour réduire la vitesse est peu efficace car tout d'abord elle donne un effet « autoroute », de plus, les deux voies créés sont étroites, ce qui réduit le confort et la sécurité des cyclistes puisque la distance pour les dépasser n'est plus suffisante. D'une manière générale, il est préférable d'éviter de mettre en place ces îlots car l'espace est rare en ville, il faut donc l'exploiter avec efficacité.

La seconde partie du fascicule concerne les voies artérielles - avenues, boulevards – qui permettent de diffuser le trafic de transit, ce qui correspond au trafic entre les quartiers. Les problèmes de congestion dans ces zones proviennent avant tout des carrefours, cela souligne le faible intérêt d'augmenter la largeur des artères et le nombre de voies. Afin de limiter la vitesse des automobiles, il faut donc restreindre la largeur de la route et mettre en place une onde verte qui ne permet pas les allures excessives. De plus, pour donner aux conducteurs l'impression d'être dans un milieu urbain et non plus routier, il est possible de travailler sur le paysage. Cela passe par la multiplication de traversées piétonnes, un éclairage bas ou encore l'absence de séparateur, il faut mettre en avant la proximité avec les piétons. Dans les grandes villes, la largeur des artères est souvent excessive, le confort de conduite qui en ressort amène des vitesses élevées. De plus, on y trouve aussi trop de voies dans le même sens, ce qui va souvent de pair avec le sens unique. Ce dernier n'est pas une bonne habitude car il encourage les vitesses excessives et enfle artificiellement le trafic. La largeur superflue devrait être dédiée soit aux cyclistes, soit à une voie bus / vélos. Par ailleurs, l'utilisation des artères par les cyclistes doit être prise en compte car le trafic important les met en danger, mais ils doivent les utiliser car elles sont souvent un parcours direct. L'aménagement doit prendre en compte la nature du trafic et les vitesses pratiquées pour déterminer si il faut mettre en place une piste cyclable, une bande cyclable ou s'il n'y a pas besoin d'aménagement spécifique. D'une manière générale, il ne faut pas que les cyclistes soient repoussés – par peur, par inconfort – sur les trottoirs et mélangé aux usagers piétons. Les communautés d'agglomération doivent mettre

en place des réseaux continus afin d'assurer la connexion entre les différents quartiers. Les forces de police doivent être impliquées pour surveiller et réprimer les comportements de type « stationnement sauvage » qui entravent le bon fonctionnement de ces dispositifs et met en danger les cyclistes. Le collectif préconise des trottoirs plus larges que le minimum d'un mètre quatre-vingt, requis afin que deux fauteuils roulants puissent se croiser. En effet, le flux de piétons dans ces artères est important et la congestion couplée avec la proximité de la voie peut avoir des conséquences néfastes. Finalement est abordée la problématique des carrefours au sein des artères de circulation. Les feux tricolores sont dans ce cas préconisés car ils ont un réel effet contre ces espaces d'où la congestion démarre. Les rond-points sont à éviter car ils sont difficilement franchissables par les piétons et cyclistes, mais dans le cas où il n'y a pas le choix, il faut en limiter le rayon le plus possible.

Pour conclure son fascicule, le collectif évoque un dispositif encore peu mis en place en France : les zones de rencontre que nous avons déjà rencontré plus tôt. Elles ont pour rôle de privilégier les piétons dans des rues étroites, avec ou sans trottoir, ou des grandes places où circulent de nombreux piétons. Ce principe est à mi-chemin entre la zone 30 et l'aire piétonne. Les automobiles y circulent à basse vitesse, 20 km/h majoritairement, et les piétons sont tout le temps prioritaires, ce qui obligent les conducteurs à être en alerte et rouler au pas. On en trouve majoritairement en Belgique, en Suisse ou encore en Allemagne. Elles ont été officialisées en France par décret le 30 juillet 2008<sup>47</sup>, d'abord implantées dans de grandes villes, elles commencent à voir le jour dans des agglomérations plus réduites<sup>48</sup>. Elles ont été mises en place dans les centres-villes, zones commerçantes et supports de la vie locale où l'affluence de piétons est forte. Elles ont aussi pris place dans des rues de vieux centres, trop étroites pour recevoir des trottoirs. Nous avons vu plus tôt les possibles limite de ce dispositif, mais elles ne sont pas évoquées par l'association.

Ainsi, le collectif Rue de l'Avenir a bien pour objectif de changer les rapports entre les différents usagers de l'espace public. Afin de privilégier la vie locale et le bien-être dans la ville, ils repensent le rôle et l'intérêt des principaux éléments de signalétique en ville. Ils n'inventent pas un nouveau code mais veulent utiliser plus efficacement celui qui est actuellement en vigueur. Les solutions qu'ils proposent semblent pertinentes, comme la remise en place de la priorité à droite dans les quartiers qui permet une baisse de signaux et une gestion plus responsable de la part des conducteurs, ou encore la réduction des largeurs de voies afin de limiter les vitesses, ce qui permet

---

47JOURNAL OFFICIEL, Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière, « [legifrance.gouv](http://www.legifrance.gouv.fr) »,

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.docidTexte=JORFTEXT000019274295&categorieLien=id>, 6 juin 2017

48BRUYERE, Lucie, *Cinq ans après le mise en place des zones de rencontre, quel bilan ?*, « [ruedelavenir.com](http://ruedelavenir.com) »,

[http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Cinq-ans-après-la-mise-en-place-des-ZdR\\_cle0f48fL.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Cinq-ans-après-la-mise-en-place-des-ZdR_cle0f48fL.pdf), 12 juin 2017.

aussi de réduire le nombre de panneaux puisque la vitesse pratiquée sera induite par l'infrastructure. Quelques points ne font pas l'unanimité, comme l'utilisation des potelets, préconisée par Rue de l'Avenir et décriée par des associations de motards, ou encore la réduction du nombre de voies dans les artères, qui sera mal vue par les utilisateurs quotidien de ces dernières. Malgré ces dernières remarques, Rue de l'Avenir semble convaincante dans son exposé pour une utilisation plus efficace de la signalétique urbaine déjà existante pour créer des villes plus agréables.

Il pourrait être intéressant que ce type de document soit mis à disposition des autorités concernées car, non seulement, on peut y trouver des informations pratiques pour déployer la signalétique, mais en plus il y a une conception de l'urbanité qui n'est pas forcément des plus répandus. Lorsque l'on voit la multiplication des ralentisseurs, des bornes pour réduire les voies ou l'utilisation de places de parkings pour faire slalomer les automobilistes pour qu'ils aillent moins vite, alors qu'une simple réduction de voie provoque naturellement ce changement tout en offrant plus d'espace aux piétons, c'est que ce type de solution n'a pas encore été répandue. L'association préconise au maximum de modeler la ville pour que les comportements correspondent aux normes de sécurité, et ainsi ne plus avoir à déployer autant d'éléments de signalétique qui perdent de leur efficacité par leur trop grand nombre. Ainsi cela constitue peut-être une troisième solution face à l'habitude, qui n'a pas besoin d'être acceptée comme doivent l'être les nouvelles technologies et qui ne repose pas sur une responsabilisation soudaine des usagers, qui peut être inquiétante même si jusqu'ici la plupart des résultats semblent concluants. Ce principe de modifier l'environnement afin d'interférer avec les comportements et déplacements dans l'espace, ce qui correspond à la définition de signalétique urbaine que j'ai esquissé, est proche d'une pratique de plus en plus courante nommée la prévention situationnelle. Ce concept est apparu en Grande Bretagne à la fin des années 1970, grâce au travail d'un laboratoire de recherche en criminologie<sup>49</sup>. En effet l'objectif de la prévention situationnelle est de rendre les espaces concernés moins « criminogènes »<sup>50</sup> en supprimant les éléments urbains qui semblent inutiles tels que des lieux pouvant servir de cache, de lieu d'embûche ou alors des mobiliers pouvant servir d'arme. Dans une certaine mesure, il est possible de désigner le projet de réaménagement du Baron Haussmann pour Paris comme le premier modèle de prévention situationnelle, puisque l'un des intérêts principaux que comprenaient ses boulevards et avenues étaient d'être si large que ça en rendait les insurrections plus difficile à tenir dans le temps. En plus de supprimer le superflu, l'un des autres buts de la prévention situationnelle

---

<sup>49</sup>Benbouzid, B. (2017). *Urbanisme et prévention situationnelle : le cas de la dispute des professionnels à Lyon*. [en ligne] *Metropoles.revues.org.*, <https://metropoles.revues.org/4391> [18 juillet 2017].

<sup>50</sup>Fr.wikipedia.org. (2017). *Prévention situationnelle*. [en ligne], [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A9vention\\_situationnelle](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A9vention_situationnelle) [10 juin 2017].

est de ne pas permettre la tenue de comportements dérangeants la majorité. De nombreuses critiques sont faites à l'encontre de ce concept, notamment de ne pas permettre de stationner dans l'espace public en le rendant impraticable ou inconfortable. Ainsi les SDF et les jeunes n'ayant pas de lieu pour se retrouver sont expulsés hors des certaines zones sans qu'une alternative ne leur soit proposé. Mais même si l'application actuelle ne fait pas l'unanimité, il semblerait que dans le cas des la gestion des flux ce procédé pourrait être intéressant. En effet, on remarque que les incivilités et les mobiliers de qualité discutables concernent les automobilistes. L'exemple de la zone de rencontre de la Grand-Place de Lille cité plus tôt<sup>51</sup> en est un exemple pertinent. Certains automobilistes, si l'infrastructure le leur permet, roulent aussi vite qu'il est possible, indépendamment des vitesses autorisés. Si certains le font c'est que potentiellement chaque voiture est source de danger et donc le fonctionnement de la zone est mis à mal. Ainsi la mise en place de cette signalétique physique, intégrée en quelque sorte dans l'urbain, pourrait changer le rapport aux règles. En effet aujourd'hui la règle est diffusée et chacun choisi de la respecter ou non, seulement une voiture mal contrôlée est un danger pour tous. Si cette signalétique n'est plus suggestive mais imposée, cela pourrait peut-être avoir un effet sur les mentalités.

Le système de signalétique urbaine dont nous avons hérité ne semble actuellement pas déployé dans toute son efficacité. Le grand nombre d'individus responsable du déploiement et de la gestion couplé à l'absence d'une théorie sur la signalétique et les répercussions de la signalétique sur la vie des concitoyens amène un manque de cohérence globale entre les villes, des approximations et, souvent, à une surabondance d'informations quand les règles sont trop souvent bafouées. Seulement le facteur temps n'est pas pris en compte et l'habitude amène à faire disparaître aux yeux des individus ces messages qui en deviennent redondants. Ce faisant, les comportements se relâchent, des usagers s'autorisent des largesses et, s'il n'y a pas de mise en danger direct, cela peut nuire à la fluidité globale des flux. Différentes solution sont possibles afin de remédier à ces lacunes. L'état actuel ayant tendance à infantiliser les usagers, il serait possible de pendre la marche inverse et, réduisant le nombre de messages diffusés au strict nécessaire, il est possible que ce gain de responsabilité amène les populations à aborder la rue avec plus de circonspection. Ainsi, le sentiment actuel de nécessité d'efficacité du trajet serait contrebalancé par une réserve due à la conscience d'un système plus vaste que ce qui s'offre à la vue. Seulement la responsabilité n'est pas une constante chez les êtres humains et il pourrait donc y avoir des incidents dus à certaines personnes plus inconscientes que d'autres. Nous avons donc vu qu'il est aussi

---

<sup>51</sup>La Voix du Nord. (2017). *Lille - La zone de rencontre de la Grand-Place a-t-elle atteint son point de non-retour ?*. [en ligne], <http://www.lavoixdunord.fr/196992/article/2017-07-27/la-zone-de-rencontre-de-la-grand-place-t-elle-atteint-son-point-de-non-retour> [15 aout. 2017].

possible d'intégrer d'avantage de technologie. Celle-ci permettant d'adapter la signalétique aux situations en cours ne se laisserait pas disparaître dans les paysages urbains. Mais la technologie n'ayant pas une bonne image, il serait difficile de l'intégrer à une échelle large. Il reste enfin la solution d'une signalétique « contextuelle » qui ne diffuse pas de message mais qui contraint à un certain comportement. Cela existe déjà avec les barrières le long des trottoirs pour empêcher les piétons de traverser hors des passages par exemple. Mais, l'automobile étant l'élément souvent problématique de l'espace public, il semble que c'est ce mode de transport qui pourrait être plus finement cadré.

Ainsi diverses solutions existent pour que la signalétique corresponde à la société dans laquelle elle est déployée, il faudrait qu'il y ait une franche réflexion sur les objectifs qu'elle doit atteindre afin de pouvoir lancer une action concrète dans ce sens. Nous venons de l'observer sous son angle physique, mais il peut aussi être intéressant de l'explorer sous l'angle des répercussions qu'elle a sur la pratique de l'espace public et le rapport des individus aux villes, avec lequel elle interfère.

## PARTIE II – LA SIGNALÉTIQUE URBAINE COMME INFLUENCE SUR LA PRATIQUE DE L’ESPACE PUBLIC

---

### a) Emprise de la signalétique sur les comportements lors de trajets réguliers

La signalétique urbaine, de par son influence sur les trajets des individus, interfère avec leur manière de pratiquer l’espace public. Comme cela a été dit plus tôt, le rapport à la ville se « mécanise », chaque individu ayant une place attitrée qui, s’il la quitte, risque de se faire rappeler à l’ordre. Ce sentiment « d’être dans son droit » peut amener à des tensions avec les autres usagers. En effet une erreur de placement ou de comportement peut laisser place aux scènes de klaxons et d’invectives qui arrivent régulièrement en milieu urbain. Le fait que ce type d’altercation ne soit pas rare souligne un rapport que l’on pourrait qualifier d’anxieux à la ville, qui trouve son origine lorsque la vitesse différenciée a fortement augmentée<sup>52</sup>. Cette notion présentée par Jean Ollivro désigne les écarts de vitesses entre les différents usagers qui se sont drastiquement amplifiés depuis l’avènement de l’automobile. Ce rapport angoissé provient du sentiment d’insécurité que provoquent les automobiles – lourdes et rapides – qui ont permis la transition d’un « monde de lenteur homogène à un monde de rapidité différenciée »<sup>53</sup>. Cela a eu des conséquences sur l’organisation spatiales et le rapport entretenu avec son environnement. Les villes se sont, ou ont été, adaptées aux capacités toujours plus poussées des voitures. Les voies ont été élargies ou conçues plus larges, les feux de signalisations permettent d’adapter sa vitesse bien plus tôt qu’avec de simples panneaux et les carrefours de grande envergure se sont dotés de systèmes de voies afin d’éviter toute congestion. Ce dernier exemple est particulier parce que certaines zones d’intersection sont tellement compliquées que la capacité à fluidifier le trafic ne fonctionne que sur des locaux, les non connaisseurs nécessitant plus de temps pour trouver leur chemin ou alors choisissant une mauvaise direction (je pense particulièrement à la place de Bretagne à Rennes qui peut dérouter les novices). En bref, les rues sont devenues des outils de connectivité et ont, dans une certaine mesure, vu leur disposition à être des espaces de rencontre et d’errance se dégrader. Jean Ollivro explique cette transition en indiquant que « la vitesse génère un territoire plus hétérogène, la connectivité supplante la proximité »<sup>54</sup>, en précisant que cela s’applique aux villes qui abritent des points polarisés – stations de métro, artères principales – qui drainent l’activité et laissent le tissu interstitiel engourdi. Pourtant, théoriquement, l’espace public n’est pas nécessairement un

---

52 OLLIVRO, Jean, *l’homme à toutes vitesses*, Espace et territoire, 2000.

53 OLLIVRO, Jean, *l’homme à toutes vitesses*, Espace et territoire, 2000.

54 OLLIVRO, Jean, *l’homme à toutes vitesses*, Espace et territoire, 2000.

réceptacle de trajet allant de A à B. Même s'il existe une logique de quartier, il est possible d'y trouver tout le spectre social d'une ville et, par conséquent, de se confronter à l'altérité. La mixité sociale est souvent désignée comme un processus positif car il permet, en évitant l'entre soi, de se familiariser avec l'hétérogénéité de la société habitée. Et cela semble nécessaire dans la mesure où, bien évidemment, la société est constituée de l'ensemble de ses citoyens. La notion « d'être dans son droit » crée de fait un clivage, car elle n'est pas appréciée avec la même intensité par chacun et le droit comme l'espace public ne sont pas régis par des règles binaires, et sont donc toujours sujet à interprétation. Ainsi la signalétique, par le sentiment de légitimité qu'elle confère, peut nuire aux rapports entre usagers.

Comme nous l'avons vu en introduction, l'utilisation d'objets afin de diffuser un message ou une information se fait depuis plusieurs dizaines de siècles, comme le prouvent les « cave canem » romains et les bornes indiquant les distances entre les différentes cités<sup>55</sup>. Mais bien que le principe de signalétique existe depuis longtemps, l'abondance d'indications que nous connaissons de nos jours est, quant à elle, inédite. Comme cela a été indiqué plus tôt, cela peut nuire à la compréhension et donc dérouter les usagers<sup>56</sup>. De plus, les informations étant synthétisées à travers différents moyens matériels, il est possible d'imaginer qu'il y a donc une mise à distance de la ville physique dans sa capacité à diriger les usagers. Avant la profusion de renseignement, une connaissance de la morphologie d'une agglomération était nécessaire pour se déplacer. Les individus étaient donc mis en contact direct avec la logique de développement urbaine. Aujourd'hui, la perception efficace de la ville semble normaliser les paysages urbains aux yeux des usagers et par conséquent limiter la capacité à investir émotionnellement un lieu public. Ce déploiement de la signalétique couplé à la démocratisation de l'architecture moderne concourent à aseptiser les espaces urbains.

*« Moi je comprend pas les urbanistes, avant chaque construction était particulière et on les repérait facilement alors qu'aujourd'hui tout est en bord de chaussée, tout est construit selon les mêmes principes, il y a même des quartiers entiers où tout se ressemble, comment tu veux t'y retrouver sans panneaux ? »*

---

55Cambon de Lavalette, B, *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*. 1ère ed. Actes INRETS.

56Libre.be, L. (2017). *Trop de panneaux: les automobilistes ne s'y retrouvent plus*. [en ligne] Lalibre.be., <http://www.lalibre.be/actu/international/trop-de-panneaux-les-automobilistes-ne-s-y-retrouvent-plus-51b8a13ae4b0de6db9b42314> [7 juillet 2017].

a répondu G. J'ai personnellement déjà rencontré des personnes qui habitaient depuis plusieurs années dans la même ville que moi et qui ne connaissaient pas le nom de certaines places, secondaires certes, mais tout de même essentielles dans l'organisation de la ville, ou qui n'arrivait pas à visualiser certains espaces après description d'éléments architecturaux remarquables qui les caractérisent. Il me semble que la familiarisation avec la réalité physique des agglomérations diminue, d'autant plus que nous sommes de plus en plus mobiles. Il me semble même possible d'évoquer un lien nécessaire entre signalétique et villes dortoirs. Dans ce type d'élaboration urbaine, comme le souligne G., il est difficile de se diriger sans signalétique car la réalité matériel n'offre que peu d'éléments auxquels se raccrocher pour se diriger. Pour avoir eu à faire personnellement des livraisons dans des quartier de telle manufacture, où seuls les noms de rue apparaissent, le sentiment de se trouver dans un labyrinthe peut très vite apparaître. La solution vient effectivement de pôles locaux qui sont indiqués et qui permettent, parfois difficilement, de se repérer dans l'espace. Cette réalité peut amener à se demander quelle rôle la signalétique a pu jouer dans le développement de ce type de projet, dans leur développement propre ainsi que dans le lien de dépendance à un pôle d'activité plus vaste. Pour résumer, la signalétique semble en quelque sorte se substituer au repérage grâce au contexte. Cela biaise le rapport des individus avec l'urbanité et semble même dérégler le rapport aux distances, puisqu'il n'y a plus à trouver son chemin mais à suivre un parcours. Ainsi la pratique de la ville me semble être « égo-centrée » avec une conception des autres usagers comme des obstacles car le parcours se doit d'être efficace - quel que soit le moyen de déplacement – et donc sans encombres.

Afin d'éprouver ces hypothèses, la seconde partie de l'entretien s'intéresse aux réactions qu'induit chez les usagers la signalétique urbaine. En effet le balisage de l'espace public amène les individus à se placer en fonction de ce dernier, physiquement mais aussi intellectuellement. La première question consiste donc à aborder le comportement adopté lors de trajets quotidiens et/ou réguliers ainsi que l'opinion qui découle de cette pratique. Nous avons vu plus tôt des avis distancés portés sur la signalétique urbaine, alors que l'objectif ici est vraiment de contextualiser les positionnements à travers des expériences concrètes. Ces retours d'expérience permettent de déterminer une mouvance principale : La connaissance aigüe des dispositifs confère une capacité d'adaptation selon deux principes, le changement du parcours afin de bénéficier de la signalétique la plus efficace ou la transgression de la signalétique dans une recherche d'efficacité avec un sentiment de légitimité. Ainsi A. explique que la signalétique déployée « *impacte les chemins [qu'il] prend, avec celui qui a le moins de feux ou alors pour éviter un rond point* », ce qui semble analogue au comportement de L. qui dit que « *des fois, je peux choisir mon parcours afin d'éviter*

*une signalétique qui me gêne* ». Cela souligne ce qui a été vu plus tôt, que la mise en place des dispositifs n'est pas toujours optimale, et qu'ils sont par conséquent perçus comme des obstacles. C'est pour ça que D. nous dit que « *Je sais que quand j'arrive à tel ou tel endroit et que je sais qu'il y aura un panneau, j'ai la possibilité de passer par un autre endroit* », la connaissance des lieux permet d'élargir ses possibilités afin que « *le parcours soit le moins saccadé possible* » comme le dit J. Cette capacité à choisir est avant tout utilisée en voiture, avec des raccourcis ou des zones sans feux ou avec peu de piétons. La transgression n'est pas une solution pour les conducteurs car, comme le souligne le propos de F. « *en voiture, il y a vraiment la loi qui te rappelle à l'ordre* » et qu'il est difficile de la transgresser discrètement avec un tel véhicule. Nous avons vu plus tôt que l'habitude est souvent à l'origine de transgressions par excès de confiance. Mais ces transgressions se font dans un contexte où elles sont possibles où, à priori, la transgression n'implique que son protagoniste. Dans un contexte dense et étroitement surveillé – par les autorités ainsi que par le regard des concitoyens – les règles sont en grandes majorités respectées. Théoriquement, cela tient du fait que le système de signalétique que nous connaissons peut-être qualifié de coercitif, cela signifie qu'il agit sur les usagers en imposant des contraintes. Ces dernières, si elles ne sont pas respectées appellent à une sanction du transgresseur. Cette manière de faire n'est pas sans rappeler les théories de Michel Foucault dans son ouvrage *surveiller et punir*<sup>57</sup>.

