

**zéhru**

**dans**

**les**

**vil'es**

# Les signes et signaux structurés de nos villes?

mémoire  
DNSEP  
ÉSAD Amiens  
2019 — 2020

5 **avant-propos**

9 **INTRODUCTION**

## **LA RUE COMME VOCABULAIRE**

13 **la lecture**

17 **les signes**

## **LEXIQUE DE SIGNES**

27 **la typographie**

30 **le signal graphique**

36 **les revêtements**

38 **le mobilier urbain**

## **LA MÉTROPOLE**

47 **en expansion**

50 **privatisée**

52 **de demain**

63 **CONCLUSION**

80 **bibliographie**



## avant-propos

L'avènement de l'ère du numérique et mon expérience de cycliste, *skater* et automobiliste, m'amènent à me poser cette question ; qu'est-ce qui guide et influence mon itinéraire en ville ? Je tente dans ce mémoire de répondre à cette question en tant que designer graphique avec une sensibilité pratique et sociale.

Comment enrichir cette réflexion ? J'ai longtemps pratiqué le *skate-board*, et particulièrement le long-skate. Pour une raison des plus honnêtes ; les trajets sont plus rapides qu'à pied et on peut transporter sa planche dans le métro, contrairement aux vélos ou même aux actuelles trottinettes (mais celles-ci empruntent une autre logique de transport). C'était tout un calcul de se déplacer, le moindre obstacle peut mener à la chute et tout évitement requiert une certaine énergie. Tout un risque de s'aventurer sur les trottoirs, les pavés, les graviers, le marbre mouillé, les feuilles mortes, sans oublier les autres usagers. L'attention est sur-sollicitée, feux de circulation, portière qui s'ouvre, piétons hagards, voitures hébétées, c'est un slalom entre mobiliers urbains, immeubles, végétation et usagers de toutes sortes. Un parcours de vitesse jonché d'obstacles. [...] **Ouvrir l'œil c'est éviter foulures et semelles malodorantes<sup>1</sup>**, entre autres ! J'y ai laissé un poignet gauche à cause d'une flaque et d'un mauvais appui, l'autre poignet c'est une branche qui a stoppé net la planche et m'a envoyé poursuivre ma trajectoire dans les airs. Sensations garanties, hématomes assurés. Tout ces éléments m'interpellaient et certains happaient littéralement mon attention.

C'était aussi le cas à vélo, en tant qu'usager mais aussi en tant que professionnel ; coursier et livreur. À une époque où les premiers *I-phones* sortaient, le matin je remettais colis et recommandés, en vélo-cargo et tricycle assisté, et le soir c'était des pizzas que je livrais à bicyclette. Avec ces engins, à une vitesse plus élevée qu'un skateboard, l'attention est portée sur des repères différents.

Les références complètes des ouvrages cités en note de bas de page se retrouvent dans la bibliographie.

<sup>1</sup> Alexa Bozammer & Roland Züger, *L'autre côté du ciel*

Les aménagements (trottoirs, revêtements, carrefours, croisements) puis le mobilier (potelets, feux rouges, lampadaires, barrières, abribus) enfin les signaux (circulation, indications, feu etc.) et les autres signes structuraient mon attention et le mécanisme de mes actions. Les autres signes sont ceux qui n'étaient pas prévus, qui ne m'étaient pas destinés, et dont je détourne encore l'usage. Comme le fait de détecter les panneaux de sens interdit placés à votre droite pour vous assurer que la priorité est libre, d'observer le feu opposé à vous (ou celui des piétons) pour anticiper le passage au vert du vôtre ou encore rouler à vélo sur la bande centrale si lisse d'un tramway pour éviter l'herbe ou les pavés qui l'entourent<sup>2</sup>. Les itinéraires à vélo sont hybrides, empruntant le vocabulaire des piétons et des autos. Un vélo est libre de se mouvoir aussi bien sur un trottoir que sur la route. Par exemple, lorsqu'un feu rouge se présente à moi, je ne le brûle pas, je glisse délicatement sur le passage piéton adjacent et emprunte un autre statut. Cette astuce provient d'un gendarme. Ma vitesse et mon attitude changent et s'adaptent au piéton.

En tant que professionnel, l'objectif était d'amener à bon port la marchandise en préservant son intégrité. Il fallait stopper fréquemment. Stationner sur la voirie sans gêner les piétons et automobilistes, tout en assurant la sécurité du matériel et des colis est bien plus compliqué qu'il n'y paraît. C'est dans ce décor urbain saturé de véhicules et de signaux en tout genre, qu'une réflexion s'est enclenchée. Je réfléchis toujours à mes trajets et essaie d'analyser les constantes et les anomalies. Quand on est mobile, en bonne santé, pas trop chargé, et que l'on connaît son itinéraire, il n'y a pas d'obstacle mais des routines, des réflexes et des automatismes. Qu'en est-il lorsqu'on est chargé ou blessé (une cheville cassée par exemple. . .) ou pour tous ceux dont la mobilité est plus faible et nécessite des aménagements ainsi qu'une aide spécifique. J'ai bien vite compris que je faisais partie des privilégiés par la liberté de mes déplacements.

<sup>2</sup> Les lignes de tramway bordelaise ont un dispositif de freinage qui consiste en une bande lisse qui longe la ligne. Beaucoup de cyclistes roulent ou tentent de rouler dessus lorsque que les rues sont pavées et inconfortables.

J'avais le choix et la maîtrise de mon mode de transport. Mes itinéraires étaient multiples. Malgré une légère myopie, m'handicapant à la lecture des signaux de circulations distants, je restais parmi les très favorisés. De cette attitude qui consiste à s'imposer, se faire de la place comme si la ville était hostile, je suis passé à une autre lecture de mon environnement. Nous avons tous une raison valable pour avoir des comportements discutables malgré la conscience que nous avons de leurs conséquences. Il s'agit de faire attention, d'éviter le pire et de préserver les plus vulnérables. Sachant que ce sont eux qui souffrent le plus à se déplacer. Dans un environnement qui ne leur est pas adapté, nous pouvons modifier nos comportements afin de compenser ce déséquilibre. Ce n'est pas de la naïveté, c'est du pragmatisme.

Et à 35 ans, lorsque j'ai repris mes études – ce qui n'était pas un acte anodin ni une lubie mais bien le fruit d'une longue réflexion – ce sont ces questions sur notre environnement et nos usages qui ont le plus motivé mon travail. Et ce sont d'autres motivations qui ont guidé ma reprise d'études.

