

du Comité français de l'Association mondiale de la Route

n°17

Avril 2007

Éditorial

Pour le Comité français de l'Association mondiale de la Route et tous ses membres, cette année 2007 est bien sûr celle du 23e congrès mondial de la route, placé sous le signe du développement durable, qui se déroulera à Paris, au Palais des Congrès de la porte Maillot, du 17 au 21 septembre.

Ce 17e numéro de « la lettre » du Comité français comporte un dossier spécial sur ce congrès du centenaire de l'association, pour en présenter succinctement les différentes facettes : séances spéciales, séances techniques, exposition et visites. Ce congrès sera un lieu d'échanges et de débats où généralistes, spécialistes et experts viendront partager leurs problèmes, présenter et comparer les solutions qu'ils tentent d'y apporter, dans des contextes politiques, économiques et sociaux toujours plus prégnants. Une très large part y sera faite aux questions locales et quotidiennes relatives à la route et à ses usagers que tous nous nous posons, sans pour autant oublier celles de dimension mondiale ou internationale.

En outre, pour nous Français, ce congrès comportera une innovation : la journée ouverte du 18 septembre, axée sur les métiers et la formation, qui permettra à 300 invités : étudiants, enseignants et journalistes, de mieux faire connaissance avec le monde de la route et des transports. Le comité français participe activement à l'organisation de cette journée destinée à aider les différentes familles de la route à faire face aux importants renouvellements de personnels auxquels elles seront confrontées dans les dix années à venir.

À côté de ce congrès mondial de la route, le comité français poursuit ses activités habituelles en organisant deux journées d'études :

- le 28 juin 2007, « les transports collectifs sur autoroutes et voies rapides » à Paris, en partenariat avec le CERTU ;
- le 15 novembre 2007, « routes, transports et météorologie » à Toulouse, en partenariat avec Météo-France.

Le programme de cette année 2007 est copieux et j'espère que vous serez nombreux, très nombreux, à vouloir et à pouvoir y participer.

Yves Robichon

Sommaire

- 1 • **Éditorial**, Yves Robichon
- 2-3 • **Brève histoire de la signalisation routière en France et dans le monde**, Jacques Nouvier et Marina Duhamel
- 4 • **XXIIIe congrès mondial de la route 2007**, Hubert Peigné
- **Prochaines manifestations**
- **Ce numéro comporte un encart « XXIIIe congrès mondial de la route 2007 ».**

Brève histoire de la signalisation routière en France et dans le monde

Introduction

Il y a quelques années, nous avons publié une histoire de la signalisation en France, de 1946 à nos jours. Le directeur des Routes de l'époque, Christian Leyrit, écrivait notamment dans sa préface : « *La signalisation est vivante, évolutive. Elle n'est pas seulement utilitaire. Elle est le reflet de certaines préoccupations de la société...* ». Ces quelques lignes plantent parfaitement le décor. Mais comment la signalisation a-t-elle évolué au cours du temps ? Le présent article essaie de répondre sommairement à cette question.

Les débuts de la signalisation en Europe

Si on laisse de côté les bornes romaines, les chemins de Saint-Jacques de Compostelle -qui étaient balisés par des coquilles-, les recommandations de l'époque de Louis XIV, ainsi que certaines initiatives prises au cours du XIXe siècle, le vrai début de la signalisation se situe à la fin du XIXe siècle. De nombreuses initiatives voient alors le jour, grâce notamment à l'action de certaines associations, des touring-clubs, ainsi que des fabricants de pneumatiques Michelin et Dunlop.

La première tentative d'unification internationale eut lieu en 1909, avec les quatre panneaux de la conférence diplomatique internationale du 11 octobre, tenue à Genève (fig. 1).

Après cette avancée internationale capitale, plus d'ailleurs sur un plan symbolique que pratique, il faut attendre de nombreuses années avant qu'une nouvelle initiative voie le jour.

Du 20 au 24 avril 1926 le Comité permanent de la circulation routière à la Société des Nations (SDN) se réunit à Paris. Cette conférence diplomatique étudia de nouvelles règles, importantes en matière de signalisation routière. En effet, les quatre panneaux de danger créés et utilisés depuis 1909 passèrent définitivement de la forme du disque à celle du triangle, toujours en vigueur aujourd'hui. Deux autres panneaux apparurent lors de la conférence, et notamment le passage à niveau non gardé, sans barrières, représentant une locomotive.