Dans ce dernier, il nous présente l'évolution du milieu carcéral au fil du temps. Ainsi, il nous explique que sous l'Ancien Régime, un criminel porte atteinte au souverain en transgressant une loi car elle émane directement de ce dernier. A cette époque, on parle plus de vengeance de la part du souverain que réellement de justice. Cette vengeance se concrétise sur le corps du bandit, qui devient alors un espace d'expression du pouvoir politique. Le supplice est public afin que le roi lave l'affront qui lui a été fait aux yeux de tous. Cet acte est aussi vu comme un rituel d'expiation car le supplice est effectué en public, en reproduisant sur le corps du condamné l'horreur de son méfait, le révélant à tous et l'annulant en même temps. Cette logique d'expiation s'arrête vers la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, alors que les foules commencent à trouver ce procédé inadmissible. Apparaît alors une volonté de « *punir autrement : défaire cet affrontement physique du souverain avec le condamné ; dénouer ce corps à corps qui se déroule entre la vengeance du prince et la colère du peuple, par l'intermédiaire du supplicié et du bourreau* »<sup>58</sup>, Cette dernière apparaît en même temps qu'une évolution démographique et capitaliste, une mutation de la société donc. Cette transformation appelle un quadrillage juridico-policié plus fin du territoire, l'infraction à la loi

---

57 FOUCAULT, Michel, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Gallimard, 1975.

58 FOUCAULT, Michel, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Gallimard, 1975, p75.

devenant une atteinte au corps social dans son ensemble, et non plus au pouvoir d'un monarque : « *le droit de punir a été déplacé de la vengeance du souverain à la défense de la société* »<sup>59</sup>. Ainsi, le tort causé entraîne un désordre social, la punition requise n'a plus pour objectif de réparer ce tort, mais d'éviter sa réitération. Michel Foucault signale que la punition n'est plus centrée sur l'acte en lui-même, mais la « passion » qui l'a créé. Il faut donc que la sanction décourage quiconque d'outrepasser la loi. Cela implique que le criminel connaisse la punition correspondante à son crime, que celle-ci soit adaptée et surtout qu'elle redresse le fautif pour ne pas qu'il récidive. Concernant ce dernier apparaît le terme Discipline. En milieu carcéral, il faut dresser le corps, mais il ne faut pas oublier de dresser l'esprit. La discipline « fabrique des corps » en exerçant une contrainte à chaque instant. La partie qui nous concerne spécifiquement est celle sur la surveillance à chaque instant. Trois éléments constituent cette technique de « dressage : La sanction normalisatrice, le regard hiérarchique et l'examen permanent. Le respect des normes est maintenu grâce à la hiérarchie qui surveille et met en place ce que Michel Foucault appelle un système de « gratification-sanction ». L'examen permanent, incarné par le modèle architectural du Panopticon, permet de faire pression sur les individus afin qu'ils se conforment à un modèle unique. La prison est devenu au fil du temps le système de redressement disciplinaire par excellence, elle impose une modification du sujet, de son corps et de son esprit. Des parallèles ont été fait entre l'ouvrage de Michel Foucault et la manière dont sont gérés les hôpitaux psychiatriques, soulignant que la portée de ces écrits dépasse ces deux cadres. Il décrit l'apparition d'une société de surveillance, un contrôle hiérarchique constant scrutant les faits et gestes de chacun.

L'intérêt de ce résumé succinct de « surveiller et punir » n'est pas d'avancer que l'espace public devient carcéral, mais que des éléments du concept de discipline, qui s'applique dans les prisons, se retrouvent dans le système de signalétique urbaine que nous connaissons aujourd'hui. L'automobile est devenue indispensable dans nos société et dans de nombreux domaines, ne pas en avoir peut-être rédhibitoire. Dès lors, cette absence de choix oblige une grande portion d'individus à se soumettre aux règles de la signalétique urbaine, qui ont un fonctionnement analogue au contrôle social de Michel Foucault. Cette analogie réside dans la méthode de punitions. En effet notre système de signalisation est qualifié de coercitif, il impose des contraintes aux usagers qui, si elles ne sont pas respectées, appellent à une sanction. Dès lors, les individus adaptent leur comportement afin d'être dans les règles et ne pas être sanctionné. C'est précisément cette modification de comportement effectuée par le sujet qui rappelle la théorie de Michel Foucault. Cette adaptation à notre société du contrôle social décrit par ce dernier est étudiée dans un écrit de

---

59 FOUCAULT, Michel, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Gallimard, 1975, p93.

Philip Milburn, *Surveiller et punir au XXI<sup>ème</sup> siècle : les nouvelles technologies du contrôle social en France* »<sup>60</sup>, publié dans le journal des anthropologues. Celui-ci nous explique qu'aujourd'hui, tout se passe comme si la théorie de Foucault n'est plus applicable ou, bien au contraire, comme si elle était tellement évidente qu'il n'est plus utile de la mobiliser. La thèse fondamentale de l'auteur réside dans l'existence d'une trame structurale, inhérente au pouvoir, disséminée dans les différents corps sociaux et dans les dispositifs institutionnels. Ainsi, il avance que, peut-être, cette notion de discipline est devenue une rationalité propre au Contrôle Social de notre époque. Elle serait par conséquent présente dans toutes les instances socio-politiques. Cela permet d'évaluer avec quelle profondeur s'ancrent ces signaux dans l'esprit des usagers, et donc à quel point cela peut affecter un comportement. Cela peut se traduire par des situations absurdes, comme respecter un feu rouge au milieu de la nuit alors que nous pouvons clairement voir que personne n'arrive, ou encore ne pas pouvoir se garer pour un temps court devant un portail alors que celui-ci est clôt. Ce respect des règles est très fort en tant que conducteur. En tant que piéton ou cycliste, les usagers prennent tout de même de nombreuses libertés, comme ne pas traverser sur le passage piéton ou ne pas respecter les feux. Mais il existe tout de même des situations où le déplacement des corps suit les règles standards, comme rester trop nombreux sur un trottoir trop petit alors qu'aucune voiture ne passe ou encore se trouver légitime de passer parce que le feu est vert mais se retrouver bloqué en plein carrefour car la voie n'est pas libre.

Ainsi, les codes du système de signalétique sont omniprésents et par conséquent s'immiscent durablement dans l'imaginaire des individus. Si les règles ne sont pas respectées, les usagers s'exposent à des sanctions, dès lors ils modifient leurs faits et gestes pour correspondre au comportement homologué. Cela est très vrai pour les conducteurs, les piétons et cyclistes prenant plus de libertés. Néanmoins, le système de signalétique est un outil descendant, contrôlé par des institutions de l'État, qui sert à normaliser le comportement des usagers grâce à un système de sanctions. Ces comportements deviennent habitudes au fur et à mesure du temps, prenant une place immuable dans l'imaginaire collectif. Une citation de Michel Foucault est particulièrement équivoque concernant ce processus : « *La punition est une technique de coercition des individus ; elle met en œuvre des procédés de dressage du corps (...) avec les traces qu'il laisse, sous forme d'habitudes, dans le comportement* »<sup>61</sup>.

---

60 MILBURN, Philip, *Surveiller et punir au XXI<sup>ème</sup> siècle les nouvelles technologies du contrôle social en France*, dans le « journal des anthropologies », 2007, 108-109, p159-182.

61 FOUCAULT, Michel, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, Gallimard, 1975, p155.

Ainsi la notion d'habitude que les interrogés dépeignaient en première partie n'est pas apparue par hasard. La coercition qui est conférée à la signalétique urbaine implique inévitablement une acclimatation de la part des usagers. Cette habitude peut amener un respect automatique des règles comme l'exprime T. « *Je vais avoir tendance à vachement respecter les règles par habitudes* ». Cela peut même impliquer, ce que l'on remarque chez G., une hostilité vis-à-vis des autres usagers lorsqu'il dit que « *Ça a tendance à me rendre agressif quand les autres ne la respectent pas [alors que je fais l'effort de la respecter]* ». On retrouve dans ces réponses ce sentiment de légitimité et « d'être dans son droit » qui semble permettre à des individus de se considérer comme autorité morale ponctuelle lorsqu'un concitoyen transgresse les règles communes. Il me semble que cet argument explique au moins en partie cette facilité à devenir agressif derrière un volant<sup>62</sup>. Les statistiques avancent que 67 % des conducteurs injurient régulièrement les autres usagers et 55 % ne se gênent pas pour klaxonner de façon intempestive lorsqu'un comportement leur paraît inapproprié. L'habitude semble donc aussi à l'origine de tensions qui gangrènent l'espace public et met donc à mal la capacité de l'espace public à être un espace de rencontre, enfin du moins de rencontres apaisées. Il me semble que ces rapports difficiles affectent négativement la sensibilité que pourrait avoir les individus avec leur environnement urbain. Il y a alors une remise en question de la vie de quartier comme elle se présente dans l'imaginaire collectif, source de sociabilité et centre d'activité à une échelle préhensible. Cela est d'autant plus vrai avec l'avènement des villes dortoirs qui soulignent cette polarisation de la société entre les lieux de vie, les lieux de consommation et les lieux de travail. Cela a permis l'avènement des pendulaires qui se déplacent dans une logique de tunnel et qui nécessitent des infrastructures conséquentes pour recevoir des flux concentrés sur quelques plages horaires de la journée et de la semaine. Si c'est routes ne sont pas à niveau cela crée des situations de bouchons interminables comme cela est dépeint dans le film Elle court, elle court la banlieue<sup>63</sup>. Ainsi cette pendularité requiert des moyens élevés pour contenir les habitudes de déplacement qu'elle génère et qui peuvent être à l'origine de comportements nocifs à une bonne circulation des flux.

Ainsi ces habitudes fortement ancrées concernent principalement les automobilistes, puisque le système de signalétique a été créé autour de ce moyen de déplacement. Les autres usagers ne bénéficient donc que de circuits créés dans un second autour des infrastructures principales : les routes. La coercition est par conséquent bien moins efficace puisqu'elle ne semble pas toujours justifiée, voir même dans certains cas absurde. La seconde tendance que je voulais aborder, la

---

<sup>62</sup>Association, A. (2017). *L'agressivité au volant, cela se soigne*. [en ligne] Automobile-club.org, <https://www.automobile-club.org/actualites/securite-routiere/l-agressivite-au-volant-cela-se-soigne> [21 juillet 2017].

<sup>63</sup>PIRES, Gérard, *Elle court, elle court la banlieue*, 1973.

transgression des règles dans une recherche d'efficacité accompagnée du sentiment d'être dans son bon droit concernent les praticiens de transports doux. Dans le cas des trajets quotidiens et/ou réguliers, cette transgression est même devenue la norme. En effet, la signalétique coercitive est à l'origine de prises d'habitudes, seulement celles-ci, une fois intégrées, peuvent être analysées et questionnées. Même si les règles sont dictées de manière descendante par l'État, chaque individu est en capacité de mesurer le bien-fondé de ces règles. Les trottoirs droits, les passages piétons ponctuels ou encore les feux de signalisation réglés comme du papier à musique ne sont pas en capacité d'offrir un parcours de l'espace public optimal pour des piétons ou des cyclistes qui peuvent le parcourir avec bien plus de souplesse et de finesse que les automobiles. Donc les règles sont rapidement assimilées comme fragmentaires et la norme n'est plus de les suivre mais bien de les respecter si cela correspond au parcours voulu, de les transgresser si elles ne sont perçues que comme étant des contretemps. Cela se retrouve dans les entretiens avec par exemple D. qui explique qu'« *on anticipe, moi je suis en vélo, je connais les feux, du coup je sais que je peux le griller ou non* » ou encore F. de dire qu'« *en fonction de mes besoins je ne m'en occupe pas, je me dis par exemple que ce n'est pas une grosse transgression de traverser hors du passage piéton* ». Les règles pour les transports doux perdent donc de leur caractère inviolable. Ce fait me semble intéressant car on remarque aussi qu'il n'existe pas, ou peu, de situations où cyclistes et piétons s'en prennent les uns aux autres pour des questions de respect des règles ou d'incivilités. La plupart des situations qui pourraient être problématiques se règlent à l'amiable. Donc la présence de règles n'est pas forcément gage d'ordre et de sérénité. Cela ramène donc la question de la prévention situationnelle pour les automobiles sous le projecteur. Si un aménagement urbain de qualité pouvait efficacement cadrer les comportements inciviques il est possible d'imaginer des rapports entre automobilistes plus courtois. Le terme d'aménagement de qualité est bien entendu flou, j'ai personnellement à l'esprit des réductions de voies avec des habillages de trottoir faits de fleur ou de street art afin que les limites imposées par l'environnement ne soient pas simplement considérées comme des obstacles. D'une manière générale,

*« Dans des zones mal aménagées, l'excès de règles, chicanes, ralentisseurs, limitations de vitesse, peut aussi accroître l'agressivité. "La coercition excessive crée une agreur, une frustration. Parfois, il vaut mieux une priorité à droite, où chacun est responsable, plutôt qu'un stop, qui est une invitation à la transgression." »<sup>64</sup>*

---

<sup>64</sup>Association, A. (2017). *L'agressivité au volant, cela se soigne*. [en ligne] Automobile-club.org, <https://www.automobile-club.org/actualites/securite-routiere/l-agressivite-au-volant-cela-se-soigne> [21 juillet 2017].

Donc une prévention situationnelle pour les automobilistes mise en place grâce à un aménagement urbain qui « rehausse » la qualité visuelle du paysage, couplé avec une baisse des messages coercitifs, ce qui permet une baisse du sentiment d'être dans son « bon droit », pourrait constituer un juste milieu intéressant pour limiter les libertés que s'octroient certains automobilistes sans que cela soit générateur d'agressivité.

Mais la disparition totale de la signalétique coercitive n'est pas non plus appelée de tous leurs vœux par les praticiens des transports doux. A travers les entretiens certaines personnes interrogées estiment qu'elle remplit un rôle utile pour la communauté, comme D. qui estime que « *Ça simplifie un peu les rapports entre les gens parce que s'il y a un feu ou un panneau, je vais savoir quelle attitude adopter* ». Il est bien évident que certains nœuds de circulations ne pourraient se passer de signalétique sans que cela ne mène à la catastrophe car « *C'est quand même utile niveau sécurité* » comme le dit L. Les espaces où la coercition est nécessaire sont ceux qui ont été spécialement aménagés pour les automobiles durant sa démocratisation galopante. La rapidité du mouvement en voiture, donc la nécessité de réagir promptement aux circonstances, ainsi que l'impossibilité de communiquer immédiatement et clairement ses intentions dans un espace complexe nécessite une répartition des flux préalable aux situations possibles. De plus cette coercition dans ces espaces est vue comme nécessaire par les usagers fragiles car cela leur permet de ne pas avoir à s'imposer pour avoir un droit de passage, ce qui sur certains axes pourrait être source de nombreux tourments.

La problématique des infrastructures pour les cyclistes se retrouve dans les réponses à cette question dans l'entretien. Notamment cette pensée que « *le but est d'embêter les automobilistes comme si ça suffisait pour qu'ils ne viennent pas en centre ville* » nous dit J. Il est en effet régulier de voir des aménagements peu optimisés entre les voies réservées aux voitures et celles réservées aux vélos. Il y a ce constat de D. qui dit qu'« *On met les cyclistes dans les pattes de voitures avec certains double sens, et du coup il y a du danger pour le plus faible, qui est le cycliste* ». Les cyclistes, du fait qu'ils circulent sur la chaussée, et parfois sur la même voie que les voitures, en viennent à être considérés par les automobilistes comme responsables de la gêne qu'ils peuvent occasionner. Ils roulent moins vite, donc en plus de ralentir certaines personnes leurs changements de voie sont parfois périlleux et peuvent troubler certains conducteurs. Le problème étant qu'ils deviennent des obstacles au « bon droit » éprouvé par les conducteurs et donc que l'embarras occasionné est un abus de leur légitimité à circuler efficacement, sans obstacle. Le souci est que, bien souvent, « *La signalétique au sol manque de continuité et de logique d'ensemble* » nous dit A.,

ce qui implique inévitablement que les mouvements dans l'espace des cyclistes ne puissent pas être tout à fait clairs. Mais plutôt que de considérer cela comme une possibilité de se concerter directement entre usagers, les cyclistes subissent le risque que posent les voitures et le rapport à l'altérité est le même que décrit plus tôt<sup>65</sup>. Un fait qui illustre ce rapport aux cyclistes comme à des obstacles c'est le non respect de la voie pour vélo où, pour T, « *Le constat principal c'est que les voitures sont arrêtée sur le passage cycliste pour attendre ou pour téléphoner* ». Ce comportement est régulier, et d'expérience personnelle, la piste est souvent aussi le lieu où peuvent s'arrêter des camions pour des livraisons, ou alors bloquées aux feux afin de ne pas permettre aux cyclistes de se placer devant et donc de ralentir le départ. Ce qui semble justifier cette impression que la seule « *cohérence [semble] être d'embêter les automobilistes comme une fin en soi* », nous dit J., et donc que ceux-ci réagissent en conséquence. Donc les répercussions sur la pratique de l'espace public qu'ont les pistes cyclables telles qu'elles sont déployées actuellement est de permettre à l'agressivité, due au sentiment de légitimité des conducteurs, de se diriger vers un autre mode de déplacement qui, ayant ses propres règles, ne devrait pas être un obstacle.

L'enfermement dans un mode de déplacement et ses codes n'est pourtant pas une fatalité comme nous dit B. qui a « *Longtemps été un conducteur, du coup maintenant [qu'il] est piéton [il] fait plus attention à [son] environnement et aux gens autours de [lui]* ». Ce changement de mode de mode de transport pourrait être une solution afin que les usagers de l'espace public puissent s'identifier aux autres usagers et ainsi éviter certains automatismes qui peuvent être dangereux comme le raconte F. qui nous dit « *Une fois j'ai été renversé, j'étais à la toute fin du bonhomme vert et l'automobiliste n'a pas regardé et a démarré tout de suite* ». Cette personne, enfermée dans un système mécanique, a réagit immédiatement au message sans prendre en compte le contexte, ce qui a mené à un accident. Nous en revenons une fois encore au problème que l'habitude pose avec la signalétique urbaine actuelle. L'une des ouvertures pourrait être de réussir à créer des ville qui permette aux individus de passer par différents modes de déplacement. Lorsque l'on voit que l'utilisation de la voiture pour aller sur son lieu de travail en agglomération constitue 21 %<sup>66</sup> des trajets, ce qui est égal aux pourcentage pour aller faire ses courses, il semble y avoir une piste. En effet, les individus n'ont pas une liberté totale pour choisir leur lieu d'habitation, régit par les lois du marché, et leur lieu de travail, qui dépend de nombreux critères. Par contre, le fait que les grandes surfaces, qui drainent énormément de clients, obligent les populations a utiliser leur

---

65Association, A. (2017). *L'agressivité au volant, cela se soigne*. [en ligne] Automobile-club.org, <https://www.automobile-club.org/actualites/securite-routiere/l-agressivite-au-volant-cela-se-soigne> [21 juillet 2017].

66Insee.fr. (2017). *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs - Insee Première - 1252*. [en ligne], <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281086> [18 juillet 2017].

automobile pour faire leur course, cela ne semble pas être une nécessité. Il faudrait réfléchir à un retour du commerce de proximité qui permettrait peut-être un accroissement de l'intermodalité. Celle-ci pourrait permettre des réactions du même type que C. qui nous dit que « *L'impact [quand je ne suis pas les règles] c'est que je peux gêner, et que ça me gêne de gêner* ». La pratique régulière de différents mode de déplacement pourrait permettre l'accroissement de l'identification aux autres usagers, et donc une meilleure entente. Mais ces réflexions dépassent le cadre de la simple signalétique et constitue plus une réflexion urbanistique sur le long terme vu les modifications qu'il y aurait à effectuer dans nos villes.