L'une des questions qui m'a le plus taraudé, quand j'étais designer artisan, était de savoir si ce que je faisais était juste. Je n'ai jamais pu y répondre. Le marché du *skate-board* (mon activité principale de 2009 à 2015) manque certainement d'auto-critique, et réfléchit peu quant au sens de sa pratique. Le *skate-board* ne contribue pas vraiment au bon développement des individus et des sociétés. Au bout d'un certain temps j'ai constaté que le *skate* et son merchandising s'abrutissaient littéralement d'image colorées, d'attitudes, et de *lifestyle* qui imposait une vision unique : la consommation de produits. Et comme souvent, cela profite à quelques firmes internationales, qui phagocytent les entreprises avant-gardistes et artisanales.

L'inconfort du métier d'artisan<sup>3</sup>, et l'inanité du milieu du *skate-board* a nourri un certain malaise, mal-être, qui au bout de quelques temps s'est transformé en un véritable cancer. Cet événement a été un déclic radical quant à mon positionnement professionnel, social et personnel. Et depuis je mets en pratique les réflexions que je nourrissais auparavant et qui ont été étayées et consolidées par les connaissances et le savoir acquis lors de mes études en design graphique.

<sup>3</sup> Norman Potter, *Qu'est ce qu'un designer?*, p. 75



## INTRODUCTION

Dans les centre-villes, un comportement urbain permet une bonne circulation, éviter de se garer sur les trottoirs, laisser les passages piétons libres, ranger sa trottinette. Savoir circuler ensemble, ce sont des gestes, des mots, des usages, et une attention à ce qui nous entoure. Pour circuler en hypercentre il faut savoir utiliser de ses sens et posséder une certaine sagacité.

Bien avant l'arrivée de l'automobile, nos rues et routes étaient empruntés par des cavaliers, des calèches, chars-à-bœuf et piétons. **Regards et gestes réglaient spontanément la circulation : en cas d'embarras, suffit d'user de la voix.**<sup>4</sup> Notre système signalétique aurait donc pris la relève de la verbalité, et de la cordialité. Il suffit de s'intéresser au phénomène du *road rage*<sup>5</sup> pour comprendre que l'automobile a un impact sur notre comportement.

Car dès le moment où il quitte son lieu de résidence pour se mettre au volant, la communication [de l'automobiliste] se transforme. Tout comme les structures de la ville ont dû s'adapter à l'automobile, les structures linguistiques se modifient<sup>6</sup>.

Dans ce mémoire je vais développer ce que j'ai constaté et comment je conçois ma pratique de designer. Dans une première partie, j'évoquerai la structure générale de la ville, et les différentes couches de signes qui la composent. Dans un deuxième temps j'expliquerai les différents types de signes et signaux qui influent sur nos comportements et cheminements. La troisième partie, la métropole, est un état des lieux de ces villes-centre et de l'impact des *start-up* sur nos agglomérations. En conclusion, designer citoyen, j'essaierai de développer ce qui semble être nécessaire dans la posture d'un designer, ou du moins dans ma posture de designer, et de citoyen.

<sup>4</sup> Renée Berger, *La mutation des signes*, p.111

<sup>5</sup> *rage routière* : agressivité excessive de certains conducteurs qui tentent de blesser ou de tuer à la suite d'une altercation.

Office québécois de la langue française

<sup>6</sup> Renée Berger, *La mutation des signes*, p.111



Berlin rangé, Armelle Caron, 2011



*Istanbul rangé*, Armelle Caron, 2011

L'homme qui voyage et ne connaît pas encore la ville qui l'attend sur la route se demande comment seront le palais du roi, la caserne, le moulin, le théâtre, le bazar. Dans chaque ville de l'Empire, chaque édifice est différent et a une place particulière : mais à peine l'étranger arrive-t-il dans la ville inconnue et jette-t-il un regard sur cette pomme de pin de pagode, de mansardes et de granges, suivant les capricieux dessins des canaux, des jardins et des tas d'immondices, que tout aussitôt il y reconnaît les palais des princes, les temples des grands-prêtres, l'auberge, la prison, les bas-fonds. Ainsi – dit-on – se confirme l'hypothèse selon laquelle tout homme a dans sa tête une ville qui n'est faite que de différences, une ville sans formes ni figures, et les villes particulières la remplissent.

Italo Calvino, *Les villes invisibles*

# LA RUE COMME VOCABULAIRE

## la lecture

On pourrait comparer le plan d'une ville au sommaire d'un livre. Les quartiers sont des chapitres, divisés selon leur contenu, leurs fonctions : habitation, université, commerce, service, etc. Le quartier Saint-Leu, à Amiens, est la rue de la soif estudiantine ; la Défense, à Paris, un quartier d'affaires ; le 13<sup>e</sup>, le quartier asiatique. Chaque type de quartier se retrouve dans chaque ville. Toutes les métropoles ont ces fameuses rues commerçantes, bordées de grandes enseignes, (la Fnac, les galeries Lafayette, etc.) et pavées pour le plaisir des badauds : la rue Sainte-Catherine à Bordeaux ; la rue d'Alsace-Lorraine à Toulouse ; la rue des Trois-Cailloux, à Amiens ; l'avenue Jean Médecin, à Nice ; et bien-sûr les Champs-Élysées à Paris. Tous ces lieux répondent aux mêmes fonctions. Ils possèdent des structures similaires. Ces lieux, ces quartiers et constructions sont espacés par des « blancs », qui sont nos rues, nos avenues, notre espace public.

Connaissez vous l'importance des blancs et des espaces dans un livre ? Ils séparent et rapprochent, hiérarchisent, rythment et proposent une expérience de lecture. L'espace public possède ces mêmes fonctions, et crée des caractéristiques propres à chaque ville. Pourtant malgré son importance, il nous apparaît le plus souvent vide et secondaire.

[...] la rue est peut-être – pour citer librement Roland Barthe – un autre « blanc » (sémantique). Elle est nécessaire à l'organisation de la ville, mais du point de vue des utilisateurs il n'y a pas d'images claires ni d'activité évidente<sup>7</sup>.

Nos rues séparent et rapprochent nos différents lieux de vies. Elles sont notre domaine commun. Nos espaces publics sont délimités par le bâti, selon des schémas organiques (Paris, Istanbul) ou ordonnés (New-york, Los-Angeles). Nos vies sont réparties dans chacun de ces blocs, et pour pouvoir bénéficier de tout notre environnement, nous circulons dans ces intervalles régis par de multiples codes, et marqués de nos empreintes.

