

# La signalisation routière

## Analyse critique d'un système d'information réparti

Alain Coulon  
Usager occasionnel de la route

*Au cours des vacances 2003, nous avons parcouru des trajets routiers à la découverte de la France (plus ou moins) profonde. Les automobilistes les plus observateurs auront noté, souvent à leurs dépens, qu'une logique particulière sous-tend les activités des services responsables de la signalisation routière.*

*Après le rappel des difficultés rencontrées par les automobilistes, nous évoquerons quelques principes dont le respect permettrait d'améliorer l'aide apportée par ce système d'information à notre navigation.*

La signalisation routière peut apparaître essentiellement décorative lorsqu'elle jalonne des parcours bien connus et parfaitement maîtrisés par l'automobiliste « du coin ». En alternance avec des panneaux publicitaires, elle contribue à renforcer la couleur locale en épelant les consonances régionales des lieux-dits.

Mais, a contrario, cette signalisation se révèle cyniquement perverse lorsqu'elle prétend guider un automobiliste qui cherche à découvrir le chemin vers sa destination souhaitée.

Nous supposerons que cet automobiliste (ou son navigateur) connaît, physiquement, son point de départ et possède une bonne information sur son lieu de destination. Pour mener à bien cette aventure, l'automobiliste dispose de deux outils complémentaires :

- les cartes routières (ce que les merisiens appellent un modèle de niveau conceptuel) ;
- les panneaux routiers (ce que les merisiens appellent le niveau organisationnel).

## État des lieux

### Le modèle conceptuel

Nous disposons de plans qui représentent l'état du réseau routier, à un instant donné, en indiquant :

- les voies clairement identifiées ;
- les localités.

Malgré la qualité graphique de cette cartographie, l'usager déplore deux inconvénients majeurs :

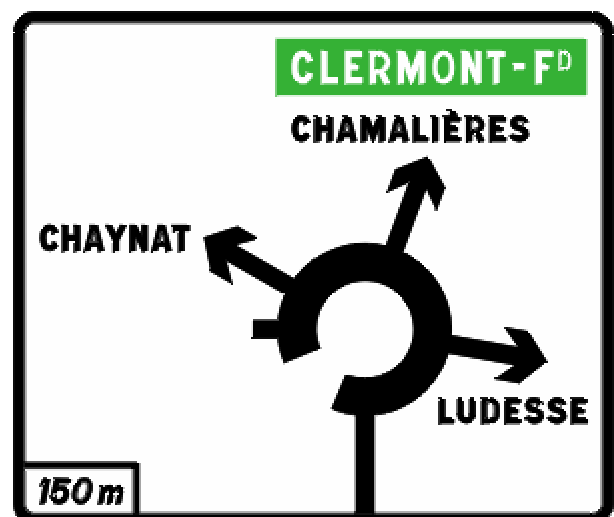
- l'amélioration continue du réseau routier périclète, en quelques années, nos précieuses cartes qu'il nous appartient de renouveler fréquemment ;
- les paranoïaques congénitaux déplorent que le point crucial de leur recherche se trouve systématiquement aux abords de la ligne de partage entre deux pages disjointes.

Dans un avenir proche, chacun pourra, sans doute, recevoir à bord de son véhicule, une image actualisée du réseau routier et il pourra en faire apparaître à loisir tel ou tel aspect, sous la taille adéquate.

### La traduction organisationnelle

Notre mobilier urbain est abondant et bien entretenu. Nous n'ironiserons pas sur quelques rares panneaux maladroitement placés en dehors du champ de vision de l'automobiliste et qui font la joie des photographes facétieux.

Ce mobilier se compose de bornes kilométriques, de panneaux d'avertissement rappelant la conduite à adopter sur le prochain tronçon, de panneaux indicateurs de directions. Ce sont ces derniers qui prétendent appeler l'attention du voyageur à la recherche de son itinéraire.



## Identification des voies

Chaque voie possède un identifiant codé :

- une lettre qui indique la nature : autoroute, nationale, départementale ;
- suivie d'un nombre à plusieurs chiffres ;
- lui-même, éventuellement, suivi d'une lettre pour désigner les diverticules.

À partir d'un point donné de cette voie parcourue dans un sens donné, on peut indiquer les localités qu'il est possible d'atteindre ;

- lorsqu'elles sont situées sur cette même voie ;
- lorsqu'elles sont accessibles en empruntant cette voie jusqu'à un prochain embranchement.