### **b) La signalétique comme constante en milieu inconnu**

Ce thème de la modifications des habitudes me semble intéressant à explorer. Précédemment j'évoquais le changement du moyen de déplacement comme potentiellement bénéfique à la pratique de l'espace public. La seconde question de cette partie de l'entretien s'attache plutôt au changement de contexte. Ainsi je m'intéresse aux réactions des personnes interrogées lorsqu'elles circulent dans une agglomération qu'elles ne connaissent pas, ou peu. Cela constitue un contexte où, bien que la signalétique soit la même sur tout un territoire, l'habitude n'existe plus puisque la morphologie urbaine n'est pas familière. Le regard posé sur les messages diffusés est donc neuf, libéré de l'habitude, ce qui permet d'explorer un nouvel aspect de la signalétique urbaine. Comme nous pouvons nous en douter, le comportement vis-à-vis des messages diffusés est bien différent. La signalétique dans un lieu peu ou pas connu revêt beaucoup plus de poids, comme semble le souligner la réponse de F. qui dit que « *Je vais avoir tendance à franchement la respecter si c'est un endroit que je ne connais, surtout pour n'embêter personne* » ou alors D. de répondre qu'il est « *beaucoup plus concentré* » dans un tel contexte. Cela confirme l'hypothèse que je me posais en élaborant le questionnaire que l'inconnu provoque l'attention. Ce contraste avec le comportement en milieu connu est par ailleurs exprimé par A. qui dit que « *J'y fait plus attention [à la signalétique] sur les trajets que je ne connais pas que sur ceux que j'ai l'habitude de prendre* ». Ainsi le fait de se retrouver dans un milieu inconnu avec des infrastructures qui diffèrent de ce que chacun a l'habitude de pratiquer est logiquement source d'appréhension. B. nous explique par exemple que pour lui, « *les villes où c'est compliqué c'est celles où il y a des tramways, même avec la signalétique tu n'es pas sûr de toi* ». Ce type de transport en commun n'étant pas banal pour la plupart de la population, la signalétique associé n'est pas toujours comprise. De plus, à la différence des bus qui peuvent adapter leur trajectoire ou des métro qui sont sur des voies closes, les tramways évoluent en plein espace public, au milieu de la circulation. Par expérience personnelle, j'ai déjà

parcouru des ville où la voie des automobile croise, où même se confond sur une certaine distance, avec celle des tramways et cela est source d'appréhension. Ces véhicules font peu de bruit et la forme longue rend parfois difficile la perception du mouvement dans l'espace, leur vitesse est donc difficilement perceptible. Donc nous ne sommes plus forcément dans une appréhension vis-à-vis de la morphologie mais plutôt des dispositifs de déplacement déployés dans l'espace public. La crainte qui pousse à respecter la signalétique n'est plus alors simplement due au milieu mais aussi aux usages de la population locale. Cela est exprimé par A. qui nous dit que « *Je vais plus faire attention et être d'autant plus vigilant parce que selon la ville, ou même le pays, on a pas le même rapport aux piétons* ». Il existe donc ce qu'on pourrait appeler une distance de l'étranger, une incompréhension de la « manière de faire » locale. L'habitude ne concerne donc pas simplement le rapport à la signalétique mais aussi les mouvement qui semblent se concentrer autour de normes locales de déplacement dans l'espace urbain. Du coup ces normes n'étant pas intégrées en tant qu'étranger à un lieu, les usagers se raccrochent aux éléments stables et connus : la signalétique, et notamment les panneaux. Cette idée semble en tout cas confirmée par L. qui nous dit que lorsqu'il se déplace en terrain inconnu, il « *essaie de faire plus attention aux panneaux* ». Il y a donc un accroissement volontaire de l'attention envers la signalétique pour être sur de ne pas mal faire. Il y a donc pour certains individus une peur de l'erreur qui pousse à suivre la norme imposée par les messages diffusés, comme le dit F. : « *Si je ne connais pas, je respecte* ». Donc la signalétique urbaine a un impact marqué sur le comportement lorsqu'un individu se trouve en un lieu inconnu, puisque cela le pousse à respecter les règles édictées bien plus que lorsqu'il se trouve en espace familier. Assez curieusement les dispositifs déployés dans l'espace gagne en légitimité lorsque l'endroit n'est pas connu, car pour C. il semblerait que « *s'il y a quelque chose d'instauré c'est qu'il y a une raison* ». L'aspect mystique dû à des règles descendantes sur lesquelles on ne peut agir réapparaît lorsque des individus n'ont que ce règlement pour justifier le bien fondé de leurs déplacements. Bien entendu il est toujours possible de se trouver en présence de malfaçons ce qui fait que, comme le dit T. : « *A certains endroits la signalétique n'est pas très claires, du coup je ne sais pas où me mettre* ». Mais cette remise en question de la disposition est plus rare que sur un espace familier. Et lorsque cela arrive cela se traduit moins par de la colère, comme on peut le voir sur des trajets réguliers, que par de l'inquiétude. A. explique que « *Des fois il y a certains panneaux je ne sais pas si je les comprend tous* », il y a donc ici une remise en question de sa propre perception et non du dispositif déployé censé harmoniser la circulation. Et lorsque les individus ont l'impression que la signalétique leur fait défaut pour se déplacer, le contact avec les locaux semble être une suite logique. J. nous dit que « *Si je circule et que je n'arrive pas à me repérer, je vais vers les gens qui sont présents sur le trajets pour demander si c'est bien par là* », parce que, comme le

souligne F. « *Moins il y a d'informations, plus je vais être amené à demander* ». Le sentiment d'être perdu est souvent source de légitimité pour créer un contact avec les habitants. En effet, cette création d'un rapport en quelque sorte maître/élève, celui qui porte la connaissance et celui qui la demande, justifie d'interférer avec le parcours d'individus, ce que souligne la réponse de L. « *Je peux demander de l'aide plus facilement si je suis perdu* ». D'autant qu'il peut arriver que la désorientation vient d'une signalétique défaillante alors, J. nous dit que « *Si la signalétique est trop faible ou si je me suis égaré en ne suivant pas l'axe principal, je peux demander à des gens assez facilement ma direction* ». Certaines personnes même trouve que c'est un bon moyen d'établir un premier contact, de pouvoir entamer une discussion sur d'autres sujets afin d'en savoir plus sur le lieu comme nous le dit B. : « *Ça m'arrange si la signalétique n'est pas performante, ça me donne une raison d'aller parler avec des gens* ». Bien entendu, les gens ne réagissent pas tous de cette manière mais cela semble tout de même être un comportement qui accroît la cohésion entre les individus. Mais il paraît donc assez clair que la signalétique, en milieu peu ou pas connu, est dans un premier temps respectée scrupuleusement, et si elle n'est pas performante, elle ne crée pas automatiquement une réaction agressive mais au contraire peut pousser au contact avec les autres usagers.

Il est évident par contre que cette recherche de contact n'est pas automatique et, dans le cadre du tourisme de masse, cela peut même être fuit. Dans le cas de Barcelone<sup>67</sup>, ou d'autres destinations fortement touristique, la plupart des visiteurs ne viennent pas rencontrer une population mais découvrir un lieu. Ainsi il y a une recherche de contexte et non d'ambiance urbaine, ce qui déconnecte les vacanciers des locaux. La signalétique qui prend alors le pas est plutôt directionnelle et culturelle et a dès lors plutôt tendance à « muséifier » la ville qu'à permettre le contact entre différentes populations. Cet aspect est par ailleurs souligné par D. qui dit que « *Si un groupe de touristes arrive en même temps que toi dans la ville, tu les retrouves tout le long de ton trajet* ». Cela semble être le problème posé par la mise en place de parcours touristiques, parce-que « *Vu qu'on ne connaît pas on suit un peu comme des moutons* » continue D. Ce type de parcours officiel pour bien visiter une ville peut être un vecteur de légitimité pour les vacanciers parce que, si ça a été mis en place c'est pour eux, donc ils ont le droit de le parcourir. Seulement, toujours sur le cas de Barcelone, il apparaît comme un oubli que des individus vivent à l'année sur place et souffrent d'une saturation quasi constante de l'espace public<sup>68</sup>. Ces saturations touchent des endroits souvent

67Le Point. (2017). *Le tourisme, problème n°1 de Barcelone selon ses habitants*. [en ligne], [http://www.lepoint.fr/monde/le-tourisme-probleme-n-1-de-barcelone-selon-ses-habitants-23-06-2017-2137797\\_24.php](http://www.lepoint.fr/monde/le-tourisme-probleme-n-1-de-barcelone-selon-ses-habitants-23-06-2017-2137797_24.php) [12 juillet 2017].

68Le Point. (2017). *Le tourisme, problème n°1 de Barcelone selon ses habitants*. [en ligne], [http://www.lepoint.fr/monde/le-tourisme-probleme-n-1-de-barcelone-selon-ses-habitants-23-06-2017-2137797\\_24.php](http://www.lepoint.fr/monde/le-tourisme-probleme-n-1-de-barcelone-selon-ses-habitants-23-06-2017-2137797_24.php)

définis comme « typiques » de la ville, ce qui les dénature et supprime l'investissement émotionnel de la population dans un lieu qui en avait fait, à l'origine, sa renommée. Donc, dans le cas du tourisme de masse, la signalétique semble créer des circuits artificiels parallèles aux circuits naturels et spontanés des locaux. Cela peut-être à l'origine d'engorgements des voies publiques et par conséquent de tensions. C'est ce qu'il se passe à Amsterdam<sup>69</sup> actuellement avec notamment le problème du déplacement en vélo. Comme je l'ai dit plus tôt le système de circulation est difficile à comprendre pour des profanes tandis que les locaux sont habitués à ces lacets qui se croisent et s'entrecroisent. Dans ce cas là, la signalétique est trop complexe pour les flux de touristes de plus en plus nombreux chaque années, ce qui tend à générer des comportements agressifs de la part de locaux qui ne sentent gênés dans leur quotidien.

Ainsi donc la signalétique urbaine en milieu inconnu a tendance à gagner en autorité auprès des individus car ces derniers, ne connaissant ni les lieux ni les habitudes locales, se raccrochent à ce système propre à un territoire qui constitue une base commune de déplacement dans l'espace public. Donc, quand l'habitude n'est plus de mise, la signalétique semble reprendre le rôle qui lui est initialement attribué. Cela souligne le problème inhérent de ce système que nous avons vu plus tôt, l'accoutumance avec les messages diffusé malmène l'efficacité des dispositifs mis en place. C'est donc quand un usager est face à un environnement inexploré que la signalétique urbaine est le plus efficace. Bien entendu, quel que soit l'endroit il est possible de trouver de mauvaises gestions, mais la encore une différence subsiste, c'est que les individus vont surtout mettre en avant leurs possibles lacunes pour expliquer leur incompréhension, plutôt que de critiquer directement une mauvaise gestion. Enfin, les espaces parcourus, qui ne sont peu ou pas connus, appellent pour la plupart des personnes interrogées des souvenirs de vacances, donc il y a un rapport au tourisme. Ce qui a été dit précédemment fonctionne pour des destinations moyennement ou peu attractives. Mais en ce qui concerne les destination qui concentre une forte densité de vacanciers, le rapport avec et les effets de la signalétique ne sont pas les mêmes. Le tourisme de masse pouvant déjà être, en lui-même, source de tensions, la signalétique mise en place ne permet pas forcément de rencontre entre les différents usagers, locaux et de passage. La « muséification » de ces villes par la signalétique tend à corrompre ce qui fait l'essence des bâtiments et espaces qui les constituent. Cela peut-être réellement problématique car les individus qui se déplacent pour découvrir de nouveaux espaces n'en comprennent supposément plus la logique qui les a constitué dans le temps :

---

[12 juillet 2017].

<sup>69</sup>FranceSoir. (2017). *Amsterdam fait face à un nombre de touristes en constante augmentation*. [en ligne], <http://www.francesoir.fr/culture-art-expo/amsterdam-fait-face-un-nombre-de-touristes-en-constante-augmentation> [12 juillet 2017].

« en mettant au même niveau la cathédrale du XIIIe siècle et la préfecture, ancienne demeure seigneuriale du XVIIIe, l'échoppe folklorique et le centre culturel à peine achevé (...) la signalétique ne réduit-elle pas ces lieux à une pure spatialité et ces œuvres à de simples objets référentiels d'une époque ? N'entretient-elle pas ainsi une relation paradoxale avec la mémoire et l'histoire ? »<sup>70</sup>

Il faut bien sur que la signalétique permette de contenir ces flux de vacanciers mais se pose la question de la place donnée à la rencontre, à la confrontation et à l'échange. En découpant les espaces et en suggérant des déplacements il y a une normalisation des comportements, un retour à une mécanisation de la ville. La ville ne devient alors que des façades qui se succèdent, ayant chacune une étiquette, où la forme dans l'espace est privilégiée au développement dans le temps de ces bâtiments. Les arrêts sur image proposés isolent des éléments urbains de leur contexte et par conséquent ponctionnent la sève qui fait la spécificité d'un espace urbain. C'est sur ce point que les tensions envers les vacanciers reposent il me semble, la signalétique ne mettant en avant qu'une réalité physique immédiate en oubliant le développement qui a permit l'édification de la ville telle qu'elle est aujourd'hui. De plus, sont mis en avant des bâtiments particuliers plus que du tissu urbain, qui pourtant fait parti intégrante du contexte qui a permit la création de l'édifice mis en avant. Il semble que d'une manière générale, la signalétique telle que nous la connaissons aujourd'hui entretien un rapport complexe avec le temps qui passe. Cette difficulté à prendre en compte l'évolution des pratiques ainsi que les processus qui permettent l'édification d'une ville semble généralisée. Il semblerait donc que la méthode communément appliquée pour la création, le déploiement et la gestion de la signalétique coercitive et/ou culturelle, ne parvienne pas à saisir cette nuance. Cela provient peut-être du fait que les responsables du dispositifs ne travaillent qu'avec une réflexion technique immédiate, un passage dans l'espace pour dire ce qui semble nécessaire et où, ou bien même ils ne travaillent peut-être qu'à travers des plans. La méthode n'est pas indiquée ni diffusée, chaque agglomération doit avoir sa propre manière de procéder. Mais quelle que soit la méthode, la sensibilité au temps qui passe paraît manquer.

La question de la signalétique directionnelle n'a pas été abordée par les personnes interrogées. Il semblerait que les messages coercitifs et culturels soient ceux qui marquent le plus

---

<sup>70</sup>Pages, D. (2017). *Parcours obligés : du bon usage de la signalétique*. [en ligne]

Communicationorganisation.revues.org. , <https://communicationorganisation.revues.org/1819> [10 juin 2017].

les esprits. Et pour cause, cette signalétique, qui est la plus ancienne comme nous avons pu le voir en introduction, ne souffre pas forcément du temps qui passe. En effet la signification d'un lieu (gare, parking ou encore mairie) n'a pas besoin de marquer chaque usager qui circule, donc le fait qu'ils disparaissent du regard de certains avec l'habitude n'est pas forcément négatif puisque le prochain individu en aura peut-être besoin. Ces informations permettent à chacun de comprendre l'organisation d'une ville et comment se déplacer de pôle en pôle. La seule remarque qui pourrait être faite est personnelle et concerne le fait que la plupart du temps ces panneaux désignent un chemin destiné aux automobilistes. Il m'est arrivé plusieurs fois de suivre ces direction en tant que piétons et de me rendre compte que cela m'avait fait faire un détour plus ou moins important. Même si les panneaux à destination des marcheurs se multiplient ce n'est pas encore optimal.

Nous avons donc vu durant l'analyse de cette question que la thématique du Temps pose problème à la signalétique culturelle en plus de la signalétique coercitive. Entre ce que l'une désigne, qui n'est pas ancré dans une ligne temporelle et qui est à l'origine de comportements indésirables, et l'autre qui n'arrive plus à capter l'attention des individus, le Temps limite l'efficacité de ces deux signalétiques. Ce qu'elles ont en commun, c'est qu'elles doivent toutes les deux harmoniser les flux en diffusant des information. L'une indique le comportement à adopter sous peine de punition, l'autre indique le comportement à adopter sous peine de manquer un élément culturel. Ces deux sont mises en place de manière descendante, sans prendre en compte l'avis de la population. Cela semble dommage puisque les individus qui vivent ce temps qui passe, qui voient les quartiers et les rues évoluer en fonction des saisons et des années pourraient peut-être avoir une certaine expertise afin que les messages diffusés soient viables sur le long terme. C'est pourquoi la question suivante aborde l'avis des personnes interrogées concernant l'implication des populations dans la conception et le déploiement de la signalétique urbaine, car cela peut avoir l'air intéressant de prime abord, mais si les populations n'ont aucune envie de s'impliquer, cela n'aura aucune retombées.

### **c) Intégration de la population dans l'élaboration de la signalétiques**

Ainsi la troisième question de cette seconde partie concerne l'avis des personnes interrogées concernant l'implication des population dans l'élaboration, ou tout du moins dans la réflexion, sur la signalétique à déployer dans l'espace public. Cette idée a été en majorité reçu avec enthousiasme même si après quelques réflexions des réserves sont émises. Mais la première réaction est souvent

une sorte d'indignation envers cette logique strictement descendante, à l'image de ce que nous dit L. :

*« Ça ne doit pas être juste le choix des dirigeants de dire 'on va mettre un rond point la parce que ça nous arrange', il faut que ça facilite la vie des gens qui utilisent l'espace régulièrement (...) j'y suis favorable parce que les habitants sont les premiers usagers de l'espace public, s'il y a des choses à modifier ils ont quand même une certaine expertise ».*

Il y a donc rapidement une reconnaissance de la qualité des informations et des réflexions que peuvent avoir les habitants sur la signalétique et l'aménagement de leur quartier. Il y a effectivement cette idée que *« c'est une bonne chose de demander l'avis des gens qui vivent dans un quartier »* comme nous le dit B., car cela concerne leur quotidien et peut modifier leurs trajets sur des années à venir. M. pense que *« C'est eux qui le connaissent le mieux, ils ont des choses à dire »*. Cela est perçu comme dommageable de ne pas prendre en compte automatiquement des avis, car les habitants ont une connaissance de la morphologie et des mouvements de flux qui animent chaque jour les zones à proximité de leurs habitations. Une fois que la connaissance des habitants est reconnue apparaissent les réserves concernant le déroulement de ce type d'opérations. En effet même si des individus ont des idées et des propositions à partager, la question du passage de l'aspect théorique à l'aspect pratique semble inquiéter. Il apparaît rapidement cette image d'une réunion chaotique où personne ne s'écouterait et où chacun serait persuadé d'avoir la meilleure proposition, F ; dit qu'*« il ne faudrait pas que ça devienne n'importe quoi non plus »*. Il faudrait donc qu'il y ait un filtre entre les propositions données et les mesures prises, car sinon, selon T. *« Ça peut être dangereux, même s'ils peuvent être au courant des besoins il faut quand même une évaluation supérieure avant la mise en place »*. Ce type d'initiative est souvent imaginée comme possible déclencheur d'un mouvement de foule chaotique où chacun veut se faire entendre. Il semble donc nécessaire d'avoir un référent qui puisse canaliser les débats comme le dit F. *« Il faudrait quelqu'un qui dirige les questions, qui s'y connaît pour faire le tri »*. Cette appréhension vient du fait qu'il n'est pas sûr que les avis récoltés prennent en compte une dimension plus étendue que le besoin personnel. Et si chacun obtient gain de cause pour son propre souci, on peut se douter que le résultat final sera impraticable. Ce type de réaction, une demande officielle pour un problème personnel, n'est pas rare. Il existe même des sites proposant des lettres préconçues afin de faire une

demande officielle à sa mairie pour avoir un ralentisseur dans sa rue<sup>71</sup>. Des demandes peuvent aussi aboutir à la pose de plots afin de réduire la voie ponctuellement ou alors de créer une chicane pour obliger les conducteurs à ralentir, cela peut aller jusqu'à la pose de nombreux potelets dans des rues peu fréquentées. Bien entendu ces demandes font échos à des situations qui sont considérées comme problématiques par les citoyens, notamment concernant leur sécurité. Le fait que des mairies entendent ces demandes est positif car ce n'est pas toujours le cas comme le montre l'initiative d'un habitant de Pibrac, en Haute-Garonne, qui a installé un faux radar dans sa rue parce que ses demandes d'intervention par la mairie n'ont pas abouti<sup>72</sup>. Les autorités lui ont assuré s'occuper du problème de vitesse dans sa rue. Mais un an plus tard rien n'a été mis en place et il a érigé un panneau personnel lumineux pour rappeler la limite de vitesse<sup>73</sup>. Ce type de situation n'est bien entendu pas viable dans un objectif de villes avec une signalétique efficace sur le long terme. Nous sommes donc dans une situation où soit les autorités n'écoutent pas les demandes et inquiétudes de ses citoyens, ou alors elles y répondent de manière trop littérale. Ce dernier point pose problème parce que, comme l'explique l'association Rue de l'Avenir<sup>74</sup>, une route large permet et amène à rouler à des vitesses trop élevées. Les conducteurs ont tendance à réguler leur vitesse en fonction de ce que permet l'infrastructure. Une réponse trop littérale avec les dispositifs cités plus tôt ne génère que de l'agressivité puisque ces éléments sont perçus comme des obstacles. Il semble donc n'y avoir que peu d'intérêt à conserver une route large qui permette d'accéder à des vitesses élevées, et de parsemer celle-ci d'entraves pour justement que cette possibilité ne soit pas exploitée. Je ne vois pour ma part qu'une complexification d'un système crée de toute part par et pour une utilisation humaine. Étant instigateurs et utilisateurs de ces voies publiques, il devrait être possible de créer une communication qui permette de répondre globalement et non ponctuellement aux problèmes que génèrent les espaces urbains tels qu'ils sont conçus.