<sup>7</sup> Alexa Bozammer & Roland Züger, *L'autre côté du ciel*

Dans nos rues des règles s'appliquent, mais seulement une partie se matérialise sous forme de signaux ; ce mémoire est l'occasion d'essayer d'analyser ce qui finalement au delà du design génère souvent l'esthétique dominante de notre environnement<sup>8</sup> et comment cet environnement influe sur nos cheminements. Le code de la route possède tout un système graphique qui régule le trafic et le stationnement automobile. Les panneaux d'indications indiquent les directions aux voitures, auxquelles s'ajoutent les indications des lieux d'intérêts culturels et touristiques (les panneaux sur fond brun), les panneaux d'indications cyclistes et piétons (sur fond bleu ou vert), et les indications commerciales.

Nos commerces marquent aussi la rue de leurs couleurs, de leurs enseignes et publicités. Les accumulations de ces différents systèmes, signaux et signes créent un brouhaha visuel indigeste.

**A écouter nos géomètres la différence n'est pas si grande entre la jungle et le bitume car on se perd dans les deux : dans la première, fautes de repères ; dans la seconde, par excès de signes, de clous, de bornes, de marques, qu'il faut apprendre à distinguer.<sup>9</sup>**

Certaines villes comme São-Paulo<sup>10</sup>, au Brésil, ou Grenoble<sup>11</sup>, en France ont mis en place des réglementations pour limiter ces pollutions graphiques.

<sup>8</sup> Ruedi Baur, *La loi et ses conséquences visuelles*, p.13

<sup>9</sup> Bruno Latour et Emilie Hermant, *Paris ville invisible*, p.34

<sup>10</sup> En 2006 La loi pour une ville propre limite les affiches et les enseignes. Rafael Soares Gonçalves, *Une loi pour une ville propre*, Graphisme en France 2013 – Signalétiques

<sup>11</sup> « Grenoble a choisi de se débarrasser de 326 panneaux publicitaires en ne renouvelant pas son contrat avec JCDecaux en 2015. Une promesse de campagne du maire écolo, Eric Piolle, qui ne privera la ville que de 150 000 euros. »

Laurent Martinet, [lexpansion.lexpress.fr](http://lexpansion.lexpress.fr), 25.11.2014

« Promesse tenu, excepté sur les abribus ou la mairie promet que 50% des affichages seront réservés aux commerçants locaux. »

Najat Essadouki, [Francebleu.fr](http://Francebleu.fr) Isère, 10.02.2019

Ces écritures, et ces signaux s'adressent à nous dans des buts ciblés. Réglementer la circulation, faire de la réclame, signaler tel lieu ou telle direction. La présence de ces marques propose et impose des cheminements, des comportements spécifiques. Ces marques créent, de par leurs injonctions et propositions, une hiérarchie entre les différents types d'usagers. L'automobile est certainement, encore aujourd'hui, le moyen de transport qui possède le plus de signaux<sup>12</sup> d'aménagements en sa faveur. Quasiment aucun signal n'est destiné aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ces signaux avantagent les usagers à qui ils s'adressent, et en contraignent d'autres par leur dispositif mobilier :

Si vous doutez de l'immensité des interdits et des permissions, de la répartition obstinée des ségrégations et des sélections que pratiquent, jour et nuit, la multitude de ces objets<sup>13</sup>, munissez vous d'une poussette ou asseyez vous dans une chaise roulante. Sauf exception, vous ne dépasserez pas cent mètres avant de vous trouver interdit de séjour.<sup>14</sup>

Les mâts utilisés pour les feux de circulation, pour les signaux, les publicités, ou bien les potelets (pour empêcher les voitures d'empiéter machinalement sur le trottoir), les barrières (pour retenir les élèves d'une école de débouler sur une chaussée où une horde d'autos pourrait les percuter), les placards électriques, réseaux, les compteurs d'eau, les arrêts de bus, de taxis, les stations de Vélib' et même les trottinettes électriques modifient votre trajet, vos comportements et votre attention. C'est une lecture où le texte pourrait vous surprendre à tout moment. Cette lecture n'est pas faite de phrases mais de mots et de signaux, de signes, de repères et d'indices. Nous les interprétons différemment selon nos moyens de transport, nos cultures et l'acuité de nos sens.

<sup>12</sup> signal: Fait qui a été produit artificiellement pour servir d'indice. Prieto, Sémiologie, *Le Langage*, La Pléiade, p. 96

<sup>13</sup> « ces objets » fait références ici aux: abribus, bornes, potelet, garde-corps, poubelles.

<sup>14</sup> Bruno Latour et Emilie Hermant, *Paris ville invisible*, p.98

Comme tout espace agencé, nos voiries ont une hiérarchie, une façon ordonnée de s'inscrire dans notre paysage urbain. Nous possédons plusieurs types de voies<sup>15</sup>. Chacun de ces espaces appelle en nous une représentation différente. La lisibilité de ces lieux est effectuée par notre apprentissage des codes et notre expérience. Je sais que dans un parc il y a des arbres, de la pelouse et des bancs. Si je me représente une rue, elle m'évoque une voie de circulation en asphalte, un marquage au sol dégradé et un mélange de pas de portes et d'habitations. La représentation type du boulevard est pour moi semblable aux boulevards Maréchaux qui ceignent Paris : de grandes 2x2 voies bordées de trottoirs, d'arbres, de potelets et d'immeubles résidentiels. En faisant un effort je peux même me projeter les panneaux de circulation : d'abord des limitations de vitesse et des interdictions de stationnement s'implantent tout au long de la voie, puis les feux de circulation, et les panneaux d'indications se dressent au niveau des carrefours. Au croisement on retrouvera des odonymes<sup>16</sup> sur des plaques accrochées aux bâtiments à hauteur du 1er étage. Tout se met en place dans des structures connues que l'on peut anticiper. Une fois ces principes structurels assimilés on peut commencer à se concentrer sur ce que l'on peut retrouver comme type de signaux dans nos villes.

<sup>15</sup> Les différentes dénominations de nos voies :

· berge	· allée	· anse	· avenue	· boulevard
· digue	· carrefour	· chaussée	· chemin	· cité
· cul-de-sac	· clos	· côte	· cour	· cours
· passerelle	· degré	· descente	· drève	· escoussière
· escalier	· esplanade	· gaffe	· grand-route	· impasse
· parvis	· liaison	· mail	· montée	· passage
· jardin	· place	· placette	· pont	· promenade
· giratoire	· quai	· résidence	· rang	· rampe
· voie	· rond-point	· route	· rue	· ruelle
· villa	· sente	· sentier	· square	· traboule
· venelle	· traverse			

wikipédia

<sup>16</sup> Odonyme : choronyme désignant une voie de communication routière, ferroviaire ou autre. L'odonyme est composé d'un terme générique et d'un terme spécifique (ex. : la nationale 10, rue de la paix, etc.)