En juin 1928, à la demande des villes suisses et de l'Association internationale des congrès de la route (AIPCR), plusieurs panneaux nouveaux furent créés, et notamment le signal de sens unique, le signal de direction, le signal de parking, et le signal de stationnement interdit.

En parallèle, le Comité permanent de la circulation routière de la Société des Nations poursuivait ses travaux à Genève. Ceux-ci aboutirent, le 30 mars 1931, à la signature d'une convention internationale sur l'unification de la signalisation routière, parachevant ainsi l'œuvre entreprise dès 1926 en une réglementation unique pour tous les types de signaux.



Les panneaux y étaient classés en quatre catégories : danger, prescription, indication, et enfin panneaux de prudence (fig. 2).

On peut dire que la convention internationale de 1931 a réellement jeté les bases de la signalisation moderne. Mais l'histoire ne s'arrête pas là, même si la guerre a, bien évidemment, ralenti les évolutions. En particulier, il faut souligner l'importance de la circulaire de 1946.

Soulignons au passage le fait que le nombre de panneaux a cru régulièrement, passant de 4 en 1909, à 28 en 1931, puis à 55 en 1949.

Les deux systèmes en vigueur dans le monde

Une conférence des Nations unies sur les transports routiers et les transports automobiles s'est tenue à Genève, d'août à septembre 1949, en présence de délégués de 28 pays. Au cours de la conférence, l'impossibilité d'aboutir à un accord sur un système uniforme et mondial de signalisation routière devint évidente.

La difficulté résidait en effet dans l'utilisation de deux systèmes de signalisation opposés :

- celui des conventions de 1909, 1926, puis 1931, ratifié par quinze états européens. C'est le système international ou européen, dont une variante

modernisée a été adoptée dans le protocole de 1949 ;

- le Manual publié par l'American Association of Highways, dit système américain, existant depuis 1924.

Le premier était utilisé en Europe et dans beaucoup de pays asiatiques (Chine notamment) ou africains. Le second était en vigueur aux États-Unis et, avec des variantes, au Canada, au Mexique, dans certains pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, au Japon, en Indonésie, etc.

Les deux systèmes différaient (et diffèrent toujours !) par les formes et les couleurs des signaux, mais aussi par l'emploi d'inscriptions en langue anglaise pour le Manual alors que les panneaux du protocole se réfèrent presque exclusivement à des symboles.



3 La bordure rouge dominait dans le système européen (fig. 3) et le jaune et le noir dans le système américain (fig. 4).

Malgré le constat d'échec de 1949, la réflexion sur un système mondial uniforme de signalisation routière ne fut pas complètement abandonnée, mais force est de reconnaître que l'idée a fait long feu.

La convention de Vienne

Comme à Genève en 1949, la conférence de Vienne (7 octobre au 8 novembre 1968, et réunissant 66 pays et de nombreuses associations) avait été organisée autour de quatre comités (la signalisation étant traitée au comité II).

Chacun resta malheureusement sur ses positions en matière de forme de panneaux de danger (triangulaires à fond blanc en Europe, en forme de losange -diamond- à fond jaune pour le continent américain). Et même, on admit que la signalisation devait être unifiée par continent, plutôt que mondialement.

Rappelons que les pays signataires de la Convention disposent d'une période de dix ans pour adopter les panneaux retenus dans le cadre de la convention (ou de ses révisions). Mais ils ne sont pas obligés de les retenir tous dans leur propre réglementation (la France, par exemple, n'a jamais retenu le manchot à un bras, en clair notre panneau AB2, mais pour les carrefours asymétriques) ; par contre, s'ils veulent créer un panneau nouveau, ils sont obligés d'adopter celui de la convention (si celui-ci existe, bien entendu).

Concernant la signalisation de direction, la convention de Vienne est restée dans les généralités du protocole de 1949, et c'est ce texte qui est toujours en vigueur de nos jours : il est dit, dans une rédac-

tion digne de M. de La Palisse que ces signaux comportent, soit une inscription en lettres de couleur foncée sur fond clair, soit une inscription en lettres de couleur claire sur fond de couleur foncée !

Par contre, la convention est totalement muette en ce qui concerne la signalisation variable. C'est pour cette raison que les Français (dont le signataire de ces lignes) et les Espagnols ont, conjointement, présenté en 2003 au WP1 de l'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) à Genève (c'est l'organisme qui s'occupe en particulier des révisions de la convention) l'idée d'adjoindre à la convention un chapitre sur la signalisation variable. Cette idée ayant été adoptée, des propositions ont été rédigées par un petit groupe d'européens convaincus, et elles seront discutées à Genève dès que l'ordre du jour des réunions le permettra.