Le problème que pose le fait d'avoir un référant représentant l'autorité, c'est que celui-ci a de grandes chances de circonscrire les réflexions autour de son expérience personnelle. On voit déjà qu'actuellement ce qui est mis en place n'est pas forcément optimal, si ce procédé est lancé il n'est pas sûr qu'une personne ascendante puisse seule être garante du bon choix. De plus, il existe

---

<sup>71</sup>Lettres-utiles.com. (2017). *Demander des ralentisseurs au maire de sa commune - Modèle de lettre gratuit*. [en ligne], <http://www.lettres-utiles.com/lettres/demander-des-ralentisseurs-au-maire-de-sa-commune-308.html> [22 juillet 2017].

<sup>72</sup> Paulin, J. (2017). *Pibrac. Excédé, le riverain pose un faux radar*. [en ligne] ladepeche.fr, <http://www.ladepeche.fr/article/2009/08/05/649641-pibrac-excede-le-riverain-pose-un-faux-radar.html> [23 juillet 2017].

<sup>73</sup>Lamotte, J. (2017). *Pibrac. Il refait le coup du faux radar devant chez lui*. [en ligne] ladepeche.fr, <http://www.ladepeche.fr/article/2010/04/27/824257-pibrac-refait-coup-faux-radar-devant-chez.html> [23 juillet 2017].

<sup>74</sup>RUE DE L'AVENIR, *Aménagements et bonnes pratiques: pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre*, « ruedelavenir.com », [http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch\\_amenagements.pdf](http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf), 5 juin 2017.

cette impression vis-à-vis des concertations qu'exprime M. que « *Des fois j'ai l'impression qu'on nous demande notre avis mais je ne sais pas si on en tient compte* ». Donc, qu'au final, l'autorité accepte ou non des interventions sans que cela ne semble clairement expliqué. Ainsi il me semble que le travail pour mettre en place ce type d'opération est double. Pour éviter de se retrouver dans des situations de mépris des opinions citoyennes, de prises de solution trop littérales ou de pression pour obtenir un résultat, comme l'exprime A. : « *A force de demandes répétées il y a des choses qui sont mises en place* », il faut mettre fin à la forte polarisation entre les différents partis. Il semble intéressant de demander l'avis des populations sur la signalétique urbaine, car il est vrai qu'ils l'éprouvent sur des périodes temporelles longues, ils peuvent avoir par conséquent des avis enrichis d'années d'expérience. Seulement, comme le fait savoir G. « *Ce ne sont pas des questions qui intéressent tout le monde, mais pour les gens que ça intéresse la concertation serait une bonne chose* ». Cela rejoint l'avis de B. qui dit que « *Ça devrait concerner des gens qui ont déjà un avis dessus* ». Ces réponses me semblent intéressante car effectivement, si il est demandé à des gens qui ne s'intéressent pas à ces problématiques ce qu'ils pensent nécessaire comme aménagement, il est évident qu'ils vont immédiatement se référer à des expériences personnelles, propre à un parcours particulier. J. estime que concernant la signalétique :

*« Il y a deux aspects, le premier c'est le quartier en tant que lieu fermé, avec la priorité pour les usages quotidiens du quartier, avec les habitants qui deviennent experts, comme dans un bourg, et la deuxième chose, c'est l'articulation entre les différents quartiers, avec une vision globale ».*

Ce que cette réponse montre c'est qu'effectivement la signalétique nécessite une organisation sur plusieurs échelle et ne peut donc pas se contenter de réactions immédiates et d'avis peu approfondis car « *Celui qui vit dans son quartier ne verrait peut-être pas les articulations d'intérêt général, à l'échelle de la ville* » continue J. Une solution pourrait donc être de « *Repérer chez les habitants leur niveau de prise en compte de l'intérêt général et leur capacité de perception de l'échelle globale* ». Il faudrait donc mettre en place des rassemblements, accessibles à tous, qui permettent aux gens intéressés d'apporter de nouvelles idées et propositions, le tout basé sur leurs propres observations. Se pose alors la question de déterminer qui sont les individus qui ont une vision globale de ceux qui ont un objectif personnel. Le fait de mettre en place des réunions régulières devrait tout d'abord écrémer les individus, et ensuite un système de vote devrait permettre de faire aboutir les propositions les mieux bâties. La présence d'un référent pourrait être

utile, il aurait pour rôle de rechercher des informations, d'apporter des matériaux de réflexion aux citoyens intéressés pour participer à l'élaboration d'un système local performant. Les projets devraient être considérés tout d'abord comme des tentatives de résolution plutôt que présentés comme des réponses, afin d'intégrer le temps qui passe dans la recherche de solutions. Ainsi leur mise en place devrait être progressive afin de voir comment les comportements s'adaptent à ces essais. De cette manière la consultation citoyenne pourrait avoir un impact positif sur la manière de quadriller les espaces publics à l'aide de signalétique.

#### **d) Les directions à donner aux réflexions concernant la signalétique**

Ce type d'opération présentée précédemment ne constitue qu'une ébauche de méthode afin d'élaborer un système et des solutions propres aux besoins locaux. Seulement ces besoins sont propres à une morphologie, une culture, un habiter l'espace public local. Il y a donc un rapport avec l'habitude dans ces réflexions. Il me semble qu'il ne faut pas rester enfermé dans une logique de réaction à des problèmes, mais aussi essayer de projeter la rue voulue. L'espace public et les sociétés humaines ne pouvant prétendre atteindre la perfection, si le but des discussions est de résoudre de problèmes, cela peut ne jamais avoir de fin car il y aura toujours des dysfonctionnements. Or, le but de ces rassemblements n'est pas de créer un comité indéfini gérant la signalétique, mais plutôt de créer un système qui intègre chaque citoyen dans sa logique afin que la signalétique devienne un objet propre à toute la population. Il me semble qu'il faudrait questionner la nature de l'espace public et ce qui pourrait en être fait dans une dimension moins technique et plus abstraite. C'est pourquoi la question suivante s'intéresse à l'espace public dans son aspect théorique défini par Thierry Pacquot comme étant

*« non seulement le lieu du débat politique, de la confrontation des opinions privées que la publicité s'efforce de rendre publiques, mais aussi une pratique démocratique, une forme de communication, de circulation des divers points de vue »<sup>75</sup>.*

La dimension philosophique d'un espace d'émulsion des discussions, de confrontations des idées et de rencontre entre diverses strates des populations me semble importante. Les espaces que nous parcourons aujourd'hui résultent d'une logique fonctionnaliste considérant les rues comme des tuyaux conduisant directement les individus entre deux points. Cette conception mécanique n'a

---

<sup>75</sup>Paquot, T. (2017). *Introduction*. [en ligne] Cairn.info, <https://www.cairn.info/l-espace-public--9782707154897-page-3.htm> [12 juin. 2017].

donc pas pour objectif principal de faire se rencontrer les individus mais de les redistribuer dans les villes le plus efficacement possible. Il n'y a pas de recherche de stationnement dans l'espace public, il n'est pas habité. Cela m'a alors intrigué car le corps dans l'espace public est censé être libre mais tous les messages diffusés poussent au mouvement. Je veux donc m'intéresser à cette notion de liberté et ce qu'elle représente pour les personnes interrogées. Les premières réactions sont souvent dues à une conception de la liberté très large, une liberté sans règles. Dès lors les réponses sont terre à terre comme on peut le voir avec l'avis de A. « *On est pas très libre parce que tout est cadré, et au-delà les municipalités encadrent les pratiques sur l'espace public* », il y a aussi cette question de M. « *Si c'est cadré est-ce que ça peut-être une liberté ?* » ou alors cette réponse de D. qui rappelle les écrits de Michel Foucault : « *A partir du moment où tu encadres, tu indiques une marche à suivre et tu as une amende si tu ne la suis pas* ». Selon ces réactions la liberté n'existe donc pas dans un espace public quadrillé par la signalétique. Cela se révèle juste si l'on se contente d'une définition de la liberté comme état dans lequel un individu n'a à subir aucune contrainte. Seulement cet état semble utopique, ne pas correspondre à ce que les sociétés humaines proposent en tout cas. Par contre, si l'on se réfère à la définition « *Possibilité d'agir selon ses propres choix, sans avoir à en référer à une autorité quelconque* »<sup>76</sup>, alors la question reste entière. Dans cette conception la liberté ne semble pas contrainte par la signalétique puisqu'elle n'empêche pas les individus de se déplacer comme bon leur semble. Comme le dit L. : « *En soi tu fais ce que tu veux, tant que tu n'as pas justement le cadrage supérieur de la police* ». Ainsi le sentiment de liberté ne semble pas limité par les dispositifs mis en place mais plutôt par les garants du respect de ces dispositifs. Si un trajet doit être modifié, cela semble être dû aux autres usagers qui vont interférer avec la trajectoire voulue, ce qui pousse donc à s'adapter en fonction des mouvements de flux comme le souligne G. « *J'ai tendance à faire très attention aux autres, il faut trouver une entente dans cette liberté* ». Il existe donc un partage de l'espace implicite qui semble fonctionner selon l'expression « *Ma liberté s'arrête là ou commence celle d'autrui* ». Donc il y a une adaptation des mouvements dans l'espace en fonction des flux en cours qui supprime le respect des règles édictées. Ce point de vue semble corroborer celui de J. qui nous dit : « *Je pense qu'il y a très peu d'endroits pour les piétons où les règles sont suivies à la lettre, en réalité les gens en font des usages qui ne sont pas prévus* ». Cette adaptation semble expliquer le non-respect presque instinctif des règles par les usagers de transports doux. Ces derniers sont en contact direct avec les autres individus sur la voie publique, à la différence des automobilistes qui sont enfermés dans leur véhicule. Ainsi la réactivité et la souplesse du déplacement permettent de transgresser sans cérémonie les messages qui portent la

---

<sup>76</sup>Larousse, É. (2017). *Définitions : liberté - Dictionnaire de français Larousse*. [en ligne] Larousse.fr, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/libert%C3%A9/46994?q=libert%C3%A9#46915> [12 juin 2017].

signalétique. Alors qu'en voiture, considérée à ses débuts comme le symbole même de la liberté, « *il y a la loi qui te rappelle à l'ordre* » comme nous le dit F., pour les piétons et cyclistes, qui constituent la majorité des occupants de l'espace public, il est possible de transgresser ces lois sans être inquiété. Ainsi la responsabilité qu'impose la conduite d'un véhicule annule une quelconque liberté dans l'espace public, il est nécessaire de respecter le système de signalétique pour pouvoir circuler. De plus ce n'est pas le moyen de déplacement le plus indiqué dans une recherche de proximité avec la morphologie de la ville et les habitants qui la composent. D'un autre côté, pour les transports doux, la liberté semble justement être cette possibilité de choisir de respecter ou non les règles édictées, ce que souligne le propos de D. : « *Ma liberté ça va du coup être de choisir de suivre ou pas les règles, pour adapter mon trajet* ». Ainsi A. semble avoir raison lorsqu'il dit que « *C'est le respect de la signalétique urbaine qui bloque la liberté* » puisque ce respect enlève toute initiative aux usagers qui le portent. Bien entendu le fait que les flux d'automobiles soient orientés par la signalétique implique donc que la signalétique influe sur la liberté de mouvement de chacun comme le dit L. « *Ma liberté dans l'espace public est conditionnée par la signalétique* ». Mais le choix est donc libre de la respecter ou non, donc une certaine forme de liberté persiste dans l'espace public, celle du mouvement. Un point qui n'a pas été abordé par les personnes interrogées, certainement parce que l'espace public n'est plus vraiment perçu comme tel, c'est la possibilité de stationner dans l'espace public.

La définition de Thierry Pacquot donnée plus tôt décrit l'espace public comme un espace de discussion et de confrontation d'opinion, or ce type d'activité semble plus propice à l'arrêt qu'en mouvement entre deux points. Le stationnement dans l'espace public n'est pourtant pas un comportement soutenu par la signalétique ni par l'urbanité de nos villes. La signalétique incite au mouvement tandis que la morphologie urbaine confère 80 % des espaces urbains aux automobilistes<sup>77</sup> qui ne constituent que 20 % des occupants de l'espace public. Ce sentiment que l'urbanité est un frein à la liberté est exprimé par T. qui doute que la liberté « *soit vraiment une question de signalétique plutôt que d'espaces urbains* ». Cela rappelle tout d'abord les propos sur la prévention situationnelle qui consiste en une modification physique de l'espace pour contraindre les usagers à adopter un comportement adapté, qui peut être intéressante dans certains cas mais qui a tendance à infantiliser les usagers. Ce principe peut nuire au stationnement dans l'espace public puisqu'il consiste, lorsqu'il est mit en place à l'encontre des piétons, en des pics posés sur des surfaces planes pour empêcher l'assise ou alors en des bancs pensés que pour un arrêt court.

---

<sup>77</sup>L'interconnexion n'est plus assurée. (2017). *Les potelets métalliques, cauchemar du piéton*. [en ligne], <http://transports.blog.lemonde.fr/2013/09/04/les-potelets-metalliques-cauchemar-du-pieton/> [11 juillet 2017].

Il semble donc que la liberté dans l'espace public ne soit pas atrophiée par la signalétique urbaine lors qu'un déplacement en tant que piéton ou cycliste, mais plutôt que cette dernière constitue plutôt le référentiel à partir duquel on prend des libertés. Ainsi les messages diffusés indiquent le comportement à adopter et les individus considèrent que leur liberté réside dans ce choix de les respecter ou non, sans que cela ait des répercussions négatives. Le statut des automobilistes est différent puisque c'est à eux que la signalétique est destinée en priorité. La propension que les voitures ont à être dangereuses nécessite de brider leur liberté de mouvement dans l'espace. Cette entrave est vue comme nécessaire même si elle provoque dans sa forme actuelle de nombreuses tensions. Seulement cette liberté concerne le déplacement dans l'espace public et non le stationnement. Il semblerait que concernant la pause sur la voie urbaine le problème ne vienne pas de la signalétique transmetteuse de message mais plutôt des découpages de l'espace public, explicites et implicites. L'aspect explicite consiste en un minimum de surface allouée aux transports doux, ce qui provoque rapidement des impressions d'encombrement lorsque des individus sont à l'arrêt à discuter. Ce propos est souligné par T. qui estime qu'« *On pourrait avoir des espaces plus conviviaux* » et D. que « *C'est l'aménagement des villes qui pourrait permettre d'avoir des endroits de rencontre* ». Dès lors l'arrêt ne peut être réellement spontané puisqu'il faut alors trouver un espace propice à la discussion. La répartition des bancs est inégale et parfois incohérente lorsqu'ils se trouvent au milieu de différents flux. Les parcs, qui permettent de s'éloigner du mouvement, ne se trouvent pas à chaque coin de rue, et sont souvent dédiés aux enfants, ce qui fait qu'il n'y a pas forcément une atmosphère propice à l'échange. La définition que j'ai donné plus tôt de la signalétique désigne tout dispositif qui interfère avec la présence dans l'espace public, à partir de ce point il est donc possible de désigner le trottoir ou le banc comme des éléments de signalétique. Ils ne devraient donc pas être pensés selon des normes mais plutôt en accord avec une conception philosophique de l'espace public. Chaque banc devrait être pensé pour accueillir la discussion ou la contemplation, où chaque trottoir doit permettre la rencontre et non pas seulement le croisement. Non seulement les infrastructures ne sont pas pensées de telle manière, mais en plus, implicitement, le stationnement n'est pas engageant. Cela est dû au regard des autres individus alentours, ceux qui seront gênés ou agacés par l'espace accaparé. Cette influence du regard des autres n'est pas négligeable sur le découpage implicite de l'espace public. Cela pousse à revoir son attitude afin de ne pas contrarier les autres usagers. Il me semble intéressant de rapprocher cette thématique de l'influence du regard sur le comportement avec un dispositif de plus en plus présent dans nos villes : les caméras.

Les technologies, en constante évolution, sont largement utilisées comme auxiliaires aux instances de surveillance. La reine de ce mouvement est donc, bien évidemment, la caméra de surveillance. Leur nombre dans certaines villes est extrêmement élevé, avec en tête de file la ville de Londres. Cette mouvance est abordée par Michalis Lianos dans son ouvrage « Le contrôle social après Foucault »<sup>78</sup>. Il explique comment les garants de l'ordre en situation urbaine positionnent des dispositifs afin de limiter et prévoir les actions des usagers et de normaliser les comportements. Il aborde avant tout le sujet de la caméra et le sentiment d'observation ressenti par les individus :

« La technologie semble introduire une certaine déculturation de l'environnement surveillé du fait qu'elle érode les normes et modalités de ses applications en tant qu'aspects accentués de rapports sociaux pour les réinventer comme contrainte non-négociable, homogène et extérieure à tous les participants ».

Ainsi la manière de se mouvoir et d'interagir avec une tierce personne en milieu urbain n'est plus commandée par les usagers, mais par ce nouveau moyen de contrôle. Ce blocage des possibilités d'action dans l'espace public nuit à la possibilité de s'approprier ce dernier. Le contrôle social qui était jusque là intériorisé dans chaque individu<sup>79</sup> s'extériorise et échappe aux appréciations des usagers. Il faut souligner que le but de ces dispositifs n'est pas d'être discret pour prendre des individus sur le fait, mais bien d'être rendu public par leur propre existence. Cette visibilité fait savoir que l'espace en question est constamment menacé par une infraction. Cette dernière est par conséquent une menace puisqu'on y répond avec un système de protection sophistiqué. « Le dispositif avertit l'utilisateur d'un problème dont il ne serait pas autrement conscient et projette sur lui un consentement »<sup>80</sup>. Michalis Lianos évoque alors les systèmes anti-vol que l'on peut trouver dans de nombreux magasins. L'idée que voler est une menace active est diffusée, et donc que chacun doit se positionner par rapport à ce dispositif en tant que voleur ou non. La visibilité de ces systèmes nourrit auprès des individus la conscience d'un danger probable, le consommateur lambda devenant automatiquement un non-voleur. Cette association dispositif / visibilité constitue le socle d'une culture de la dangerosité et de la suspicion envers autrui comme première impression. Toute personne est suspecte d'une infraction et non plus présumée honnête. Ce ressenti est équivalent lorsque des caméras sont disposées dans les villes. Le sentiment d'être observé pousse les individus

---

78Lianos, M. (2017). *Le Contrôle Social Après Foucault*. [en ligne] Scribd., <https://fr.scribd.com/document/75772938/Le-Contrôle-Social-Après-Foucault> [12 juin 2017].

79FOUCAULT, M, *Surveiller et punir: naissance de la prison*, Gallimard, 1975.

80Lianos, M. (2017). *Le Contrôle Social Après Foucault*. [en ligne] Scribd., <https://fr.scribd.com/document/75772938/Le-Contrôle-Social-Après-Foucault> [12 juin 2017]

à remettre en question des comportements autorisés mais peu confortables du fait de la présence de la caméra. Tout ce qui se rapporte au stationnement dans l'espace public dans un espace initialement prévu pour autre chose est souvent mal assumé. Alors que ces dispositifs devaient initialement servir à protéger les populations, on remarque finalement que ce sont les citoyens lambdas qui sont le plus ennuyés. La distance entre l'observateur et l'observé et le grand nombre d'informations à trier pousse les opérateurs à se concentrer sur « une gamme étroite de caractéristiques facilement repérables plutôt que sur des comportements suspects »<sup>81</sup>. Dès lors ce sont avant tout des sans domiciles fixes ou des populations jeunes qui stationnent dans l'espace publics qui sont visés selon leur comportements. Il existerait aussi un tri social de la part des opérateurs devant leurs écrans, avec pour résultat des profils particuliers plus régulièrement interpellés. « Le développement actuel de la vidéo surveillance dans les espaces semi-publics comme les centres commerciaux va signifier une utilisation croissante de l'exclusion comme stratégie principale du contrôle social »<sup>82</sup>. Ainsi les caméras sont moins utilisées à contrecarrer de potentiels délit qu'à normaliser, lisser le niveau social de certains lieux. De plus, le niveau social « homologué » dépend du point de vu des opérateurs, qui peut-être très fluctuant. Ainsi pour ne pas être jugés comme suspect, les individus normalisent leur comportement, réduisant l'espace public avant tout à un espace de flux. Ce point est donc dommageable lorsque l'on se penche sur la définition de l'espace public faite par Thierry Paquot. L'application d'une surveillance constante et hiérarchique sur l'espace urbain tend à neutraliser les possibilités de rencontre, d'échange et de confrontations d'idées avec des individus aux origines sociales différentes. C'est le plus grand intérêt de la rue, elle ne discrimine personne, et donc toutes les franges de la population s'y rencontrent. Seulement, comme nous venons de le voir, certains fragments du peuple peuvent être discriminées sans raisons précises. De plus, ces caméras visibles installent un certain malaise, le sentiment bien réel d'être observé, qui poussent les usagers à ne pas s'attarder dans l'espace urbain.

Ainsi des espaces urbains calibrés pour diriger des flux entravent la liberté de stationnement. Dès lors les individus qui respectent cette logique fonctionnelle participe à un découpage implicite de l'espace public qui, mettant les stationnaires mal à l'aise les pousse à changer de comportement. Ce propos est soutenu par l'avis de F. lorsque que la question de l'arrêt a été évoqué : « *L'espace public n'est pas fait pour ça* ». Dans une certaine mesure, le découpage physique de l'espace public entre les différents usages peut-être considéré comme de la signalétique puisque cela influe sur la pratique de l'espace public. Dès lors la conception des trottoirs, la répartition des bancs et même les

---

81HEMPEL, L, TOPFER, E, *rapport final du programme de recherche Européen Urbaneye*, novembre 2010.