## les signes

Faire une liste exhaustive de tous les signaux, signes et repères serait une tâche épuisante et peu pertinente. La CEREMA<sup>17</sup> distingue trois catégories de dispositifs. Ils sont classés par leur capacité à être reconnus et respectés par les usagers. Les aménagements, c'est à dire les trottoirs, les chicanes, les dos d'ânes, les terre-pleins sont les plus visibles et respectés forcément, mais ils requièrent du temps de réalisation et ils ont un coût élevé. Dans cette liste apparaît ensuite la signalétique horizontale c'est à dire les passages piétons, les lignes continues ou discontinues, les bandes cyclables, etc. Ces marquages sont normalisés, leur mise en œuvre est rapide, ils peuvent être temporaires ou définitifs. La CEREMA nous indique que de nouvelles mesures ont été prises afin de **renforcer la perception des entrées en zone 30 par du marquage au sol spécifique**. Il est aussi question de marquage au sol de rappel de limitation. **Ce marquage est du ressort de chaque collectivité [...]**, et la CEREMA indique également que **sur un même territoire on gagnera à établir localement une doctrine, afin que deux lieux identiques soient traités de façon homogène**<sup>18</sup>. Enfin la troisième catégorie est la signalétique verticale, c'est-à-dire les panneaux de signalisation et d'indications, les feux de circulation, qui sont les signaux les moins visibles<sup>19</sup> et ils encombrant l'espace. Cette courte liste ne couvre pas la totalité des signaux et les subtilités manquent comme les éléments qui de par leur présence mobilière (potelet, barrières, etc.) auront un impact sur nous. Les poteaux installés sur les trottoirs imposent nos cheminements sans qu'ils ne nous aient été ni codifiés ni destinés.

<sup>17</sup> Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

<sup>18</sup> À Strasbourg, certains passages piétons situés en zone 30 sont devenues des passages typographique portant la mention ZONE 30  
CEREMA

<sup>19</sup> *ibid.*

Nous devons assimiler ces différents signes et signaux pour nous déplacer. Et ce qu'appuie la CEREMA avec cette ordonnancement, c'est l'importance de la position et de l'exposition d'un signal. Bien avant de percevoir la valeur sémantique transmise par la graphie du signal, c'est sa position, son affichage dans l'espace qui vont nous donner les premiers indices nécessaires à son interprétation.

**Ce n'est pas uniquement le message qui porte la force de l'énoncé, même s'il en est constitutif, c'est bien son affichage, son exposition.<sup>20</sup>**

Par exemple, en France nous connaissons la position des plaques de noms de rue. Cette position nous suffit pour comprendre que la plaque fixée à l'angle d'un bâtiment à une certaine hauteur, indique le nom de la rue dans laquelle nous nous trouvons. Aux États-Unis les noms des rues sont souvent affichés aux carrefours [fig. 1], fixés sur des poteaux. Un Français ne comprendra pas immédiatement la logique de ce système. Il devra donc déchiffrer le panneau, comprendre l'un des acronymes qui indique la voirie (*street, avenue, road*, etc.). Puis il devra assimiler la logique du sens des panneaux. Est-ce que le panneau est placé perpendiculairement à l'axe de sa rue afin que les usagers l'identifie facilement, ou sera-t-il placé parallèlement à l'axe de la rue comme c'est le cas en France ?

Certains de ces signaux s'adressent aux piétons, d'autres aux cyclistes et beaucoup aux autos. Leur affichage cible les groupes d'usagers auxquelles ils se destinent<sup>21</sup>. Dans la cartographie [cahier p. 66 – 79] effectuée parallèlement à ce mémoire j'utilise un principe de sémiotique hexadique<sup>22</sup> pour comprendre mes réactions face à une situation donnée.

<sup>20</sup> Béatrice Fraenkel, *Actes d'écriture : quand écrire c'est faire*, revue langages et société, p. 104

<sup>21</sup> Les panneaux d'indications à destination des automobiles, sont plus grand et sont situés plus en hauteurs que ceux à destinations des piétons ou des panneaux cycliste.

<sup>22</sup> Jacques Theureau (chercheur associé à l'Équipe Analyse des Pratiques Musicales, Sciences et Techniques de la Musique et du Son, IRCAM, Paris), *la constitution des savoirs dans l'action*

L'intérêt de cette méthode est qu'elle attribue plusieurs étapes lors de l'interprétation d'un signe. La connaissance de celui-ci et les souvenirs auxquels il fait références permettent le bon déroulement de l'action en cours. Ce que j'ai retenu dans la vaine tentative d'établir un inventaire des signes de la rue est que l'on ne peut tout lister, les éléments de nos rues ont des fonctions multiples et perméables. Après avoir considéré la typologie de la CEREMA, qui classe les signaux selon leurs supports et leurs expositions, il est important d'analyser leurs composantes.

Dans la partie qui suit, nous allons considérer le graphisme du signal et son mobilier. Les signaux routiers sont composés de pictogramme, de typographie, de couleurs et de formes. L'objet mobilier lui est en général pragmatique et résout des besoins d'exposition et d'affichage.