## Les problématiques

### L'identifiant ne caractérise pas une voie mais un tronçon de voie ou un faisceau de voies

Les voies locales sont identifiées en fonction de considérations administratives.

Par exemple, chaque département numérote les voies qui traversent son territoire :

- le même identifiant désigne plusieurs voies situées dans des départements différents ;
- une voie départementale change d'identifiant en traversant la lisière entre deux départements.

D'autre part, le numéro caractérise, quelquefois, un faisceau de voies entrelacées qui se distinguent par une petite lettre complémentaire, accolée discrètement au numéro.

L'identifiant, créé pour la gestion et l'entretien du réseau routier, est proposé à l'automobiliste en déléguant à sa sagacité, l'aptitude à déjouer les pièges ainsi tendus.

Les autoroutes possèdent une double identification : nationale et européenne.

### Le choix des localités accessibles est arbitraire

À partir de l'emplacement du panneau, il est possible de rejoindre un grand nombre de localités. Il n'est évidemment pas possible de les indiquer toutes. Alors, les services procèdent à des choix.

On se limite aux destinations jugées prioritaires : les grandes villes, les nœuds routiers, les sites touristiques.



On rencontre deux techniques opposées :

- le panneau indique de haut en bas les destinations par ordre de distance dégressive : la plus éloignée en haut, la plus proche en bas.
- le panneau indique de haut en bas les destinations par ordre de distance croissante : la plus proche en haut, la plus éloignée en bas.

Mais il n'est pas exclu de trouver sur un panneau les localités dans un ordre alphabétique ou selon un autre critère de classement tout aussi arbitraire ou inattendu. Dans tous les cas, l'affichage des distances correspondantes reste optionnel.

Lors d'une sortie d'autoroute, il n'est pas rare de ne lire sur le panneau, qu'une localité diamétralement opposée à la destination souhaitée.

*Par exemple, en quittant Paris par l'autoroute du Sud, pour aller à Melun, il faut prendre la sortie qui est uniquement fléchée Milly la Forêt. Il appartient à l'automobiliste de savoir qu'il va rencontrer, quelques dizaines de mètres plus loin, un carrefour où il pourra prendre la direction de Milly la Forêt à droite et celle de Melun à gauche.*

Il est bien évident qu'en progressant sur la voie, les jalons observés éliminent les localités dépassées en les remplaçant par de nouvelles localités que l'on va prochainement rencontrer.

Mais cette mise à jour ne touche pas seulement les localités les plus proches ; on voit apparaître puis disparaître puis réapparaître certaines localités lointaines qui se rappellent aléatoirement à l'attention des automobilistes.

### Deviner la nature du prochain jalon

Il appartient à l'usager de deviner quelle sera la nature des indications portées sur le prochain panneau :

- rappel de l'identifiant du tronçon de voie ;
- énumération des localités desservies (avec ou sans distances) ;
- juxtaposition de ces informations.

## **Deviner les localités susceptibles de figurer sur le panneau**

L'automobiliste trouverait naturellement plus simple de ne retenir que la localité de destination.

Il est bien évident qu'il ne peut espérer voir affichée dès le départ, sur le premier panneau, la localité de destination lorsque celle-ci est de taille modeste et à une distance importante.

Il lui faut jalonner son parcours des noms de certaines des localités traversées ou proches de la route empruntée. Il n'existe aucune règle permettant de connaître à l'avance celles qui auront l'honneur de figurer sur les panneaux officiels.

Lorsque le repère aura été aperçu, il restera encore un petit problème : faut-il obligatoirement traverser la localité en suivant scrupuleusement le fléchage ou faut-il contourner cette localité en visant le prochain jalon imaginé par le service ?

## **Quelques principes simplistes**

---

Pourrait-on simplifier, à terme, le système d'information routier, en adoptant des règles claires.

### **Identifier les voies en fonction des besoins de l'utilisateur**

Choisir une nomenclature des voies et non des tronçons ou des faisceaux. Pour l'automobiliste chaque voie doit afficher un, et un seul, identifiant.

### **Distinguer les indications des voies et des directions**

Utiliser les bornes kilométriques pour indiquer en gros caractères uniquement les numéros des voies.

Indiquer sur les panneaux les prochains jalons par ordre de distances décroissantes en commençant par les destinations les plus importantes et les plus lointaines et en terminant par la localité la plus proche.

### **Sélectionner des jalons stables**

Privilégier certains repères qui figureraient avec un graphisme particulier sur les cartes et qui seraient systématiquement repris sur les panneaux dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres. ▲

*info@adeli.org*