82LE BLANC, N., *Grande Bretagne : caméras partout, résultats nulle part*. [en ligne] Rue89, <http://rue89.nouvelobs.com/2008/05/30/grande-bretagne-cameras-partout-resultats-nulle-part> [13 juin 2017].

surfaces allouées aux différents modes de déplacement devraient être sujets d'une réflexion signalétique et non simplement l'application de normes. Cela me semble d'autant plus nécessaire que je trouve paradoxal le fait que le stationnement en tant que piéton dans l'espace public puisse être gêné par la signalétique urbaine alors que le stationnement des automobiles est lui tout à fait accepté, des espaces étant alors seulement allouée à des véhicules inertes.

La signalétique urbaine influence grandement la pratique de l'espace public, ce qui semble logique puisque c'est l'objectif qui lui est assigné. Cependant cette influence semble difficilement contrôlée et manquer régulièrement les visées initiales. Dans un contexte connu elle a tendance à ne plus être vue à cause de l'habitude, dans un contexte inconnu elle est efficace mais ne touche donc que des gens de passage, sa mise en place semble déconnectée de l'expérience des locaux, ou alors répond à une demande ponctuelle ce qui ne permet donc pas d'ériger une logique globale. Elle influence le rapport à la ville et aux autres individus, mais cette influence peut mener à de l'agressivité, de l'appréhension, à de la transgression ou alors à de l'inattention. Bien entendu elle a aussi des retombées positives qui apportent sécurité et efficacité de déplacement. L'important est avant de voir qu'elle a une réelle influence sur les usagers quel que soit leur mode de transport. Ce qui peut être décrié est le manque de cohérence globale, certainement dû à une réflexion directe de réactions à des situations et non un projet urbanistique d'ensemble. Il me semble que l'objectif qui pourrait être assigné à la signalétique peut se trouver dans ce que critiquait Henri Lefebvre dans son ouvrage Le droit à la ville<sup>83</sup>. Le propos qu'il défend dans ces écrits, c'est que l'industrialisation qui a eu lieu à partir de la moitié du XIX<sup>ème</sup> s'est emparé des villes progressivement et en a fait des monstres bien loin de ce qu'étaient les villes originelles. Ces dernières étaient le résultat des usages qui en étaient fait. Le visage qu'elles avaient traduisaient les rapports sociaux ainsi que les modes de production qu'elles abritaient. Les villes constituaient l'aboutissement de la vie qui fourmillaient en elles. La mécanisation de leurs fonctionnement qu'a apporté l'avènement de l'industrie les a transformé en biens consommables, à la merci d'autres logiques (économiques, spéculatives etc.), ce qui les déphase des populations qui les habitent. Henri Lefebvre ne parle plus alors *Des villes* mais de *La ville* car ce processus qui s'est généralisé a comme effet de faire disparaître les spécificités de chacune. Il estime que bien que la ville soit mourante, « l'urbain » survit tant bien que mal sur les corps souffrant des villes. Il définit ce terme de la manière suivante :

*« Ce n'est pas une essence intemporelle, ni un système parmi les systèmes ou au-dessus des autres systèmes. C'est une forme mentale et sociale, celle de la simultanéité, du rassemblement,*

---

83Lefebvre, H. (1973). *Le droit à la ville*. Paris: Éd. Anthropos.

*de la convergence, de la rencontre (ou plutôt des rencontres).  
C'est une qualité qui naît de quantités (espaces, objets,  
produits). L'urbain se fonde sur la valeur d'usage ».*

Cette valeur d'usage est donc centrale dans la conception de l'urbain par Henri Lefebvre. Il me semble donc que la signalétique, puisqu'elle est censée justement harmoniser les usages, déplacements et stationnements, dans l'espace public, pourrait être élaborée dans l'objectif de créer de l'urbain au sens entendu par le philosophe. Il faudrait pour cela considérer la signalétique comme un système capable d'influencer les comportements et non pas seulement comme un garde fou placé là où des attitudes sont considérées comme déviantes. Il existe des initiatives et d'autres manières de faire la signalétique qui remettent en question la dimension binaire que porte celle que nous connaissons aujourd'hui. Il me semble intéressant de les étudier afin de voir si elles peuvent porter la théorie intégrale d'une ville renouvelée portant un urbain ou s'exprimera non plus en priorité la valeur d'échange, mais bien la valeur d'usage.

## **PARTIE III – LA SIGNALÉTIQUE URBAINE COMME VECTEUR DE (RE)APPROPRIATION DE L'ESPACE PUBLIC**

---

### **a) Réduction de la signalétique à la morphologie de l'espace public**

Selon Henri Lefèbvre, nos villes sont devenues des produits avec une valeur d'échange. Cela signifie que l'appropriation des espaces public ne passe plus par une utilisation de ces derniers mais par l'acquisition d'un droit de les occuper. Par exemple un vagabond qui consomme de l'alcool dans la rue est mal vu alors qu'une terrasse de bar remplie de buveurs de bière ne pose de problème à personne, si ce n'est par le bruit que cela peut causer. Je ne parle pas de ce qui est légal ou non ici mais bien de la réaction suscitée chez les passants. La légitimité à occuper l'espace public passe par une dépense pécuniaire ou un événement, public ou privé, organisé qui peut amener à des consommations diverses. Il est intéressant de voir que dans d'autre pays, l'occupation de l'espace public est une habitude, comme en Espagne où il n'est pas rare de voir régulièrement des gens assis à discuter sur de nombreux bancs mis à disposition. En France cela n'est pas une pratique commune, ce qui est peut-être dû en partie à des différences météorologiques. Il n'empêche que cette occupation libre de l'espace urbain ne semble pas ancrée dans notre culture. C'est pourquoi dépenser pour occuper une place légitime ce stationnement, il faut faire quelque chose d'intégré à la société de consommation. De plus ces structures délimitent des zones autour desquelles les flux évoluent, l'organisation de la rue se fait en fonction de ces surfaces d'arrêt. A l'inverse il n'y a que peu d'endroits permettant une halte spontanée sans consommation. Il y a bien entendu les parcs, mais vu à quel point ils peuvent être pris d'assaut dès que les beaux jours reviennent, il semble que ces infrastructures ne soient pas proposées en quantité suffisante. Dans les espaces urbains, la plupart des bancs sont posés le long de trottoirs, réduisant d'un côté l'espace piéton et créant parfois des croisements gênés puisque le passant entre brièvement dans une zone d'intimité malgré lui. La plupart du temps, les zones urbaines où les gens s'arrêtent et qui fonctionnent sont des espaces détournés d'une fonction initiale. Il y a par exemple les marches devant l'opéra de Rennes qui sont occupées par des personnes s'arrêtant pour manger rapidement, ou dernièrement par les livreurs Deliveroo entre deux commandes. Mais à part cela, j'ai de grande difficultés à me figurer un espace spécialement aménagé pour recevoir les badauds qui voudraient s'arrêter discuter ou contempler le paysage urbain. Il n'y a donc que peu de possibilités d'habiter la ville. L'association Rue de L'avenir présentée plus tôt a pour objectif de retravailler les espaces urbains avec la signalétique

actuelle. La démarche culturelle qu'elle soutient consiste à reconquérir l'espace urbain occupé abusivement par les voitures au profit des « enfants et personnes âgées, des piétons alertes ou à mobilité réduite, rollers ou cyclistes »<sup>84</sup>. Le projet global est de créer des villes plus sûres, solidaires et agréables à vivre en modérant la circulation motorisée en ville, en proposant une offre concrète aux transports doux et en suggérant de nouvelles méthodes d'aménagement des espaces publics en faveur de la rencontre entre les habitants d'un même quartier. Leurs initiatives sont intéressantes dans une ambition de reconquête de l'espace public par l'usage. Il me semble néanmoins qu'un bémol demeure, pour ma part tout du moins, c'est que ce qui est proposé se base encore sur un découpage strict de l'espace public. Cela, comme nous avons pu le voir, peut être source de dissensions entre les usagers. Il me semble que cet aspect est contrecarré par un concept qui a été pensé dans les années 1970 : la « Route Nue » (Naked Road).

Je vais tout d'abord présenter plus en détail ce concept et quelques unes de ses applications avant d'aborder les réponses données en entretien. Les routes nues ont été mises en place pour la première fois, comme vu plus tôt, dans les années 1970 au Pays-Bas par l'ingénieur Hans Monderman,. Le principe consiste à limiter ou même à éliminer les dispositifs de signalisation routière avec pour objectif la réduction du nombre d'accidents. Cette réduction serait due à la responsabilisation des usagers de l'espace public vis-à-vis de la sécurité. Cette logique est à l'opposé du processus de compartimentation et réglementation du système de signalisation que nous connaissons, qui part du principe que l'autorité sait mieux que les usagers ce qui est mieux pour les préserver. Seulement, il est considéré qu'aujourd'hui, environ 70 % de la signalisation urbaine n'est pas prise en compte par les conducteurs<sup>85</sup>, un taux probablement plus élevé pour d'autres usagers comme les piétons. C'est pour s'extraire de cette voie sans issue que le concept de « route nue » préconise la réduction au minimum de la signalisation routière. Seuls les éléments les plus basiques pourraient être conservés, comme la ligne au milieu de la chaussée,. Ou alors une suppression totale des informations signalisées, ne laissant plus cours qu'à des règles basiques comme la priorité à droite. Cette absence de signaux pourrait déclencher la responsabilisation de chacun et développer un comportement plus courtois puisqu'il n'y aurait plus de place propre à chaque mode de déplacement. De plus, l'avantage sous-jacent de cette solution n'est pas des moindres : le retrait du paysage urbain de la grande quantité de panneaux de signalisation, limitant l'encombrement des

---

84Ruedelavenir.com. (2017). *Rue de l'Avenir Présentation*. [en ligne], <http://www.ruedelavenir.com/associationrda/> [13 juin 2017].

85 Schulz, M. . *Controlled Chaos: European Cities Do Away with Traffic Signs - SPIEGEL ONLINE - International*. [en ligne] SPIEGEL ONLINE, <http://www.spiegel.de/international/spiegel/controlled-chaos-european-cities-do-away-with-traffic-signs-a-448747.html> [13 juin 2017].

trottoirs et l'inconfort visuelle, et la réduction drastique du budget alloué à cette signalisation. Le concept a été testé sur le terrain dès la décennie de sa conception, notamment dans deux villes néerlandaises : Makkinga et Drachten. La seconde a gardé quelques marquages tandis que dans la première ne subsiste aucun panneau ni marquage au sol. Ces expériences ont été un succès en terme de réduction des accidents, ce qui a permis l'application de ce concept dans divers pays. Réduire les accidents en réduisant la signalisation ne semble pas évident, et pourtant cela fonctionne de manière plus efficace que la réglementation. La responsabilisation des usagers permet d'accroître leur vigilance. Par exemple, dans le cas d'un carrefour, le feu de signalisation pousse les conducteurs à passer par inadvertance ou à accélérer pour éviter d'attendre au feu rouge. Il y a donc une recherche de gain de temps personnel légitimé par une signalétique qui permet ce comportement potentiellement dangereux. Imaginons maintenant le cas d'un carrefour libéré, régi simplement par la règle de la priorité à droite, un individu consciencieux avancerait avec prudence, et même si un conducteur ne respecte pas la priorité, les autres permettraient d'éviter l'accident grâce à leur attention. Ainsi les croisements sont plus réfléchis, et cela supprimerait l'attente qui peut être inutile au feu rouge, à l'origine d'anxiété et de colère. De plus, la « route nue » permettrait de dé-compartmenter les différents modes de transports. En effet, si le positionnement et le déplacement dans l'espace public n'est plus strict, les usagers devront communiquer pour s'organiser, relançant une vie urbaine locale. Cette idée est parfaitement exprimé par Dylan Grice dans son article « L'illusion de la sécurité : feux rouges, ruches d'abeilles et réglementation défaillante » :

*« Nous ne devrions pas nous sentir totalement en sécurité lorsque nous sommes sur la route, parce-que ça n'est pas vraiment sans danger. C'est pourquoi les routes sans signalisation sont plus sûres, précisément parce-que les gens sont plus vigilants face au risque d'accident : ils surveillent le comportement des autres ; les conducteurs attendent d'avoir croisé le regard des autres automobilistes avant de s'élancer ; les piétons font attention à la circulation autour d'eux, et les voitures font attention à eux également. Donc, parce-que les gens se sentent moins en sécurité, ils ne relâchent pas leur vigilance, ce qui les incite à prendre moins de risques, ce qui rend finalement le système plus sûr. Les feux rouges et les panneaux de signalisations partent d'une bonne intention, mais en nous encourageant insidieusement à baisser la garde, ils*

*modifie l'algorithme fondamental qui règle notre comportement individuel. Ceci se traduit par un effet pervers au niveau global* ». <sup>86</sup>

Voici donc tous les arguments théoriques en faveur du concept de route nue, nous allons maintenant nous intéresser aux résultats sur le terrain. Le principe appelé « route nue » dans les années 1970 est devenu la philosophie de « l'espace partagé » (shared space) aujourd'hui. Ce terme désigne un principe d'aménagement urbain qui a pour objectif de mettre fin aux ségrégations entre les différents modes de déplacement et à repenser la signalisation urbaine. C'est selon ce principe qu'ont été repensées des rues de Londres<sup>87</sup>.

Les aménagements de rues intègrent de plus en plus la notion d'espace partagé, ce qui traduit l'intérêt de la part des population pour ce type de conception. Il devient donc important d'équilibrer les priorités modales et de rendre les villes plus habitables. Dans ce but, il faut fournir une signalétique des itinéraires plus fiable, la ville devenant plus lisible, les marcheurs se déplacent plus facilement et ce mode est alors encouragé. Nous pouvons voir un parallèle entre la zone de rencontre vue plus tôt et le concept d'espace partagé, qui a pour but de pousser les utilisateurs à utiliser l'espace public avec prudence et respect. La ville de Londres a donc mis en place une expérience afin de tester ces procédés dans la *Kensington High Street*. La signalisation a été complètement repensée dans le sens d'une diffusion de messages moins intense. Les barrières de sécurité pour piétons ont été retirées, les parkings pour vélos ont atterri sur le terre-plein central ou encore, les passages piétons ont disparu, laissant les marcheurs traverser la chaussée où bon leur semble. Cette expérience a eu de très bons résultats puisque le nombre d'accidents a diminué de plus de 40 % et celui du nombre d'accidents impliquant des piétons de plus de 60 % dans les 28 mois<sup>88</sup>.

Une autre expérience a été menée à *Exhibition road*, toujours à Londres, une rue qui attire de nombreux visiteurs et touristes. Le résultat n'a pas été aussi positif, mais il a tout de même révélé de nouvelles informations. Ces espaces très libres se dévoilent comme étant difficilement vécues par les PMR (Personne à Mobilité Réduite). Cela pose problème car dans un concept d'espace partagé qui équilibre les rapport entre usagers, l'intérêt des PMR n'est pas mis en avant. Ce type d'espace est ambiguë et stressant pour les non-voyants et malvoyants, ils ont besoin d'une démarcation claire de

---

<sup>86</sup>Grice, D. (2017). *L'illusion de la sécurité : feux rouges, ruches d'abeilles et réglementation défailante* - Institut Coppet. [en ligne] Institut Coppet, <http://www.institutcoppet.org/2012/08/08/lillusion-de-la-securite> [10 juin 2017].

<sup>87</sup>Martin, F, *Espaces partagés et marchabilité à Londres*, Le piéton dans la ville, Parenthèses, 2010, p94-118.

<sup>88</sup>Collectivitesviables.org. . *Apaisement de la circulation - Collectivités viables*. [en ligne], <http://collectivitesviables.org/articles/apaisement-de-la-circulation/> [10 juin 2017].

l'espace pour mieux l'interpréter. La comparaison entre *Kensington High Street* et *Exhibition street* est intéressante car elle souligne le fait que chaque espace est différent, et qu'ils doivent donc être traités différemment. L'exploration des différentes typologies de « l'espace partagé » est nécessaire afin d'améliorer la conception du fonctionnement de ces espaces.

Un autre exemple intéressant dans le cadre de ce concept est celui de Lausanne déjà cité plus tôt. Les faits sont qu'une panne d'électricité a mis hors service la totalité des feux de circulations en pleine heure d'affluence. Cet événement est intéressant car il s'est produit dans une ville de taille respectable (130 000 habitants relevés en 2012), sans être prévu par qui que ce soit. Pourtant cela a fonctionné, pendant plus d'une heure, le capharnaüm routier attendu s'est révélé être une circulation fluide, sûre et basée sur la bonne volonté des usagers : nous avons ici l'exemple d'une coopération sociale spontanée. Cet épisode a marqué le chef du Service lausannois des routes, M. Matthey, qui veut reconduire l'expérience.

La problématique des feux de signalisation est souvent étudiée car l'efficacité de ces derniers est régulièrement mise en doute. La ville de Drachten aux Pays-Bas, pionnière dans l'expérimentation du concept de route nue, passe le pas en 2003 en retirant la totalité de sa signalétique avec notamment, le retrait des feux de ses dix-huit carrefours. Cette ville de 44 000 habitants a voulu laisser ces derniers s'arranger à l'amiable en appliquant les principes basiques du code de la route. Les conducteurs ont fait preuve naturellement de civilité, ils ont même créé un système de signes afin de donner l'autorisation de passer, ce qui a permis de fluidifier la circulation. Le temps pour traverser la place principale de la ville a pratiquement été divisé par deux, le nombre d'accident ayant fait des blessés a atteint son plus bas niveau<sup>89</sup>.

La réelle problématique concernant le concept de la route nue concerne les PMR. Ces personnes sont les seules pour lesquelles ce principe n'est pas adapté, il faut donc qu'une solution soit trouvée. Le fait est que, pour tous les endroits où l'expérience a été mise en place, la coopération sociale spontanée offre des résultats très positifs. Elle est plus efficace et plus sûre que le système de signalétique urbaine, codifié et coercitif, qui est le plus répandu aujourd'hui. Les usagers n'étant plus protégés par la signalisation, ils roulent plus lentement et restent vigilants, ils se montrent naturellement plus courtois et délaissent les comportements à risques induits par la signalisation urbaine elle-même. La disparition des passages piétons et pistes cyclables permet l'émergence d'une nouvelle hiérarchie où ce sont les usagers les plus fragiles qui deviennent prioritaires - nous

---

<sup>89</sup>Luisito, *Toutes les routes seront nues ?*. [en ligne] AgoraVox. Available at: <https://www.agoravox.fr/actualites/citoyennete/article/toutes-les-routes-seront-nues-16950> [10 juin 2017].

pouvons remarquer sur ce dernier point une analogie avec les objectifs de l'association Rue de l'Avenir. D'un procédé basé sur la régulation arbitraire de la circulation, nous passons à une autogestion bien plus souple, qui s'ajuste aux situations rencontrées, et qui ne repose pas sur la contrainte mais bien sur l'intérêt de tous. Il faudrait donc maintenant adapter ce système à l'ensemble des usagers, nous serions alors peut-être témoin des rues de demain. Ainsi les concepts de route nue et d'espace partagé prônent une nouvelle organisation de l'espace urbain. Une harmonisation douce des flux afin d'avoir des villes plus respectueuses de l'ensemble des modes de transport.

Il semble clair que mon avis concernant ce procédé, à la lecture de cette présentation, est positif. Mon parcours étudiant ainsi que ma sensibilité personnelle m'amènent à espérer que ce type d'organisation des espaces publics est possible et souhaitable pour nos villes. Il y a une certaine idéalisation du passé dans ce souhait, à l'instar de J. qui a ces images « *qui sont décrites dans les romans, les rues avant l'automobile était partagées, et dans cette situation les moins rapide avait la priorité dans l'espace* ». Mais il faut donc faire s'affronter maintenant ce concept avec l'avis des personnes interrogées, afin de comprendre comment elles visualisent ce procédé dans leur quotidien.

L'explication de la notion seule de route nue a tendance à laisser les interlocuteurs dubitatifs. L'idée d'une disparition pure et simple de la signalétique semble saugrenue et ne pourrait avoir que des retombées catastrophiques, à l'image de la réponse de F. qui, de premier abord répond : « *Je pense que ce serait le chaos* ». C'est pourquoi j'ai présenté des exemples et des retombées concrètes en plus de la présentation du concept, car ce type d'initiative et d'organisation ne fait pas vraiment partie de notre culture. Une fois l'ensemble explicité, c'est par ce point qu'une partie des personnes interrogées commencent. En effet, cette manière d'évoluer dans l'espace public vient d'un pays scandinave et a avant tout été testé dans des pays du nord de l'Europe, aux cultures non latines. Cette différence est vue comme raison à prendre les résultats avec du recul par J. qui dit « *J'ai tendance à dire qu'il y a des expériences passées à l'étranger qui se base sur des cultures particulières* ». Il est en effet vrai que ces populations sont souvent élevées au niveau de modèle avec des classements des pays par Indice de Développement Humain ou d'autres sur le bonheur<sup>90</sup> où le Danemark, les Pays-bas ou la Norvège sont constamment dans les premières nations au monde. Le respect des autres, les fortes notions d'égalité et d'entraide qui sont associées à ces pays amènent

---

<sup>90</sup>Demeure, Y, *Le classement mondial du bonheur parmi 157 pays - CitizenPost*. [en ligne] CitizenPost, <http://citizenpost.fr/2016/03/se-portent-pays-de-lue-classement-mondial-bonheur/> [14 juillet 2017].

la plupart des individus à penser que les procédés développés chez eux ne sont pas forcément compatibles avec notre culture. Cela se retrouve dans le propos de G. qui estime par exemple que « *Les Pays-Bas ont une culture où le vélo est autant un objet de loisir qu'un moyen de transport, il n'y a pas l'idée dominante qu'il y a des classes sociales qui se déplacent en fonction de leur statut* », ce qui expliquerait la raison du succès de la route nue. Alors que d'un autre côté, de nouveau selon J. « *Le français aime bien avoir des règles pour en jouer, pour ne pas forcément les respecter et montrer qu'il a l'intelligence de l'adaptation* ». Ce point de vue m'a beaucoup intéressé parce que forcément il me renvoi à mon propre comportement et à des comportements dont j'ai été témoin depuis quelques années maintenant. Cette propension à toujours être en décalage avec les règles m'a d'un coup paru évidente, comme une fierté de prendre un chemin de traverse en remettant en question la norme. Concernant les feux de signalisation, L. dit qu'« *il y a des populations qui ne passeraient pas même si c'est libre alors que le français, s'il ne voit pas de raison de ne pas passer ne se retiendra pas* ». Cet aspect que nous avons vu plus tôt, de faire en fonction de la situation, ne me semble pas être à charge contre la route nue et soutenir la nécessité d'avoir des règles pour en jouer. Je pense au contraire qu'il est possible que la disparition, ou une grande réduction du moins, de signalétique dans l'espace public pourrait permettre l'expression complète de cette prédisposition à créer ses propres voies plutôt que de suivre un parcours prédéterminé. Le concept de route nue pourrait donc être source d'une manière de parcourir les villes propres aux populations.