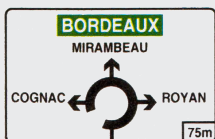
Großbritannien | Grande-Bretagne



Deutschland | Allemagne



Schweiz | Suisse



Frankreich | France

1 Signal No1

von URW Type Foundry,  
ab 29,00 €

**ABCDEFGHIJKABCDEFGHIJKL**



2 Signal No2

von URW Type Foundry,  
ab 29,00 €

**ABCDEFGHIJKABCDEFGHIJKLMNO**



3 Signal No3

von URW Type Foundry,  
ab 29,00 €

**ABCDEFGHIJKABCDEFGHIJKLMN**



4 Signal No4

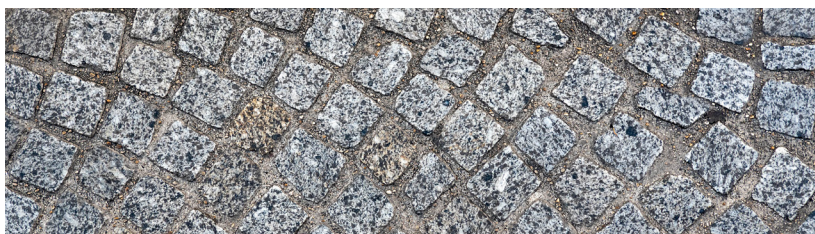
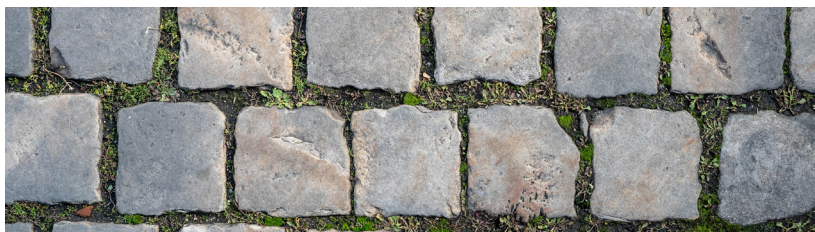
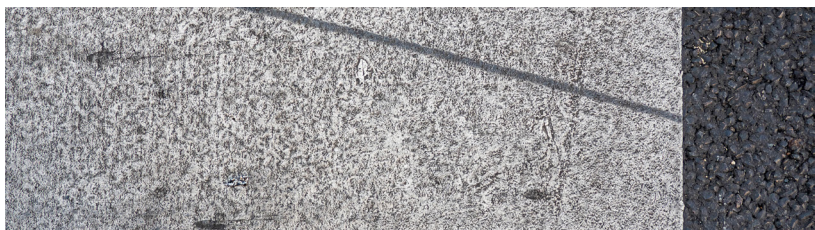
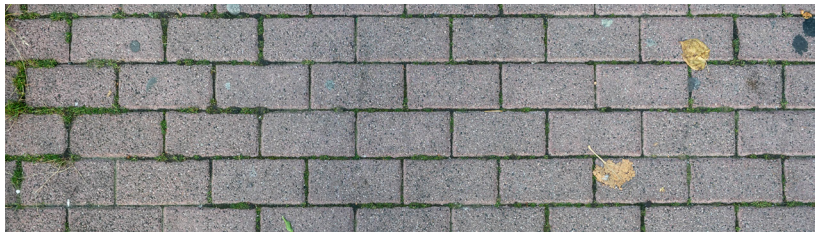
von URW Type Foundry,  
ab 29,00 €

**abcdefghijklABCDEFGHIJKLMNOP**











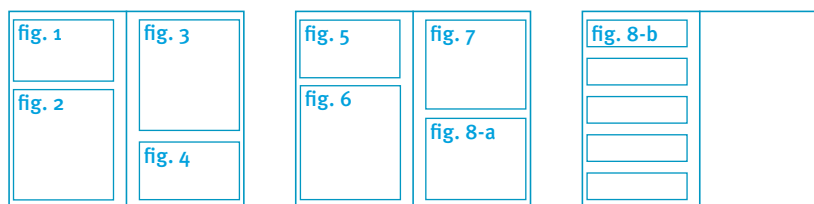


fig. 1 photo : usaband.com

fig. 2 Synthèse graphique des systèmes signalétique en Grande Bretagne et en Allemagne, *La loi et ses conséquences visuelles*, section 3.1 – 3.2

fig. 3 Synthèse graphique des systèmes signalétique en Suisse et en France, *La loi et ses conséquences visuelles*, section 3.1 – 3.2

fig. 4 Les 4 variantes de la police de caractères Signal, re-dessiné par l'agence allemande URWtype.com.

fig. 5 Toulouse, 2018, photo : L.Ginoux

fig. 6 Montreuil, 2019, photo : Marie Gin

fig. 7 Topotek, *Superkilen*, Copenhague, 2012, photo : Iwan Baan

fig. 8-a Paris, 2018,photo : L.Ginoux

fig. 8-b Différents revêtements, différentes fonctions, photo : L.Ginoux

On notera d'ailleurs le statut encore « artistique » des enseignements liés aux signes (graphisme, typographie, photographie...) dispensés dans des écoles des beaux-arts. Ni 3<sup>e</sup> cycle ni passerelle vers les universités, ni équivalence, ni recherche; les manipulateurs de symboles français sont enfermés dans des postures « artistes ». À la différence de l'Italie ou des États-Unis où les formations sont clairement universitaires. Ce qui ne constitue pas une garantie d'autonomie idéologique, seulement l'assurance d'un niveau minimal de culture. Preuve qu'il est possible d'accéder à un stade adulte de la relation entre donneurs d'ordres publics et concepteurs de signes. Le dialogue improbable entre des commanditaires analphabètes plastiques et des professionnels ignares n'est pas une fatalité.

Jean-Pierre Grunfeld, *La ville logotomisée*  
[ou la victoire de Patrick Le Lay]

# LEXIQUE DE SIGNES

## la typographie

Le caractère typographique est crucial sur la route. La lisibilité des signaux impacte la sécurité routière. Les premiers panneaux routiers sont probablement issus d'usages vernaculaires. Comme le laisse imaginer le trajet de Herbert Spencer, typographe, qui fut totalement stupéfié par la totale cacophonie des panneaux qu'il rencontra, « extraordinaire barrage de prose » [...]...remarquable démonstration d'inventivité littéraire et graphique dans un domaine où la discipline et la retenue seraient plus appropriées et moins dangereuses.<sup>23</sup>

Il est intéressant d'évoquer les critères qui ont conduit au caractère « Transport »<sup>24</sup>. La « Transport » est une commande faite auprès de Margaret Calvert et de Jock Kinneir par le comité de consultations pour des panneaux autoroutiers vers 1958. [fig. 2] Calvert et Kinneir n'avaient que des directives très vagues ; faire un caractère lisible pour la création des premières autoroutes anglaises. À cette période la référence était le caractère DIN 1451<sup>25</sup> utilisé sur les autoroutes allemandes.

Ils se sont intéressés à la casse et aux couleurs. Calvert & Kinneir comprennent l'importance de composer en capitale et bas de casse pour augmenter la lisibilité de leurs panneaux. L'automobiliste doit reconnaître plutôt que déchiffrer les mots. Le procédé de reconnaissance est plus rapide. Ils ont ajusté les graisses de leurs caractères selon la couleur des panneaux. Les lettres blanches sur fond sombre sont un peu plus minces que les lettres noires sur fond clair. Efficace, lisible, la « Transport » s'est déployée dans toute la Grande-Bretagne pour offrir une homogénéité salvatrice en ville, sur la route ou l'autoroute.

La « Transport » originale comprenait deux graisses différentes et des lettres en capitales et en bas de casse.