Encore quelques tentatives d'harmonisation...

Comme on ne peut tout dire ici, nous laisserons de côté une initiative de la CEMT (conférence européenne des ministres des Transports) en 1988, une autre prise par l'IRF (International Road Federation) en 1989, et aussi les propositions françaises pourtant fort intéressantes, au cours du premier semestre 1995, alors que la France avait la présidence de l'Union européenne.

Conclusion

La signalisation a beaucoup évolué depuis un siècle, et il faut souligner le rôle des conventions internationales dans l'harmonisation de la signalisation, même si on peut regretter l'existence de deux grands systèmes dans le monde, et aussi le fait que l'harmonisation ne soit pas encore totale, à l'intérieur de chacun des systèmes.

Mais tout cela ne s'est pas fait ni tout seul, ni par hasard ; le souhait des états, et parfois la seule volonté de certains individus, ont permis ces avancées, indispensables pour permettre une circulation internationale dans de bonnes conditions de sécurité.

Jacques Nouvier, CERTU
Président du groupe de travail de la CEDR
sur la signalisation variable
et Marina Duhamel

Figures 1 et 2 : Marina Duhamel, *un demi-siècle de signalisation routière*, Presses de l'ENPC, Paris, 1994

XXIIIe congrès mondial de la route

17 au 21 septembre 2007,
Palais des Congrès, Paris



2007 : l'année du congrès

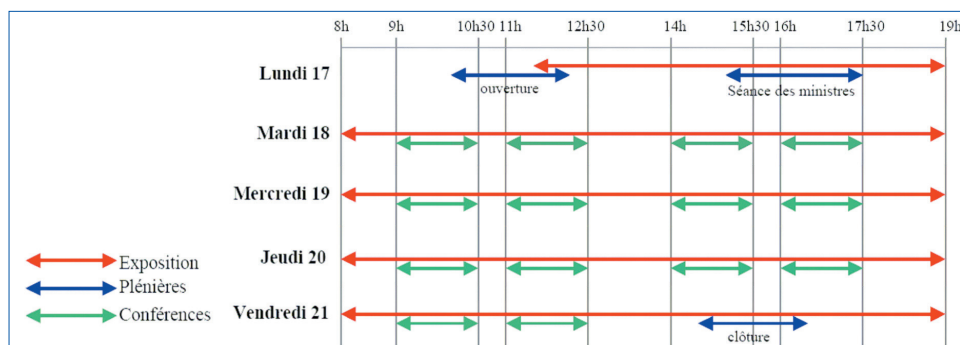
Dans moins de 6 mois, le congrès sera terminé et chacun fera le bilan de ce qu'il lui aura apporté. Nous continuons à mettre tout en œuvre pour que cet événement historique soit une réussite collective.

Une exposition professionnelle de qualité

La moitié des surfaces de stand disponibles a d'ores et déjà été vendue. La liste complète des exposants est disponible sur le site Internet www.paris2007-route.fr. Elle sera mise à jour tous les mois.

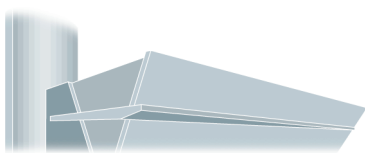
40% de la surface vendue l'ont été auprès d'organismes dont le siège est situé en France. Les 60% vendus à des organismes étrangers sont quasiment tous attribués à des pavillons. Canada, Canada-Québec, Espagne, Finlande et pays nordiques, Allemagne, Afrique du Sud, Japon et Belgique ont choisi d'exposer sur des pavillons allant de 100m² à plus de 350m² !

Horaires d'ouverture de l'exposition



Les horaires de l'exposition et des conférences ont été déterminés afin que les congressistes puissent pleinement participer à toutes les activités.

Hubert Peigné,
Président du Comité d'organisation français
Paris 2007



Prochaines manifestations



• **Journée technique**
« les transports collectifs sur autoroutes et voies rapides »
en partenariat avec le CERTU.
28 juin 2007, Paris



• **Journée technique « Routes, transport et météorologie »**
en partenariat avec Météo-France.
15 novembre 2007, Toulouse

Comité de rédaction : Y. Robichon, R. Sébille, Y. Daniel
Comité éditorial : Y. Robichon, G. Baillemon, R. Sébille, D. Mourier, M. Chappat, J.-M. Masson
Conception, réalisation : Ph. Caquelard - LCPC
A collaboré à la réalisation de ce numéro : Cécile Fromain