Ensuite vient forcément la question de la faisabilité. Un tel concept ne pourrait être appliqué du jour au lendemain, il faudrait que « *La population soit sensibilisée (...) avant que ce soit appliqué, sinon ce serait imposé et donc mal reçu* » estime B. En effet, le fait de ne plus avoir de règles diffusées semblent pour certains être le début de l'anarchie. Pourtant cela ne signifie pas que des comportements dangereux ne sont plus sanctionnés. Mais il y a cette impression que chaque individus pourrait avoir tendance à forcément s'imposer, et donc qu'il « *faudrait que les gens apprennent la civilité, à être poli, ne pas piquer la place du voisin, s'arrêter quand un piéton attend, que ce soit dans la culture de ne pas se mettre en priorité* » comme l'exprime T. Le problème de ce genre d'exigence, c'est qu'il est possible que le système actuel ai tendance à accroître des comportements incivils. Dès lors s'il faut qu'ils disparaissent avant de pouvoir enclencher un changement majeur, il y a alors un risque que la situation ne change jamais. Il me semble qu'il faudrait plutôt arriver à expliquer que c'est un changement de conception de l'espace public qui pourrait permettre de changer les comportements. Il faudrait donc regarder la situation dans l'autre sens, comme C. qui dit que « *le fait de responsabiliser les gens pourrait être positif sur*

*les attitudes* ». Un autre problème soulevé par D., toujours lié au passage à un concept particulier pour notre culture, c'est que « *les gens seront paumés (...) il y a des quartiers où il n'y a pas de rupture entre la chaussée et le trottoir et des fois ça peut être dangereux parce que certains ne savent pas comment se comporter* ». Il est bien évident que les premiers temps d'une mise en place d'un tel principe seront source de confusions. Les individus qui auront vécu le plus longtemps sous une autre logique auront certainement plus de difficultés à s'y faire, mais dans ce cas, l'habitude est alors attendue. Je parle ici de l'habitude à prendre la situation et l'environnement en compte dans son parcours de l'espace public afin d'être alerte. Pour ce qui est du danger, je me réfère à la citation de Dylan Grice donnée plus tôt qui stipule que l'espace public n'est jamais totalement sans danger, et qu'il faut donc être dans un état de vigilance minimum. Ces exemples constituent l'appréhension de la réaction des individus face à un tel concept. Ces inquiétudes désignent des situations potentiellement problématiques mais qui ne me semble pas irrémédiable avec le Temps.

Les secondes remarques concernent l'appréhension vis-à-vis du contexte de mise en place. En effet, la ville de Drachten qui a supprimé totalement la signalétique en 2003 est une ville d'environ 40.000 habitants. Les personnes interrogées ont à l'esprit, lorsque ce concept est exposé, des villes plus vastes telles que Rennes, Lille ou Paris. Ce qui laisse place à un certain flou comme l'illustre cette remarque de A. : « *Dans une ville comme Paris je ne vois vraiment pas comment ça pourrait fonctionner* », ou alors D. de dire « *A l'échelle de la ville je ne sais pas si ça marcherait tout le temps* ». En effet, l'échelle de telles villes ainsi que l'occupation quotidienne des voies par les pendulaires ne semblent pas en accord avec un concept si peu systématique. Face à des situations aussi régulières de densité, il semble nécessaire d'avoir un outil régulateur, parce que « *Ce n'est pas viable sur des axes où il y a beaucoup de passage* » dénote M. En effet, le procédé de route nue ne semble viable que sur des espaces où l'efficacité du déplacement n'est pas nécessaire en continu ou à heures fixes. Cela signifie donc tout de même que sur les quelques 35.000 communes françaises une large majorité pourrait appliquer ce concept avec un possible succès. Concernant le cas des plus grandes agglomérations, une application totale ne me semble possible que si la manière d'effectuer les trajets quotidiens, ou alors la conception même du travail à l'échelle de la société changent drastiquement. Cela revient donc à dire que le concept de route nue n'est pas applicable dans les grandes agglomérations, du moins dans son ensemble. Il me semble que la problématique soulevée ici trouve sa réponse dans le travail effectué par l'association Rue de L'avenir et la différence faite entre voies de desserte et artères. La totalité des inquiétudes concernant la route nue concernent les artères qui, comme leur nom l'indique, sont destinées à faire circuler des flux conséquents. Celles-ci nécessitent un système d'harmonisation de flux et un

découpage de l'espace public strict afin que les flots d'usagers se déversent le plus efficacement possible entre les différentes zones de ces villes. Cela demande donc de déterminer quelles sont ces artères où le cadrage des comportements est nécessaire ainsi que les pôles qu'elles desservent. Apparaissent alors en négatif les voies de desserte dans lesquelles les flux sont irréguliers. Ces derniers peuvent donc être laissés en gestion aux individus présents qui vont agir en fonction de la situation. Il me semble donc que dans des agglomérations de grande taille, il faut arriver à discerner les espaces qui répondent à des logiques de quartier et ceux qui répondent à des logiques de métropole afin de pouvoir expérimenter le principe de route nue.

Bien que l'application soit source de circonspection, le concept lui même ne laisse pas indifférents les individus interrogés. Cela les a amené à requestionner leur environnement et ce qu'ils ont l'habitude de voir dans leur quotidien. D. a remarqué que finalement « *la signalétique, le fait d'être cadré, devient une norme (...) alors que si on voit nos bourgs à l'époque, ce n'était pas comme ça, même si aujourd'hui avec plus de voiture c'est pas sûr que ça fonctionne* ». Ce propos me semble intéressant car il souligne le fait que la remise en question du système de signalétique est quasi inexistante. Pourtant un système qui régit le quotidien d'un grand nombre d'individus devrait être questionné puisque les pratiques et les mentalités évoluent constamment.

Je vais conclure cette exploration du concept de route nue sur les impressions positives des personnes interrogées qui, à l'instar de L. pensent qu'« *En terme de paysage ce serait plus dégagé visuellement (...) que ce serait plus zen de conduire même s'il faudrait être vigilant, ça nous amènerait à une meilleure entente et communication entre les usagers* ». En effet, l'apport d'une nouvelle vision de la pratique de l'espace public permet de regarder ses propres pratiques avec un regard nouveau. Ainsi les éléments qui semblaient habituel semblent d'un coup pouvoir être jaugés, et pour certains être vu comme nuisance, comme la pollution visuelle vue précédemment. Cela a par exemple fait penser à A. que « *Ça rendrait l'espace public plus libre parce-qu'on aurait l'impression de pouvoir tout faire, tout en ayant conscience du regard des autres* ». Il y a ici l'expression de la pression que peut exercer l'œil d'autrui sur son comportement, et donc la propension de chacun à s'autocensurer. Dès lors la route nue paraît être un échappatoire puisqu'il n'y a plus de comportement attendu ou exemplaire à observer. Cela a donc permis de prendre conscience de la force normalisatrice que porte la signalétique. Il est possible aussi de citer la réponse de C. qui dit qu'« *On apprécierait sûrement plus la nature et les constructions s'il y avait moins de messages à suivre* ». Le parcours crée est dès lors considéré comme un filtre avec l'environnement physique. S'il était permis de retourner à une époque où l'orientation se faisait en

fonction de ce qui était offert à la vue, cela permettrait peut-être un rapprochement entre les individus et leur ville. Cette proximité pourrait être à l'origine d'une appropriation de la ville et de la création d'un lien sentimental avec celle-ci. Cela se rapproche, il me semble, de ce que Henri Lefebvre décrit comme la valeur d'usage.

Ainsi même si le concept de route nue a été développé et expérimenté au sein d'une autre culture, il me semble possible de le transposer dans nos villes. La plupart de nos communes sont de tailles telles qu'elles pourraient théoriquement mettre en place ce principe. Bien entendu il faudrait une sensibilisation efficace au préalable et un temps d'adaptation avant que celui-ci ne soit accepté. De plus, dans les grandes agglomérations, il faudrait aussi effectuer une étude afin de déterminer les voies qui pourraient effectivement voir se développer ce concept. Bien qu'enlever la totalité des panneaux et laisser les gens s'organiser entre eux semble simple, la mise en place du principe de route nue ne peut être immédiate s'il y a une réelle volonté de réussite. Seulement cet effort me paraît être un investissement viable à la vue des changements de comportements qu'il semble pouvoir provoquer. De plus la suppression de la signalétique physique ne signifie pas forcément la disparition de celle-ci. Si celle-ci consiste à intervenir dans le placement et le stationnement des individus dans l'espace public, un autre procédé émergent peut se substituer aux dispositifs matériels : les technologies numériques.

### **b) La dématérialisation de la signalétique**

Imaginer avoir un accès à internet depuis sa poche était impensable dans les années 1990, c'est devenu une possibilité peu efficace durant les années 2000 pour enfin évoluer en une réalité banale durant les années 2010. Le smartphone, figure de proue de la révolution numérique, concentre le plus de fonctionnalités et est réellement devenu ces dernières années un outil complet s'adaptant aux situations vécues. Cette modularité constitue réellement la grande force de ces objets matériellement peu diversifiés. La démocratisation de ces dispositifs est particulièrement soudaine avec un passage de 39 % d'utilisateur de smartphone en 2012 à 61 % en 2014<sup>91</sup>. Il semblerait que l'augmentation par la suite se soit atténuée avec un pourcentage de 65 % d'utilisateur en 2016<sup>92</sup>. Les prix, pas toujours abordables, ainsi des populations hermétiques à ces technologies expliquent sûrement la stabilisation de ces chiffres. L'intérêt que je porte à ces appareils et leur démocratisation est bien entendu en rapport avec la signalétique urbaine et, in fine, la manière de parcourir l'espace

---

91CBS News,. *61% des Français possèdent un smartphone, 46% une tablette...* [en ligne] Cbnews.fr, <http://www.cbnews.fr/etudes/61-des-francais-possedent-un-smartphone-46-une-tablette-a1015147> [1 août. 2017].  
92Coëffé, T. , *Étude 2016 : l'usage du numérique en France - Blog du Modérateur*. [en ligne] Blog du Modérateur, <https://www.blogdumoderateur.com/barometre-numerique-france-2016-credoc/> [1 août 2017].

public. Il me semble que le nombre d'utilisateurs ira croissant les années passant, créant une dépendance au même titre que nous sommes dépendant de l'automobile ou encore de l'eau courante.

L'une des utilisations principales faite de ces dispositifs est la géolocalisation. Celle-ci est défini par le dictionnaire Larousse comme étant une « *Technique de détermination de la situation géographique précise d'un lieu ou, à un instant donné, d'une personne, d'un véhicule, d'un objet etc...* »<sup>93</sup>. Le principe du GPS s'est ouvert au civil dans les années 2000 mais s'est réellement développé avec l'aide des Systèmes d'Information Géographique (SIG). Ainsi la carte sur laquelle se déplaçait le protagoniste devient bien plus interactive et comporte bien plus d'informations. De Google Map, service descendant permettant de se diriger dans l'espace en notifiant les stations essence et autre commerces pouvant être utile durant un trajet, à Waze, application participative permettant à chaque utilisateur de communiquer bouchons, zones de travaux etc... De nombreuses manières d'interférer avec le parcours de l'espace sont apparues. Le principe de GPS rend bien évidemment obsolète la signalétique directionnelle. Mais des additions aux logiciels, permettant de connaître les vitesses autorisées ou encore le sens des rues peuvent remettre en question la pertinence de la signalétique coercitive. Enfin la signalétique culturelle peut elle aussi être aisément outrepassée grâce aux smartphone sur lesquels toute information utile peut être téléchargée. Bien entendu il faudrait que ces appareils soient utilisés par la totalité de la population pour réellement commencer à avoir un impact sur une possible décroissance de la signalétique urbaine. Mais il me semble intéressant d'explorer les possibilités qu'ouvrent la dématérialisation de la signalétique avant que ce ne soit une réalité.

Tout d'abord il est intéressant de remarquer la dépendance de certaines populations, les plus jeunes, vis-à-vis des ces technologies. T. nous dit par exemple que « *Sans Google Map je suis perdu quand j'arrive quelque part* ». Cela exprime donc le fait que pour certaines personnes, l'utilisation de cette technologie n'est pas simplement un complément mais un réflexe. Le fait de regarder une carte ou demander son chemin n'est plus le comportement immédiat. Cet automatisme semble justifié puisque l'appareil offre une réponse immédiate et précise à l'individu qui cherche son chemin, même si certains peuvent déplorer cet état des choses puisque ça n'encourage pas au contact. Mais idéalement la signalétique directive est censée diriger efficacement, si certaines personnes ont besoin de leur smartphone c'est que, comme l'estime A. « *Des fois (...) il n'y a pas*

---

<sup>93</sup>Édition Larousse. *Définitions : géolocalisation - Dictionnaire de français Larousse*. [en ligne] Larousse.fr, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/g%C3%A9olocalisation/10910233?q=g%C3%A9olocalisation#902108> [1 août 2017].

*assez d'information dur les panneaux* ». Ce rapport dépendant aux technologie semble propre aux jeunes générations qui en ont une utilisation instinctive. Cett relation à l'outil n'est peut-être qu'une nouvelle pratique comme semble le montrer cette réponse de C. qui nous dit « *Moi je suis halluciné quand je vois mon père qui regarde un peu une carte et qui te dit que pour aller à l'autre bout de la France il faut passer par là, par là et là, alors que moi sans GPS je suis complètement perdu* ». L'arrivée de nouvelles manières de faire est souvent matière à réticences alors que nous sommes peut-être tout simplement témoin d'une transition. Cela semble même évident, la carte papier peut aujourd'hui être vue comme un outil obsolète comparée à tout ce que peuvent offrir les nouvelles technologies en matière de déplacement. Cela est source d'efficacité et de certitudes, mais ça peut cacher certains bémol comme le reconnaît T. qui se dit « *Aujourd'hui on doit moins connaître nos quartiers à cause des technologies, avec mon téléphone je réfléchi moins à mon trajet* ». C'est effectivement un risque que peut poser l'assistance à outrance du smartphone. Mais cette perte de connaissance des lieux parcourus doit-elle forcément être vue comme une perte sèche ? Ce sujet me fait penser à une conférence de Michel Serres « *Les nouvelles technologies, révolution culturelle et cognitive* » que l'on peut trouver sur Youtube sous ce même titre. Il y explique que l'humanité a connu trois grandes révolutions technologiques : l'invention de l'écriture, l'invention de l'imprimerie et enfin, la révolution actuelle d'internet et de l'informatique. Chacune d'entre elle a altéré le rapport entretenu avec la connaissance en les extériorisant un peu plus la mémoire et le savoir, ce qui a permit de libérer des capacités cognitives pour des travaux d'invention ou d'imagination. Bien entendu cela crée une distance entre l'humain et ce qui l'entoure, mais cela ne doit pas être source d'inquiétude car la disparition du savoir tel que nous le connaissons laissera place à une nouvelle rationalité. Ainsi, bien que les nouvelles technologies précipite la disparition de pratiques, elles signent l'avènement de nouvelles manières de parcourir l'espace.

Alors, bien que G. reconnaisse qu'il est « *encore trop tôt pour que cela marque l'espace urbain* », il est forcé de reconnaître, à l'instar de A. que « *certains panneaux pourraient être enlevés si tout le monde utilise ces technologies* ». D'un point de vu technique, cette baisse de dispositifs pourrait être bénéfique. Elle pourrait permettre de faire le tri et, toujours selon A. « *Ça pourrait permettre de faire en sorte que les panneaux importants soient plus visibles, et non plus noyés dans la masse* ». Il est vrai que la tendance actuelle à mettre toujours plus d'objets de signalétiques peut être, comme nous l'avons vu plus tôt, source de confusion. Étant donné qu'« *il y a besoin de moins de panneaux de signalisation puisque tu regardes sur ton appareil, ça change le rapport à la signalisation* » continue A. C'est peut-être par un lent basculement que ce changement s'effectuera. La démocratisation se faisant inexorablement, puisque ce type d'appareil devient indispensable au

sein de nos sociétés, il me semble qu'il existe de fortes probabilités que cela rende la signalétique obsolète dans un futur plus ou moins proche. Cette transition confère bien plus d'indépendance aux usagers et le jour où le déplacement dans l'espace se basera avant tout sur les technologies numériques il est possible d'imaginer une disparition naturelle de la signalétique urbaine. Cela nous amène donc à se demander si cela correspond au procédé de route nue vu précédemment. Il me semble que le nœud de réflexion réside dans la légitimité qu'octroie ou non la signalétique dématérialisée à ses utilisateurs. Il me semble que les informations diffusées sur les appareils sont bien plus considérées comme support de navigation que comme légitimation d'un parcours personnel. Cela pose bien entendu le problème de la vigilance, car l'utilisation d'un GPS et le concept de route nue réclament chacun de l'attention, ce qui peut être source de problèmes. Mais ce procédé se basant aussi sur la prévenance des usagers les uns envers les autres, les erreurs d'inattentions seront évitées par l'attention des individus alentours.

Certaines personnes interrogées estiment que ces technologies pourraient tout de même limiter la liberté des individus. En effet le parcours étant décidé par un des algorithmes tiers, le chemin n'est donc plus un choix. C'est en tout cas ce qu'exprime cette réponse de A. « *Ça enlève un peu de liberté, la liberté de se tromper, tu vas vraiment de A à B, il y a un rapport plus strict, efficace à la ville* ». Cette idée de ne plus avoir la liberté de se tromper me semble intéressante. Elle me fait penser à l'expression bien connue « l'erreur est humaine » et je pense que c'est à ce droit à l'erreur, puisque naturelle, que se réfère A. Pourtant se tromper est rarement vu comme quelque chose de positif. Si le trajet à effectuer n'a pas d'horaire précis d'arrivée, cela ne pose pas de problème, la perte pouvant même faire partie du plaisir d'errer dans une ville. Mais s'il y a nécessité d'être ponctuel, alors les technologies numériques sont un outil formidable. Il n'y a plus besoin de faire d'efforts pour trouver son chemin, et s'il subsiste un retard l'appareil peut être désigné comme responsable de celui-ci. L'utilisation du numérique n'est pas imposée donc le rapport d'efficacité à la ville n'est pas une obligation mais semble plutôt devenir un choix. Non, il me semble plutôt que cette liberté de se tromper désigne plutôt l'ouverture à son environnement et aux aléas qu'il peut apporter. Dès lors, le parcours est ponctué d'imprévus, de choses qui attirent l'attention ou d'autres qui poussent à changer de chemin. L'utilisation de technologies numériques agirait alors comme un enfermement dans une bulle plus moins conscient, car comme cela a été dit plus tôt, elles accaparent l'attention. Les informations qu'elles délivrent pouvant être denses, variées et absorbantes, il faut alors diviser son attention entre deux interfaces : le réel et le virtuel. Nous avons vu plus tôt qu'il y a une hausse des accidents avec des piétons qui ne prennent pas en compte leur environnement physique. Il me semble que cette inconscience à voir le lent glissement vers un

cloisonnement cognitif au monde concentre les principales réticences vis-à-vis des technologies. Cette difficulté à passer de l'interface virtuelle à l'interface réelle, poussent des individus à penser à l'instar de B ; qu'« *On a maintenant des comportements qui sont un peu limités* ». Cette limite désigne paradoxalement une perte d'autonomie dans les attitudes qui pousse les individus ayant vécu avant l'avènement des réseaux à penser que « *C'est pas indispensable, les gens se laissent rapidement porter par ces technologies, ils ne font plus d'effort* » comme le dit B. Il est clair que, comme le présageait Michel Serres, il y a une rupture dans les comportements qui est incomprise et peut même être inquiétante pour une partie des populations qui ne comprennent pas ce basculement. La logique s'est déplacée, ce qui crée des paradoxes dans leur conception de la réalité, à l'instar de ce que dit G. :

*« D'un côté tu peux avoir sur ton téléphone énormément d'informations surtout et n'importe quoi, d'un autre dans Paris il y a des aménagements urbains complètement inefficaces et dangereux qui ne sont pas remis en question, comme les voies de bus qu'il faut couper si tu veux tourner à droite, ces passages me mettent vraiment mal à l'aise à chaque fois parce que les gens attendent et klaxonnent derrière et il peut y avoir un taxi qui arrive à toute allure ou un bus ».*

Le rapport à la ville et aux autres individus est complètement chamboulé pour certaines populations, d'autant que, comme le dit L. « *Tout le monde ne peut pas utiliser le numérique* ». Nous sommes encore actuellement dans une période de rupture où le numérique est de plus en plus présent sans avoir encore trouvé de place légitime. Il me semble que dans ce cas de nouveau le Temps est le facteur déterminant. Il n'est possible aujourd'hui que d'esquisser les retombées que pourraient avoir les technologies numériques sur nos manières de pratiquer l'espace public. Résister à sa démocratisation ne paraît pas porteur de sens puisque cet outil semble s'imposer par lui même aux populations. Même s'il est possible de voir des aspects négatifs à cette révolution, comme le pense D. « *Ça pousse moins à communiquer avec les autres individus* », ils correspondent à une époque peut être révolue. Ce que dit Michel Serres à ce propos c'est que ce qui disparaît laisse alors de l'espace à de nouvelles pratiques dirigées vers l'invention et l'imagination.