<sup>23</sup> Simon Garfield, *Sales caractères : Petite histoire de la typographie*, p. 146

<sup>24</sup> Transport est utilisé en Angleterre, en Irlande, au Danemark, au Portugal, en Islande. L'Italie et l'Espagne utilisent une versions plus grasses. Wikipédia, Simon Garfield, *Sales caractères : Petite histoire de la typographie*, p. 141

<sup>25</sup> DIN : Deutsche Industrie Norm

La « new Transport » reprise par Margaret Calvert et Henrik Cubel, comprend 7 graisses différentes, des bas de casse et des capitales ainsi qu'un jeu complet de ponctuation et de glyphes. La Transport se retrouve parfois sur l'asphalte dans une version étirée afin de pallier aux déformations dues à la perspective au sol.

En Allemagne c'est toujours la DIN 1451, créée par l'institut allemand de normalisation, qui est utilisée sur les panneaux routiers. Elle existe en 2 versions : la *Mittelschrift* (normal) et la *Engschrift* (condensé). Cette police de caractères possède des bas de casse et des capitales. En France c'est la police de caractères Signal [fig. 3] qui a été re-dessinée par l'agence allemande URW en 1995 qui est utilisée sur nos routes. La Signal est directement inspirée de la police de caractères « Caractères » instituée par le Ministre des transports en 1948<sup>26</sup>. Une version de Signal a récemment été mise à jour par Production Type avec toute une catégorie de graisses et des caractères en bas de casse.

La Signal se retrouve sur nos panneaux de circulation en 4 variantes différentes ; L1, L2, L3, L4 [fig. 4].

La dénomination simpliste des ces variantes n'augure rien de bon. Tout d'abord les L1, L2 et L3 proposent uniquement des capitales avec des graisses différentes. La L3 est plus étirée que la L1 qui est plus grasse. La L4 est la seule à posséder des bas de casse. Mais la L4 est une italique, en fait non, c'est juste une police penchée. Elle est utilisée le plus souvent sur nos panneaux de signalisation de patrimoine culturel (soit sur fond brun, soit entourée d'un cartouche brun), sur les panneaux cyclables et elle indique les structures à proximité, hôpitaux, stades, etc. La L4 est un chuchotement face aux criantes et grasses capitales L1, L2, L3. Nos panneaux routiers affichent tout en capitales alors qu'il est reconnu qu'une combinaison de bas de casse et de capitales est plus lisible.

<sup>26</sup> <https://fontsinuse.com/typefaces/32105/signal-urw>

·fig. 23

«[...] Un texte composé uniquement en capitales est plus difficile à lire qu'un texte composé en capitales et bas de casse [...]»

Jost Hochuli, *Le détail en typographie*, p. 25

Contrairement à la DIN 1451 et la Transport, la Signal ne semble pas avoir été l'objet de réflexions mais juste d'un parti pris. Alors que notre attention est de plus en plus sollicitée, surtout pendant la conduite, ne serait-il pas pertinent d'utiliser sur nos panneaux les bas de casses créés par Production Type ? Et de l'adapter à tous les supports pour tous les usagers ?

Les marquages au sol sont plutôt bien respectés, comme nous l'avons énoncé plus tôt, alors qu'en est-il de l'utilisation de typographie au sol en milieu urbain ? En France la typographie est très peu utilisée sur le sol. Aux États-Unis on retrouvera fréquemment les marquages STOP ainsi que X-ING (*crossing*), BUS STOP, STOP AHEAD, et HOV (*high occupancy vehicle*). Ils sont composés en capitale ce qui leur assure une bonne visibilité. Mais la lecture de caractères au sol n'est vraiment pas évidente [fig. 5], et sollicite beaucoup de prérequis et d'attention ; savoir conduire, connaître le code de la route, savoir lire, et avoir une vue suffisante pour voir et lire les signaux distants. Lorsque l'on écrit au sol à destination des conducteurs, les temps de lecture sont très courts. D'une manière plus générale, [...] l'homme se déplace à une rapidité qui n'a aucune mesure avec sa morphologie. Le temps de réaction qui nous est nécessaire devant la reconnaissance d'un danger est devenu sans rapport avec la vitesse de nos véhicules<sup>27</sup>.

À ces vitesses une typographie est-elle aussi rapidement assimilée qu'un signal graphique ? L'injonction STOP est internationale, elle est utilisée par un grand nombre de systèmes routiers. Ses typographies peuvent légèrement varier d'un pays à l'autre.

<sup>27</sup> Adrian Frutiger, *l'homme et ses signes*, p.298

Pour des usagers qui n'utilisent pas l'alphabet latin, le mot STOP se transforme t-il en forme abstraite tout en continuant de diffuser le même message? Serait-ce ce type de reconnaissance du signal, plus que sa lecture, qui permettrait à ce «STOP» d'être plus rapidement assimilé et mieux respecté?

«STOP» se retrouve sur des panneaux et sa composition, mêlant typographie et forme graphique, est comprise dans le monde entier. Ce signal est vu et reconnu instantanément. En Inde et sur certaines occurrences aux États-Unis les autorités l'ont résumé à sa plus simple expression, un octogone rouge cerné d'une bande blanche.

## le signal graphique

### la signalétique verticale

Cette octogone indien est le point de départ de cette partie. Il porte à lui seul le message qui est normalement représenté par la combinaison de l'écriture en capitale du mot STOP et d'un fond rouge octogonale cerné d'une bande blanche.

Les panneaux de signalisation sont des combinaisons de formes, de couleurs et de pictogrammes. Dans la rue nous retrouvons plusieurs formes, qui transmettent différentes directives. Adrian Frutiger classe ces signaux par le contenu de leur message :

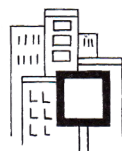
- des interdictions absolues : sens interdit, interdiction de stationner (représentés parfois par la combinaisons de 2 signaux, le panneau, et le marquage au sol), STOP, etc.
- des interdictions restrictives : réservé aux riverains, réservé aux livraisons, sens interdit sauf cycliste, etc.
- des interdictions assorties d'une précision : interdiction de tourner à droite, contourner le giratoire, etc.
- des directives : chaussée à une seule voie, vitesse limitée
- des signaux donnant une information : intersection, virage, dangereux, etc. ;
- des signaux indicatifs : places de stationnement, indications de distances et directions, etc.



C'est un des plus importants signaux routiers. Ce signal indique que le conducteur doit instantanément s'arrêter. Ce signal est utilisé par la police, la gendarmerie, les agents du trafic et de péages.