Ainsi, plutôt que de demeurer dans une position de rétention du changement, bien que celui-ci peut bien sûr être source d'inquiétude, il semble plus intéressant d'essayer de l'appivoiser en

tendant de d'en discerner les retombées. D'autant plus que, la transition vers des sociétés numériques aura lieu, la résistance semble donc vaine. Une idée qui m'a semblé intéressante a été évoquée par F. qui se dit que, peut-être, « *Dans le futur, la façon idéale de faire, ce sera peut-être d'avoir des panneaux pour les piétons et les voitures se déplacent grâce à les GPS, elles n'auront plus besoins de panneaux puisque tout sera dans la voiture* ». Cet inversement des normes, pourtant simple, me paraît intrigant car, quand on explore l'idée, cela semble plutôt logique. Alors que les automobiles roulent à des vitesses élevées qui peuvent rendre difficile la lecture d'un élément fixe, ce procédé paraît tout à fait adéquat au mouvement de la marche. Les signalétiques qui subsisteraient seraient alors avant tout directionnelles et culturelles, la coercitive demeurant tout de même nécessaire sur les artères urbaines. Les informations qui pourraient être maintenues sous formes physique le seraient afin de permettre de se repérer dans un contexte d'errance ou de promenade, afin de ne pas subir l'exacitude indifférente au contexte du numérique.

L'un des points majeurs qui pourrait changer en profondeur la pratique de l'espace public réside dans la capacité d'adaptation du numérique aux situations. Comme le stipule M. « *Ces applications peuvent mettre les gens en réseaux* ». Elles permettent une inter-connexion entre les individus parcourant l'espace public, une connaissance précise de l'état des flux à un instant donné. Cela ouvre de nombreuses possibilités, J. estime que « *Les moyens numériques et interactifs proposent d'autres alternatives en fonction de l'heure, de la fréquentation, il y a d'autres propositions pour se déplacer, pour flâner* ». Aujourd'hui l'harmonisation des flux que doit mettre en place la signalétique est souvent limitée par les comportements individualistes ainsi que des congestions de l'espace public régulières. Le numérique pourrait permettre de gérer ces situations au préalable et donc d'éviter, ou déjà de limiter, des situations d'engorgements. Le fait est que le réseau des routes répond à des logiques de diffusion globale alors que les individus ne peuvent réagir qu'à des situations immédiates, le numérique permettrait donc de faire la connexion entre son déplacement particulier et l'état général d'occupation de l'espace public. Cela rejoint le propos de J. qui estime que :

*« Au lieu de se repérer aux noms des rues, aux codes traditionnels comme le Nord, le Sud, l'Ouest et l'Est, il devrait vraiment y avoir l'apparition de nouveaux codes, de nouvelles manières de communiquer, et donc de se déplacer (...) surtout que ces appareils ne sont pas volumineux, donc on peut les emmener n'importe où, et ils sont très réactifs ! ».*

La praticité de ces objets liée aux capacités que porte le numérique semble ouvrir des perspectives difficilement discernables. Du point de vue actuel, en ayant à l'esprit les imperfections du système de signalétique que nous connaissons, il semblerait que ces dispositifs connectés incarnent la solution à tous nos problèmes. Excepté celui de l'enfermement cognitif soulevé plus tôt il est vrai que je ne peut discerner pour l'instant les possibles déviations qu'apportera le numérique. Il est vrai que le ton que j'utilise tend à encenser cette nouveauté, mais étant face à un bouleversement de société je ne peux voir bien loin dans le futur. Ainsi j'espère que les retombées que j'imagine auront bien lieu sans que de mauvaises surprises ne s'invitent, mais la encore, seul le Temps apportera des réponses à ces interrogations.

### **c) L'art comme résistance contre l'habitude**

Bien que je sois avide de savoir les réponses que le Temps apportera, il faut tout de même penser à des solutions immédiates, palliant sur le court terme aux différents problèmes que pose la signalétique urbaine. Comme nous l'avons vu précédemment, l'un de ces problèmes est sa perte d'efficacité avec le temps qui passe. Les individus s'habituant à des messages fixes dans le temps et l'espace n'y prêtent alors plus attention. Il semblerait que la production en série et la banalité des panneaux mis en place soient à l'origine de cette perte d'attention. Alors que les couleurs et les formes sont justement pensées pour être bien visibles dans l'espace public, c'est justement cette capacité à rester à l'esprit que fait défaut. Pourtant ces messages diffusés doivent être pris en compte car l'espace public peut être source de danger et il faut donc rester alerte, comme nous l'avons vu plus tôt avec les propos de Dylan Grice<sup>94</sup>. Il faudrait donc trouver un moyen pour que la signalétique, qui est standardisée à l'échelle d'un pays, continue d'être attrayante afin d'attirer l'attention sur l'information qu'elle diffuse.

Le travail de l'artiste Clet Abraham me semble pertinent dans cet optique. Ce peintre qui est passé par l'école des Beaux-Arts de Rennes a en effet, depuis quelques années, élu comme nouvelles toiles de fond pour ses œuvres les panneaux de signalétique. Le détournement, principalement de sens interdits, des flèches directionnelles ou encore des voies sans issues<sup>95</sup>, suit une règle stricte que se dicte l'artiste : « *Je me suis fixé cette règle : je poétise, je détourne mais je*

---

<sup>94</sup>Grice, D. . *L'illusion de la sécurité : feux rouges, ruches d'abeilles et réglementation défaillante* - Institut Coppet. [en ligne] Institut Coppet, <http://www.institutcoppet.org/2012/08/08/lillusion-de-la-securite> [10 juin 2017].

<sup>95</sup>Morain, O, *Clet Abraham, l'homme qui fait sourire les panneaux de signalisation*. [en ligne] Culturebox, <http://culturebox.francetvinfo.fr/arts/street-art/clet-abraham-l-homme-qui-fait-sourire-les-panneaux-de-signalisation-245735> [8 août 2017].

*ne rend jamais illisible* »<sup>96</sup>. Celle dernière souligne bien la volonté de, en quelque sorte, rehausser la signalétique afin d'ajouter du sens en plus de celui qui est donné initialement. Pourtant les réactions ne sont pas unanimes vis-à-vis de ses interventions, comme peut le souligner le propos de J. :

*« Je pense qu'en ce qui concerne les panneaux qui ne laissent aucune marge de manœuvre, les panneaux coercitifs, qui ont pour visée d'entraver la liberté, il ne faut pas les détourner. Concrètement vu que la vocation n'est pas à l'incitation mais à l'obligation et la sécurité, le détournement allège peut-être le message du panneau »*

Ainsi il existe cette opinion que le détournement tourne en ridicule l'objet et le message qu'il porte, et donc que les comportements se délitéraient. Pourtant même si le panneau est détourné, la punition en cas de non respect elle n'est pas altérée. Cette opinion que le détournement de la signalétique est source de danger est partagée par des maires de différentes communes, avec notamment l'avis de Jacqueline Donval, à la tête de la mairie de Audièrne, qui dit que

*« En tant que maire, je suis très pointilleuse sur la sécurité, c'est pourquoi je regrette que l'artiste ne s'exprime pas plutôt sur de vieux panneaux, qu'il pourrait ensuite exposer, tout en étant certain de ne pas mettre les automobilistes en danger »*<sup>97</sup>.

Cette réponse m'a particulièrement intéressé parce qu'elle dénote cette conviction que le travail de Clet Abraham est dangereux tout en proposant une solution alternative qui viderait de tout sens ses travaux. Ses interventions ne se limitent pas seulement à un style graphique appliqué sur un objet public, il y a une réelle remise en question de la signalétique urbaine. Il a pour objectif de donner un second niveau de lecture en réplique *« A l'envahissement de l'espace urbain par ces messages basilaires et unilatéraux, certes utiles, mais pour le moins bêtifiants »*<sup>98</sup>. Son objectif est de rendre plus visible les panneaux de signalisation, et non de les rendre illisible, car il estime que

---

96leparisien.fr, *VIDEO. Street art : Clet Abraham, tombé dans le panneau*. [en ligne], <http://www.leparisien.fr/societe/tombe-dans-le-panneau-04-07-2016-5937051.php> [8 août. 2017].

97Hautemule, G., *Panneaux signalétiques détournés : ce que dit le code pénal*. [en ligne] Ouest-France.fr, <http://www.ouest-france.fr/bretagne/douarnenez-29100/panneaux-signalétiques-detournés-ce-que-dit-le-code-penal-735711> [8 août 2017].

98Hautemule, G., *Panneaux signalétiques détournés : ce que dit le code pénal*. [en ligne] Ouest-France.fr, <http://www.ouest-france.fr/bretagne/douarnenez-29100/panneaux-signalétiques-detournés-ce-que-dit-le-code-penal-735711> [8 août 2017].

« *c'est la banalisation qui est dangereuse* »<sup>99</sup>. L'avis des personnes interrogées lors des entretiens semble plutôt aller dans ce sens, avec cette opinion de M. qui « *pense que justement, du coup je ferais plus attention* », L. qui « *aimerait bien qu'il y ait ça, du coup ça pique la curiosité* » ou encore B. qui trouve que « *sur ton chemin au travail tu préfères voir un panneau comme celui-ci plutôt qu'un panneau sans rien* ». Cette volonté qu'a l'artiste de chercher la visibilité et la complicité avec les gens<sup>100</sup> me semble fonctionner à la vue des réactions lors des entretiens. Ceux qui la croise dans leurs trajets réguliers trouvent, à l'instar de G., que c'est « *un moyen de détourner le quotidien* », et ceux qui n'en croisent pas sur leur route pense, comme C. que « *peut-être que je regarderais plus la signalétique si elle était moins banale* ». Il me semble que la réponse de A. résume bien la position principale vis-à-vis des travaux de Clet Abraham :

*« Ce serait plutôt une bonne chose parce que ça n'enlève pas le message et ça permet que plus de gens y fassent attention et se posent des question sur la signalétique. Moi ça me fait sourire et ça me met un peu de bonne humeur, du coup je ne pense pas que ces interventions posent vraiment problème ».*

Ainsi Clet Abraham, selon ses propres termes, « *humanise les panneaux* »<sup>101</sup> en intervenant dessus. Cela permet de contrecarrer cet aspect unilatéral en créant, comme nous le dit D. « *une interaction avec les individus* ». Cette dernière permet de créer ce qu'on pourrait appeler une identité locale. Le fait d'avoir tel panneau dans son quartier retravaillé par l'artiste avec un motif, si ce n'est pas unique, du moins peu répandu, crée un sentiment d'appropriation en plus de rehausser le message. La ponctualité des motifs utilisées est par ailleurs primordiale au fait que les panneaux deviennent plus visible, comme le souligne ce propos de C. : « *C'est le fait que ce ne soit pas standard, que c'est unique qui, du coup, crée un accident sur le parcours, et ça interloque les passants* ». S'il n'y avait que peu de diversité dans les travaux du peintre, il me semble que l'habitude aurait le même effet que les panneaux soient altérés ou non. Mais n'étant pas un phénomène uniformisé, il y a, à l'initial, une réaction de surprise qui, possiblement, évolue ensuite en sentiment d'attachement. Cela pourrait être plausible étant donné que l'œuvre est propre à un lieu de vie personnel, elle vient alors

---

99AFP, Culturebox, *Les détournements de panneaux de Clet Abraham heurtent la police nipponne*. [en ligne] Culturebox., <http://culturebox.francetvinfo.fr/arts/street-art/les-detournements-de-panneaux-de-clet-abraham-heurtent-la-police-nipponne-209525> [8 août 2017].

100Morain, O., *Clet Abraham, l'homme qui fait sourire les panneaux de signalisation*. [en ligne] Culturebox., <http://culturebox.francetvinfo.fr/arts/street-art/clet-abraham-l-homme-qui-fait-sourire-les-panneaux-de-signalisation-245735> [8 août 2017].

101Artistikrezo, *CLET : « J'humanise le panneau »*. [en ligne], <http://www.artistikrezo.com/art/portraits/clet-abraham-qjhumanise-le-panneauq.html> 8 août 2017].

habiller le quotidien. De plus, l'artiste lorsqu'il arrive dans une ville ne se contente pas de détourner un seul panneau mais plus d'une dizaine à chaque fois. Ce qui, une fois toutes les interventions trouvées, peut permettre une nouvelle cartographie cognitive de la ville avec ces œuvres comme repères. C'est en tout cas un sentiment partagé par D. qui pense que ça peut « *créer une identité locale* », ces panneaux deviennent un bien partagés par les habitants. Cette appréciation des populations peut même devenir une revendication, à l'instar de B. qui pense que « *Il y a tellement d'interdits de nos jours que ces modifications sur la signalétique je trouve ça bien* ». Cela pourrait donc être vu comme une action libératrice car ces panneaux qui paraissaient immuables, selon la volonté de l'artiste, s'humanise aux yeux de la population. Par ailleurs B. déplore que des élus prennent la décision de les effacer sans consulter leur population : « *Il faudrait demander son avis à toute la population alentours et pas simplement un représentant* ».

Je conclurais sur une réflexion personnelle concernant cette appropriation. L'artiste travaillant à travers l'Europe et allant même aux États-Unis et en extrême Orient occasionnellement, ses interventions me semblent pouvoir constituer un terrain commun entre des populations qui ne se sont jamais croisées et qui ne se croiseront peut-être jamais. Ses travaux, qu'il adapte aux différentes normes de signalétique, créent un imaginaire commun qui me paraît pouvoir être source de liens culturels indépendamment de la localisation géographique de chacun. Dès lors, des individus ne se connaissant pas peuvent avoir un matériel d'échange et de partage d'expériences personnelles, de modes de vie grâce aux interventions de Clet Abraham. Il me semble donc que ces détournements sont un moyen plutôt intéressant de s'approprier l'espace public, grâce à une spécification des éléments qui le constituent.

Les différentes pistes de réflexions que j'ai exploré durant cette troisième partie me semblent dignes d'intérêt dans un objectif d'appropriation de l'espace public à travers l'usage. Le concept de route nue, permettant à chacun de concrètement intervenir dans le bon déroulement des flux dans l'espace public, rapproche les individus des lieux qu'ils parcourent. La responsabilisation induit, il me semble, un investissement émotionnel des espaces, et donc un soucis porté à son bon fonctionnement. Un tel concept est bien entendu loin de nos logiques de fonctionnement actuelles mais ne me paraît pas incompatible. D'autant que cette décroissance de la signalétique pourrait être induite par l'avènement de l'utilisation des technologies numériques qui dématérialisent les messages diffusés. Matériellement, cela n'est pas encore possible car l'ensemble de la population n'y a pas accès et ne peut les utiliser. Seulement, si comme Michel Serres l'avance, ces technologies constituent une révolution au même titre que l'imprimerie et l'écriture, alors elles s'immisceront

dans toutes les strates des sociétés humaine. Il est bien sûr difficile aujourd'hui d'imaginer les smartphone aussi indispensables que l'écriture et l'impression, mais il est possible que cela constitue le futur. Alors la dématérialisation permettra de libérer nos rues de nombres d'objets devenus obsolètes. Ces derniers étant actuellement source de distanciation avec l'espace public, il est donc possible d'imaginer que le numérique puisse permettre une nouvelle manière de s'appropriier les rues. Il y aura certainement de nouveaux problèmes soulevés mais aujourd'hui ces technologies semblent pouvoir répondre à plusieurs problématiques actuelles. Mais en attendant qu'elles soient acceptées par les populations, la solution à court terme que propose Clet Abraham paraît efficace, facile à mettre en place et peu chère. Le détournement permet de particulariser du matériel urbain, à l'origine standard, et donc de créer un sentiment d'appartenance et d'appropriation chez les populations locales. Ces pistes explorées me semblent, sur différentes temporalités, pouvoir permettre une réinsertion de la valeur d'usage dans l'urbain, afin de remplacer la valeur d'échange qui y a pris place depuis les réflexions urbanistiques fonctionnalistes.

# CONCLUSION

---

Le repérage dans l'espace est une problématique qui semble toujours avoir préoccupé les êtres humains. La présence le long des voies de communication de signalétique directionnelle, afin de pouvoir se repérer, est ancienne et souligne cette pratique qui semble instinctive. Lorsque les vitesses de déplacement étaient homogène, la diffusion d'informations sur les distances constituait l'essentiel des messages de la signalétique. Par la suite, l'apparition du vélo dans un premier temps, puis l'avènement de l'ère automobile ont participé à la création d'une signalétique coercitive. Celle-ci répond à la nécessité d'harmoniser des déplacements qui, grâce à ces nouvelles technologies, ont une vitesse différenciée élevée. D'autant plus que la libération de l'effort musculaire dans la recherche de vitesse tend à créer un sentiment de liberté qui peut être à l'origine de comportements inconscients vis-à-vis de son environnement et des individus qui le parcourt. La coercition a donc pour rôle de faire le lien entre des machines d'une puissance jamais connue et des infrastructures non calibrées pour de telles vitesses. Enfin, la signalétique culturelle semble elle être née en réaction au tourisme de masse. Les hordes de vacanciers pouvant déferler dans certaines villes sur des périodes courtes doivent être redistribuées en fonction des pôles attractifs des agglomérations. Ce procédé peut-être décrié car il participe à une muséification des villes, dénaturant les logiques d'usages qui en faisait la renommée à l'initial.

La signalétique est donc un procédé qui est mis en place depuis bien longtemps dans notre Histoire, et qui a pris une place primordiale dans nos sociétés durant le XX<sup>ème</sup> siècle. Cette manière de communiquer, par panneaux interposés avec des messages rédigés ou iconiques, est donc devenue essentielle au bon fonctionnement de nos modes de vie. Le déplacement du corps est nécessaire et nécessite, selon nos critères sociétaux, d'être calibré par un système de fluidification des flux. L'obligation de comprendre les messages diffusés afin de pouvoir se déplacer dans l'espace public érige donc dans l'imaginaire collectif le code de la route comme un outil nécessaire au bon fonctionnement de nos villes. Cet aspect immuable semble poser problème car la signalétique n'est plus remise en question. Il me semble que lorsqu'un outil est vu comme utile, ses usagers le questionnent, l'explorent, essayent d'en comprendre les logiques. Dans le cas de la signalétique urbaine, elle a aujourd'hui un tel poids dans les esprits qu'elle n'est plus vue comme outil mais presque comme élément de contexte urbain. Elle n'est alors plus que reconnue et non connue. Cette distinction est importante car la reconnaissance simple correspond à une réaction

directe face à un message diffusé qui fait parti du contexte. Cela maintient donc une logique unilatérale de messages décidés et diffusés par une autorité immuable et respectés sans questionnement par des populations. Ce respect est maintenu grâce au risque de punition mit en place en cas de transgression. Ainsi, comme nous l'avons vu, cette manière de fonctionner induit la création d'automatismes et d'habitudes chez les individus. Ceux-ci constituent alors la limite de la signalétique urbaine telle qu'elle est conçue car son efficacité même est mise à mal par les comportements qu'elle provoque.

L'objectif serait donc de créer des espaces publics dans lesquels les individus sont actifs dans leurs déplacements et stationnements, et non dirigés par un système qui n'intègre pas leurs prises de décisions. Ces prises de décisions sont pourtant propres à certaines pratiques et dénotent une culture particulière. Le fait que la conception de la signalétique ne les incorpore pas amène un urbain qui n'est donc plus formé par des usages. On en revient donc au propos d'Henri Lefebvre qui reproche aux conceptions fonctionnalistes d'avoir substitué à l'appropriation par l'usage des espaces publics la valeur d'échange qu'ils portent actuellement. La signalétique urbaine est l'un des outils principaux dans ce basculement, et constitue donc un sujet de réflexion charnière dans un objectif de réappropriation de l'espace public. Actuellement plutôt source d'agressivité pour certains ou alors ignorée par d'autres, elle pousse avant tout à ne pas stationner dans l'espace public. Cela semble logique dans la mesure où elle a été créée afin de redistribuer les flux le plus efficacement possible. Seulement les nouvelles réflexions doivent avoir pour objectif la reconquête de l'urbain et non plus sa désertion. Différentes pistes sont possibles afin de redonner envie aux individus de prendre possession des rues. La première serait d'intégrer ceux que les questions de signalétique intéressent au processus d'élaboration. La connaissance administrative des autorités couplée avec l'expertise des habitants pourrait permettre d'élaborer une signalétique plus proche des usages. Il est possible aussi d'imaginer les bienfaits que pourrait apporter la technologie. L'utilisation de capteurs et voyants rendent possible la constitution d'une signalétique réactive, qui s'adapte aux situations en cours. Cela n'est pas négligeable car, grâce à l'adaptabilité permise par les technologies, le facteur de l'habitude est contrecarré. S'il n'y a plus d'habitude il n'y aurait donc plus d'automatismes et l'espace public pourrait être alors considéré autrement. Les technologies numériques offrent elles aussi une alternative à la signalétique actuelle. La possibilité qu'elles permettent de dématérialiser la signalétique ouvre de nombreuses perspectives. En effet, si la forme physique de la signalétique, fixe dans le temps, est source d'habitude ainsi que de légitimité pouvant mener à des situations dangereuses, alors le numérique semble constituer une solution plausible. Avant de réellement pouvoir être témoin d'effets profonds sur la signalétique il faut par

contre être patient car, tant que la totalité d'une population n'est pas équipée, il n'est pas possible de voir des retombées claires sur l'élaboration de la signalétique urbaine. A l'inverse d'une révolution numérique, le concept de route nue expose une autre manière de penser l'espace public. La réduction drastique, voir même la disparition totale, de la signalétique urbaine semble avoir des retombées surprenantes. Bien entendu la mise en place d'un tel concept nécessite une sensibilisation préalable efficace afin d'éviter toute dérive. Mais le rapport à l'urbain qu'il peut provoquer semble pouvoir permettre l'accroissement de la valeur d'usage de l'espace public, ce qui peut donc justifier de nombreux efforts mis en place pour tenter de la mettre en place. Enfin, une dernière piste permettant de reconsidérer la mise en place de la signalétique peut se trouver dans le détournement des messages qu'elle porte. Ces détournements par l'humour ou la poésie rehausse le message diffusé et permet une appropriation par les locaux qui ont ainsi une œuvre d'art propre à leur quartier. Ainsi le message diffusé ne se perd pas dans l'habitude puisqu'il devient un accident sur le parcours et l'œuvre permet une proximité entre les individus et le message diffusé, le rapport unilatéral est remis en question. Il est bien évident que cette solution trouve rapidement ses limites puisque Clet Abraham ne peut œuvrer partout et, si tous les panneaux portaient de tels détournements alors cela deviendrait la norme et n'aurait plus le même impact.