## les formes des panneaux

Les formes de nos panneaux sont liées à l'impact visuel recherché. Les signaux circulaires, qui ont quelque analogie avec une main levée, sont les plus clairement visibles dans notre environnement<sup>28</sup>. Ils sont ceux qui diffusent les interdictions absolues en rouge et une large gamme d'autorisations moins visibles en bleu. Frutiger, classe d'ailleurs le panneau octogonal « STOP » dans la catégories des signaux circulaires. Le cercle et l'oblique produisent un contraste bien plus marqué [avec notre paysage urbain].<sup>29</sup>



Signal trop semblable au cadre urbain.



Meilleur contraste avec le milieu.



Forme triangulaire (agressive) : signaux d'interdiction.



Forme des signaux d'avertissement.

Adrian Frutiger, *l'homme et ses signes*, p. 297 et p.298

Les formes des panneaux sont des éléments perçus, à part entière, de notre signalétique routière. Elles possèdent leurs propres codes : le cercle est le plus visible, il transmet un message plus important et possède un caractère absolu, coercitif<sup>30</sup> (son non-respect entraîne des sanctions). Les panneaux triangulaires reposant sur un de leur côté, procure une impression de stabilité visuelle, ils sont l'expression de l'attente et diffusent une information. Pointe en bas, le triangle a un caractères plus impératif, plus urgent, indiquant un danger présent. Les panneaux en forme de flèche indiquent un lieu, un itinéraire. Enfin les panneaux carrés et rectangulaires, contrastant peu avec leur environnement, contiennent en général des informations de stationnement, ou de circulation alternative. La forme des panneaux est un indicateur du type du message, tout comme leur couleur.

<sup>28</sup> Adrian Frutiger, *l'homme et ses signes*, p. 297 et p.298

<sup>29</sup> *ibid.*

<sup>30</sup> exception faites des panneaux circulaires sur fond bleu

## les couleurs

La couleur, dans notre signalétique routière, est limitée. Le vert est utilisé sur de nombreux panneaux d'indications. Il indique les routes nationales et les routes entre les agglomérations. Le vert représente le calme, l'autorisation, et la nature<sup>31</sup>. Sans contour blanc et noir, ces panneaux d'indication vert se confondraient facilement avec leur environnement, le plus souvent rural. Le bleu inspire la sérénité, la confiance, la modernité des valeurs appropriées pour des panneaux informatifs ou des panneaux autoroutiers qui proposent une expérience fluide, sécurisante et rapide dans un espace moderne et bitumé. Le rouge, présent de manière très ponctuelle dans notre environnement (fleur, oiseaux, feu, partie génitale), possède une valeur symbolique forte ; le risque, l'importance, l'autorité, l'interdiction. C'est un choix évident pour insister sur le caractère absolu et coercitif du signal. Le jaune est utilisé pour les indications et marquages temporaires. Il se retrouve souvent sur les chantiers, sur les engins de terrassement, sur les taxis. C'est une couleur voyante, qui attire l'œil et qui évoque moins l'urgence que le rouge. Rouge, jaune, différents degrés de risques et d'attention. Le blanc réfléchit la lumière et permet des contrastes élevés pour la lecture des textes et la visibilité des pictogrammes. Malgré cette richesse de codes, de formes, de couleurs, et l'effort fait pour proposer un code global, la CEREMA, nous rappelle qu'en ville, la signalétique verticale est l'une des moins vues, et que la signalétique horizontale en impose plus<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Selon Michel Pastoureau (durant un entretien à France Inter, le 22/03/2017) le vert était autrefois associé à tout ce qui était instable, et à tout ce qui ne dure pas, c'est aussi la couleur des choses inquiétantes.

<sup>32</sup> « Constatant qu'en milieu urbain les usagers lisent plus facilement les marquages sur le sol que les panneaux situés en hauteur [...] » CEREMA, *Mieux partager l'espace public: les règles évoluent! Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30*, Collection | Références, fiche n° 16, avril 2017



## la signalétique horizontale

La signalétique horizontale, [...] permet à faible coût, de délivrer un message facilement compréhensible par les usagers [...]<sup>33</sup>. Pourtant ce type de signal n'apparaît que très peu dans notre code de la route, alors que son usage est systématique, et que son installation est facilitée par l'évolution des techniques. Le vocabulaire graphique de ces marquages est très simple. Il se compose des mêmes couleurs que les panneaux, et possède très peu de formes figuratives, pour laisser la place à des rectangles successifs ou continus, symbolisant une bande longeant la route, un fil d'Ariane.



### les couleurs

Vizispot de la compagnie ViaTherm

Les couleurs utilisés majoritairement sont le blanc, le jaune. On retrouve les autres couleurs, rouge, vert, bleu, de manière ponctuelle et pour des utilisations spécifiques. Le blanc crée un contraste fort visible par tout temps pour les automobilistes. Ces contrastes marqués servent aussi à ce que les malvoyants et les chiens guides d'aveugle reconnaissent les passages piétons<sup>34</sup>. Le marquage blanc utilisé sur nos routes et dans nos rues peut prendre plusieurs textures. Dans nos villes les bandes blanches sont souvent chargées, enrichies de billes de verre, afin de refléter la lumière des phares la nuit. Sur les routes et autoroutes, la bande blanche centrale a la même texture, mais nous retrouvons souvent sur les cotés des bandes constituées d'une multitude de points de résine, ou de lamelles réfléchissantes.

Ces points de résine créent une vibration lorsque l'on roule dessus pour signaler acoustiquement au conducteur qu'il sort de sa voie. Les marquages au sol créent donc un environnement « poly-sensoriel », à la fois visuel et sonore.

<sup>33</sup> *ibid.*

<sup>34</sup> L'UNADEV explique l'importance du contraste, et du rythme pour les malvoyant, et l'apprentissage des chiens guide d'aveugle.

Le jaune est utilisé pour le marquage temporaire qui aura la priorité sur le marquage blanc réglementaire. Les marquages jaunes, lorsqu'ils sont peints sur les bordures des trottoirs signalent une interdiction de stationner. Le vert est parfois utilisé pour signaler les pistes cyclables. Au yeux des automobilistes, le franchissement d'une bande cyclable verte, délimitée par une bande discontinue, n'est pas un problème. Si la bande cyclable est délimitée par une ligne continue ainsi qu'une peinture rouge, elle aura un caractère plus absolu et coercitif.

### les formes

Les formes retrouvées sur notre asphalte sont des bandes continues, discontinues, des flèches, des damiers, des bandes parallèles, des hachures, des triangles, des cercles et quelques formes figuratives. Sur l'autoroute la longueur des bandes et des blancs permet de calculer les distances de sécurité. Sur nos routes de campagnes elles nous indiquent si nous sommes sur une voie à double sens ou à sens unique, si nous pouvons dépasser, ou si nous devons rester dans notre voie. Des zébras nous introduisent les terre pleins, les rond-points et tous les autres aménagements. En ville, les marquages complètent les panneaux STOP et CÉDEZ LE PASSAGE en instituant la zone d'arrêt dudit panneau. Ils créent aussi des zones sécurisées pour les cyclistes, des passages pour les piétons, des couloirs de bus, etc. C'est un environnement riche en codes graphiques.