Il y a diverses pistes de réflexions pour repenser la signalétique urbaine. Il me semble clair qu'il faut refondre celle que l'on connaît dans un objectif bien précis : le retour de la valeur d'usage. La transition que nos villes sont en train de vivre, écologique et sécuritaire, mettent à l'honneur les transports doux. Ces derniers induisent un rapport à la ville plus fort, moins aseptisé que depuis l'habitacle d'une automobile. Il faut donc utiliser ce basculement afin de repenser les outils actuels ainsi que la philosophie de leur mise en place. L'espace public doit être investi par les individus, et non pas seulement quadrillé pour qu'ils s'y déplacent efficacement. Ainsi il me semble que, quelle que soit la solution choisie, ou celle qui émerge de cette transition, il ne faut pas que la forme qu'elle a dicté son développement. L'état actuel de la signalétique me paraît résulter d'une logique de mise en place binaire, lorsqu'un comportement est jugé déviant une règle vient l'interdire. Il faudrait réussir à créer des espaces publics où les règles en vigueur sont ascendantes. Elles doivent donc résulter d'une connaissance de ce que peut avoir comme effets la signalétique sur les comportements et non plus la reconnaissance de comportements indésirables qui sont dès lors formellement proscrit.

Ces réflexions se basent sur une réalité où des êtres humains se croisent à bord de différents véhicules et moyens de déplacements. Les différences de vitesses étant source de danger pour les

usagers les plus fragile, la signalétique est ici utilisée afin de pallier ces différences. Les travaux actuels sur les voitures sans pilotes viennent bien évidemment remettre en question ces réflexions puisque le statut d'automobiliste occupe une place non négligeable au sein de ces dernières. Au même titre que la révolution numérique, l'avènement probable des automobiles à pilote automatique risque sans doute de modifier en profondeur le visage de nos villes. Je ne peux imaginer clairement ce qui pourrait advenir avec un tel changement, notamment parce que la philosophie de ce type de technologie n'est pas encore limpide. Cela marquera-t-il la fin du déplacement piétonnier avec l'avènement de voies urbaines démesurées ou se croisent les véhicules, à l'image de ce que l'on peut voir dans *Minority report*<sup>102</sup>, ou alors, au contraire, cette automatisation va permettre un quadrillage efficace des villes par les transports en commun, permettre de libérer un maximum d'espace pour les transports doux et rejeter le transport motorisé individuel à l'extérieur des agglomérations ? La mise en service de ces véhicules ne semble pas encore à l'ordre du jour, et sa démocratisation en est donc d'autant plus lointaine. Mais l'avènement des automobiles pilotées par les humains, source de danger, a bouleversé le rapport envers l'espace public et entre les individus. La disparition du facteur humain, auquel un droit d'erreur est accordé, révolutionnera sans aucun doute pour ma part, le visage de nos villes et nos manières de les parcourir. Reste maintenant à attendre de voir comment cet outil sera déployé.

---

102 SPIELBERG, Steven, *Minority report*, 2002.

# BIBLIOGRAPHIE

---

## Ouvrages :

- OLLIVRO, Jean, *L'homme à toutes vitesses*, Espace et territoire, 2000.
- FOUCAULT, Michel, *Surveiller et punir : naissance de la prison*, 1975.
- LIANOS, Michalis, *Le nouveau contrôle social*, Paris, l'Harmattan, 2001.
- TERRIN, Jean-Jacques, *Le piéton dans la ville*, Parenthèses, 2010.
- LEFEBVRE, Henri, *Le droit à la ville*, Anthropos, 3<sup>ème</sup> éd, 2009.
- DUHAMEL, Marina, *Un demi siècle de signalisation routière*, AMC , 1997.
- CHOMSKY, Noam, *Le langage et la pensée*, Payot, 3<sup>ème</sup> édition, p68, 1969.

## Articles :

- CAMBON DE LAVALETTE, Brigitte, *La signalétique dans le réseau des déplacements routiers : histoire et fonction*, dans « Actes Inrets », n°73, 2001.
- LIANOS, Michalis, *Le contrôle social après Foucault*, dans « Surveillance and society », n°1, 2006.
- MILBURN, Philip, *Surveiller et punir au XXI<sup>ème</sup> siècle : les nouvelles technologies du contrôle social en France*, dans le « journal des anthropologues », 108-109, p159-182, 2007.
- HEMPEL, Léon, TOPFER, Eric, *rapport final du programme de recherche européen Urbaneye*, novembre 2010.

## Articles en ligne :

- Édition Larousse *Définitions : société - Dictionnaire de français Larousse*. [en ligne] Larousse.fr, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/soci%C3%A9t%C3%A9/73150?q=soci%C3%A9t%C3%A9#72319> [10 avril. 2017].
- INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE. (1977). 24th ed. Journal Officiel, [http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR\\_1ePARTIE\\_vc20120402\\_cle5e11c7.pdf](http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_1ePARTIE_vc20120402_cle5e11c7.pdf).

- quotidien, L. (2017). *Prévention AGPM : Le trajet quotidien*. [en ligne] Agpm.fr, <https://www.agpm.fr/prevention/fiches/conseils-prevention-routiere-le-trajet-quotidien.php> [15 juillet 2017].
- Franceinfo. (2017). *Sécurité routière : de plus en plus de piétons tués*. [en ligne], [http://www.francetvinfo.fr/sante/prevention/securite-routiere-de-plus-en-plus-de-pietons-tues\\_2257677.html](http://www.francetvinfo.fr/sante/prevention/securite-routiere-de-plus-en-plus-de-pietons-tues_2257677.html) [14 juillet 2017].
- Libération.fr. (2017). *Pourquoi traverser au rouge est impensable en Allemagne ?*. [en ligne], [http://www.liberation.fr/debats/2016/04/19/pourquoi-traverser-au-rouge-est-impensable-en-allemande\\_1447272](http://www.liberation.fr/debats/2016/04/19/pourquoi-traverser-au-rouge-est-impensable-en-allemande_1447272) [12 juillet 2017].
- La Voix du Nord, - *La Grand-Place de Lille devient une super-zone de rencontre, avantage aux piétons*. [en ligne], <http://www.lavoixdunord.fr/29483/article/2016-08-02/la-grand-place-de-lille-devient-une-super-zone-de-rencontre-avantage-aux-pietons> [12 juillet 2017].
- Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (2009). *la zone de rencontre*. Paris: République française.
- Lille.maville.com., *La Grand-Place, une zone de rencontres avec le patrimoine. Info*. [en ligne], [http://www.lille.maville.com/actu/actudet\\_-La-Grand-Place-une-zone-de-rencontres-avec-le-patrimoine\\_12680-1022654\\_actu.Htm](http://www.lille.maville.com/actu/actudet_-La-Grand-Place-une-zone-de-rencontres-avec-le-patrimoine_12680-1022654_actu.Htm) [12 juillet 2017]
- La Voix du Nord, *Lille - La zone de rencontre de la Grand-Place a-t-elle atteint son point de non-retour ?*. [en ligne], <http://www.lavoixdunord.fr/196992/article/2017-07-27/la-zone-de-rencontre-de-la-grand-place-t-elle-atteint-son-point-de-non-retour> [15 août. 2017].
- Aménagement et bonnes pratiques, [ebook] Paris, [http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch\\_amenagements.pdf](http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf) [4 juillet 2017].
- leparisien.fr, *Quand les pistes cyclables ne mènent... nulle part*. [en ligne], <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/quand-les-pistes-cyclables-ne-menent-nulle-part-14-11-2016-6327705.php> [15 juillet 2017].
- Libre.be, L. *Trop de panneaux: les automobilistes ne s'y retrouvent plus*. [en ligne] Lalibre.be., <http://www.lalibre.be/actu/international/trop-de-panneaux-les-automobilistes-ne-s-y-retrouvent-plus-51b8a13ae4b0de6db9b42314> [7 juillet 2017].
- Le Monde, L'interconnexion n'est plus assurée. *Les potelets métalliques, cauchemar du piéton*. [en ligne], <http://transports.blog.lemonde.fr/2013/09/04/les-potelets-metalliques-cauchemar-du-pieton/> [11 juillet 2017].
- Contrepoints, *Lausanne : l'efficacité de l'anarchie routière | Contrepoints*. [en ligne], <https://www.contrepoints.org/2011/09/13/45697-lausanne-lefficacite-de-lanarchie-routiere> [12 juillet 2017].

- tdg.ch/, *Des feux vont disparaître, d'autres clignoter le dimanche*. [En Ligne], <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/feux-disparaitre-clignoter-dimanche/story/18626910> [15 juillet 2017].
- Madame la maire, *Madame la maire, j'ai une idée: Vague verte : fluidifier le trafic*. [en ligne], <https://idee.paris.fr/vague-verte-fluidifier-le-traffic> [24 juillet 2017], site de la Mairie de Paris.
- Oeillet, A., . *Des feux au sol pour les piétons accros aux smartphones*. [en ligne] Clubic.com, <http://www.clubic.com/mag/transports/actualite-804134-ville-allemande-equipe-feux-circulation-sol-destines-pietons-distracts.html> [27 juin 2017].
- lesechos.fr, *Toulouse teste des lampadaires à détecteur de présence* [en ligne] [https://www.lesechos.fr/01/12/2009/LesEchos/20563-054-ECH\\_toulouse-teste-des-lampadaires-a-detecteur-de-presence.htm](https://www.lesechos.fr/01/12/2009/LesEchos/20563-054-ECH_toulouse-teste-des-lampadaires-a-detecteur-de-presence.htm) [22 juin 2017].
- Rey, E. (2017). *Plan lumière : Toulouse teste le lampadaire intelligent*. [en ligne] ladepeche.fr, <http://www.ladepeche.fr/article/2016/05/24/2350782-plan-lumiere-toulouse-teste-le-lampadaire-intelligent.html> [4 juillet 2017].
- Enroute.est.equipement.gouv.fr., . *La route : qui gère quoi ? - internet DIR Est*. [en ligne], <http://www.enroute.est.equipement.gouv.fr/la-route-qui-gere-quoi-r114.html> [24 juillet 2017].
- nfolecre.blogs.midilibre.com, *LES POINTS NOIRS DE LA SECURITE ROUTIERE AU CRES : dos d'ânes illégaux, carrefours dangereux, passages piétons non protégés, incivilités*. [en ligne] ;: <http://infolecre.blogs.midilibre.com/archive/2014/03/09/les-points-noirs-de-la-circulation-au-cres-dos-d-anes-illega-800300.html> [Accessed 22 Aug. 2017].
- RUE DE L'AVENIR, *Aménagements et bonnes pratiques: pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre*, « ruedelavenir.com », [http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch\\_amenagements.pdf](http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2010/11/broch_amenagements.pdf), 5 juin 2017.
- RUE DE L'AVENIR, *Notre démarche*, dans « l'association », <http://www.ruedelavenir.com/notre-demarche/>, 4 juin 2017.
- JOURNAL OFFICIEL, *Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière*, « legifrance.gouv », <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019274295&categorieLien=id>, 6 juin 2017
- BRUYERE, Lucie, *Cinq ans après le mise en place des zones de rencontre, quel bilan ?*, « ruedelavenir.com », [http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Cinq-ans-après-la-mise-en-place-des-ZdR\\_cle0f48fL.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Cinq-ans-après-la-mise-en-place-des-ZdR_cle0f48fL.pdf), 12 juin 2017.

- Benbouzid, B., *Urbanisme et prévention situationnelle : le cas de la dispute des professionnels à Lyon*. [en ligne] Metropoles.revues.org., <https://metropoles.revues.org/4391> [18 juillet 2017].
- Fr.wikipedia.org, . *Prévention situationnelle*. [en ligne], [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A9vention\\_situationnelle](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A9vention_situationnelle) [10 juin 2017].
- Association, A., *L'agressivité au volant, cela se soigne*. [en ligne] Automobile-club.org, <https://www.automobile-club.org/actualites/securite-routiere/l-agressivite-au-volant-cela-se-soigne> [21 juillet 2017].
- Insee.fr., *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs - Insee Première - 1252*. [en ligne], <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281086> [18 juillet 2017].
- Le Point, *Le tourisme, problème n°1 de Barcelone selon ses habitants*. [en ligne], [http://www.lepoint.fr/monde/le-tourisme-probleme-n-1-de-barcelone-selon-ses-habitants-23-06-2017-2137797\\_24.php](http://www.lepoint.fr/monde/le-tourisme-probleme-n-1-de-barcelone-selon-ses-habitants-23-06-2017-2137797_24.php) [12 juillet 2017].
- FranceSoir, *Amsterdam fait face à un nombre de touristes en constante augmentation*. [en ligne], <http://www.francesoir.fr/culture-art-expo/amsterdam-fait-face-un-nombre-de-touristes-en-constante-augmentation> [12 juillet 2017].
- Pages, D, *Parcours obligés : du bon usage de la signalétique*. [en ligne] Communicationorganisation.revues.org. , <https://communicationorganisation.revues.org/1819> [10 juin 2017].
- Lettres-utiles.com, *Demander des ralentisseurs au maire de sa commune - Modèle de lettre gratuit*. [en ligne], <http://www.lettres-utiles.com/lettres/demander-des-ralentisseurs-au-maire-de-sa-commune-308.html> [22 juillet 2017].
- Paulin, J., . *Pibrac. Excédé, le riverain pose un faux radar*. [en ligne] ladepeche.fr, <http://www.ladepeche.fr/article/2009/08/05/649641-pibrac-excede-le-riverain-pose-un-faux-radar.html> [23 juillet. 2017].
- Lamotte, J. , . *Pibrac. Il refait le coup du faux radar devant chez lui*. [en ligne] ladepeche.fr, <http://www.ladepeche.fr/article/2010/04/27/824257-pibrac-refait-coup-faux-radar-devant-chez.html> [23 juillet 2017].
- Paquot, T., *Introduction*. [en ligne] Cairn.info, <https://www.cairn.info/l-espace-public--9782707154897-page-3.htm> [12 juin. 2017].
- Édition Larousse, *Définitions : liberté - Dictionnaire de français Larousse*. [en ligne] Larousse.fr, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/libert%C3%A9/46994?q=libert%C3%A9#46915> [12 juin2017].

- LE BLANC, N., *Grande Bretagne : caméras partout, résultats nulle part*. [en ligne] Rue89, <http://rue89.nouvelobs.com/2008/05/30/grande-bretagne-cameras-partout-resultats-nulle-part> [13 juin 2017].
- Schulz, M. . *Controlled Chaos: European Cities Do Away with Traffic Signs - SPIEGEL ONLINE - International*. [en ligne] SPIEGEL ONLINE, <http://www.spiegel.de/international/spiegel/controlled-chaos-european-cities-do-away-with-traffic-signs-a-448747.html> [13 juin 2017].
- Grice, D., . *L'illusion de la sécurité : feux rouges, ruches d'abeilles et réglementation défailante - Institut Coppet*. [en ligne] Institut Coppet, <http://www.institutcoppet.org/2012/08/08/lillusion-de-la-securite> [10 juin 2017].
- Luisito, *Toutes les routes seront nues ?*. [en ligne] AgoraVox. Available at: <https://www.agoravox.fr/actualites/citoyennete/article/toutes-les-routes-seront-nues-16950> [10 juin 2017].
- Demeure, Y, *Le classement mondial du bonheur parmi 157 pays - CitizenPost*. [en ligne] CitizenPost, <http://citizenpost.fr/2016/03/se-portent-pays-de-lue-classement-mondial-bonheur/> [14 juillet 2017].
- CBS News,. *61% des Français possèdent un smartphone, 46% une tablette...* [en ligne] Cbnews.fr, <http://www.cbnews.fr/etudes/61-des-francais-possedent-un-smartphone-46-une-tablette-a1015147> [1 août. 2017].
- Coëffé, T. , *Étude 2016 : l'usage du numérique en France - Blog du Modérateur*. [en ligne] Blog du Modérateur, <https://www.blogdumoderateur.com/barometre-numerique-france-2016-credoc/> [1 août 2017].
- Édition Larousse. *Définitions : géolocalisation - Dictionnaire de français Larousse*. [en ligne] Larousse.fr, <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/g%C3%A9olocalisation/10910233?q=g%C3%A9olocalisation#902108> [1 août 2017].
- Morain, O, *Clet Abraham, l'homme qui fait sourire les panneaux de signalisation*. [en ligne] Culturebox, <http://culturebox.francetvinfo.fr/arts/street-art/clet-abraham-l-homme-qui-fait-sourire-les-panneaux-de-signalisation-245735> [8 août 2017].
- leparisien.fr, *VIDEO. Street art : Clet Abraham, tombé dans le panneau*. [en ligne], <http://www.leparisien.fr/societe/tombe-dans-le-panneau-04-07-2016-5937051.php> [8 août. 2017].
- Hautemule, G., *Panneaux signalétiques détournés : ce que dit le code pénal*. [en ligne] Ouest-France.fr, <http://www.ouest-france.fr/bretagne/douarnenez-29100/panneaux-signal-etiques-detournes-ce-que-dit-le-code-penal-735711> [8 août 2017].

- AFP, Culturebox, *Les détournements de panneaux de Clet Abraham heurtent la police nipponne*. [en ligne] Culturebox., <http://culturebox.francetvinfo.fr/arts/street-art/les-detournements-de-panneaux-de-clet-abraham-heurtent-la-police-nipponne-209525> [8 août 2017].
- Artistikrezo, *CLET : « J'humanise le panneau »*. [en ligne], <http://www.artistikrezo.com/art/portraits/clet-abraham-qjhumanise-le-panneauq.html> [8 août 2017].

### **Films :**

- PIRES, Gérard, *Elle court, elle court la banlieue*, 1973.
- SPIELBERG, Steven, *Minority report*, 2002.

Question d'introduction : Pourriez-vous m'exprimer ce que représente le terme « signalétique urbaine » pour vous?

### I. La signalétique urbaine comme objet

\_Quel avis avez-vous concernant les éléments de signalétique urbaine présents sur vos trajets quotidiens ou réguliers?

\_Quelle(s) modification(s) apporteriez-vous à la signalétique urbaine de votre quartier / commune ?

\_De plus en plus régulièrement, de nouvelles technologies sont utilisées dans la signalétique urbaine (LED cadrant un passage piéton ou encore des lampadaires équipés de détecteurs de mouvement). Quel serait votre avis si ces technologies étaient installés dans votre quartier / commune ?

### II. La signalétique urbaine comme influence sur la pratique de l'espace public

\_Dans quelles mesures la signalétique affecte-t-elle vos trajets quotidiens et/ou réguliers ainsi que le rapport que vous avez avec les autres individus ?

\_En tant que touriste dans un quartier/commune que vous ne connaissez pas ou peu, comment la signalétique urbaine affecte-t-elle vos déplacements ainsi que le rapport que vous avez avec les autres individus ?

\_Que penseriez-vous si votre quartier/commune demandait l'avis des habitants concernant la répartition et la gestion de la signalétique urbaine ?

\_Thierry Pacquot définit l'espace public comme étant « non seulement le lieu du débat politique, de la confrontation des opinions privées que la publicité s'efforce de rendre publiques, mais aussi une pratique démocratique, une forme de communication, de circulation des divers points de vue ». Partant de cette définition, comment décririez-vous la liberté, constamment cadrée par la signalétique urbaine, que vous exercez dans l'espace public ?

### III. La signalétique urbaine comme vecteur d'appropriation de l'espace public

\_Quels seraient, selon vous, les paysages et ambiances urbaines si le concept de « route nue » était appliqué dans votre quartier/commune ? Dans quelle mesure ce concept pourrait-il être appliqué selon vous ?

\_ Quelles modifications les technologies numériques pourraient elles apporter aux paysages et ambiances urbaines de votre quartier/commune ainsi qu'à la manière dont vous les parcourez ?

\_Certains artistes détournent des éléments de signalétiques urbaines afin de leur donner un aspect poétique ou humoristique, de les rendre plus vivants, que penseriez-vous de cette pratique si cela arrivait dans votre quartier/commune.