L'utilisation des marquages au sol pourrait être complétée, afin de donner des indications [fig. 6], de guider des piétons au nez rivé sur leur téléphone intelligent, ou devenir un guide lu par une cellule optique pour véhicules autonomes. Et si toute notre signalétique routière se retrouvait sur le sol? Plus besoins de poteaux, de mâts, ou de potelets, les signaux au sol seraient vus et lus et les mairies pourraient économiser les mobiliers urbains. Une ville sans bittes, potelets, mâts, barrières et poteaux. Une ville où les verticalités seraient moins oppressantes, serait peut-être une ville plus apaisée. Paris, Bordeaux, Toulouse, Douai, Pau ont déjà commencé à marquer leur asphalte, matériau dédié spécifiquement à l'automobile, selon les recommandations de la CEREMA.

## le code

Certains signaux graphiques demandent l'assimilation d'un code et deviennent des sortes de réflexe visuel. D'autres nécessitent une réflexion pour bien les comprendre, ou sont simplement figuratifs, comme les silhouettes présentes sur les panneaux qui ne laissent aucune équivoque quant à leur sens. L'usager comprend instantanément le pictogramme d'animaux, d'ouvriers, de chutes de pierres, d'avion, de piéton, de cyclistes, de cavaliers, etc. Ceux comprenant des schémas, des indications techniques nécessitent un temps de réflexion. Ce sont les panneaux de double-sens prioritaire, de rétrécissement de la chaussée, d'interdiction aux véhicules lourds, sens giratoire interdit, etc. Et il y a les signaux qui nécessitent un apprentissage, mais qui une fois assimilés par notre inconscient, nous fournissent une information instantanée<sup>35</sup>. Ce sont les panneaux composés avec des formes abstraites ; les sens interdit, les sens unique, les interdictions de stationner, les STOP, etc.

Dans les deux sous-parties qui suivent je vais évoquer d'autres catégories de signes, qui pourraient être considérées comme des signaux. Ces signes ne sont pas codifiés dans un livre, ou une loi. Ils propagent pourtant des messages, des intentions tacites. Tout citoyen, s'il fait preuve d'un peu d'attention, comprendra que ces signes plus matériels, nous contraignent certainement plus que tous les signaux du code de la route.

<sup>35</sup> Adrian Frutiger, *l'homme et ses signes*, p.300

## les revêtements

L'intérêt que nous évoquons pour les sols de nos rues s'est développé à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>36</sup>, au début de la révolution industrielle et de l'ère moderne. Les villes se sont densifiées, les besoins en services aussi. L'architecture a intégré les nouvelles infrastructures (eau courante, tout-à-l'égout, et plus tard gaz et électricité). Les rues sont de terre battue ou de pavage lorsque l'asphalte apparaît dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Tout d'abord utilisé comme un bon moyen de lutter contre la poussière, il est utilisé pour les trottoirs et les pistes cyclables<sup>37</sup>. Puis l'automobile est arrivée. Les flux de population, et la complexité des villes n'ont eu de cesse d'augmenter, de nouveaux réseaux se sont intégrés à nos architectures et infrastructures, le téléphone, internet, les transports en commun. Nos espaces publics, nos voiries sont devenues l'ossature de nos villes par les différents flux, information, énergie et usagers qu'ils charrient.

L'asphalte a clairement poussé sur le bas-côté piétons et cyclistes. Nous associons l'asphalte, le macadam, ou le bitume comme surface privilégiée de l'automobile. Ce matériau technologique (plusieurs brevets ont été déposés) issus des hydrocarbures, sature par sa texture et sa couleur nos villes. Cette asphalte, symbole d'un modernisme aveugle, porte un message tacite mais bien clair : « je suis le domaine de l'auto, je suis lisse et silencieuse, et je porte les marques que vous reconnaissez en tant que loi. Et ce message s'affiche partout dans nos villes. »

**Les matériaux employés au sol dans l'espace public entrent pour beaucoup dans le caractère d'une ville.**<sup>38</sup>

Les pavages portent un autre symbole, un autre espoir. Tout d'abord ils sont le domaine des piétons, du village. Ils peuvent être luxueux, constitués de marbre de plusieurs couleurs, ou bien plus ruraux, simplement posés sur un lit de sable, sans jointure [fig. 8-b]. Ils sont la révolte (sous les pavés, la plage) la multitude, l'organisation, la proximité, et la force mutuelle. Ce pourrait être la métaphore d'une vie citoyenne.

<sup>36</sup> Antoine Picon, *La voirie cherche sa voie*

<sup>37</sup> Mirko Zardini, *L'asphalte ou la vraie nature des villes*

<sup>38</sup> Alexa Bozammer et Roland Züger, *L'autre côté du ciel*

Ils procurent une expérience poly-sensorielle des plus désagréables pour tout équipement roulant. Même sur un dallage lisse, dur et coloré, tout vélo, skate et trottinette se méfieront de la moindre humidité, de la moindre tache d'huile, ou de feuilles mortes détrempées pour éviter de glisser. Ces revêtements vous obligeront presque à mettre pied à terre.

Le pavage est à l'humain, ce que l'asphalte est à la modernité, jusque dans leur mise en œuvre ils s'opposent [fig. 8-a]. Quand l'un réclame énergie et machine, l'autre réclame intelligence et savoir-faire. Certains aménagements ont pris en compte ces réflexions quant à la valeur symbolique des revêtements. Non pas pour éliminer l'asphalte de notre paysage, mais pour l'utiliser comme il se doit.

Par exemple aux Pays-Bas, l'asphalte noir est uniquement dédié à l'automobile, les pavages sont dédiés au piétons. Et pour intégrer les cyclistes et nouvelles mobilités, les autorités ont fait le choix d'utiliser un matériau roulant, l'asphalte, le bitume, mais de couleur rouge. Ce choix subtil porte deux grands messages ; sa texture en fait une surface d'un confort exceptionnel pour les cyclistes ; sa couleur rouge lui confère une bonne visibilité et est interprétée par les automobilistes comme un domaine qui leur est absolument interdit. La combinaison de ces deux codes en fait un signal à part entière. Ce signal, pour une personne qui assimile depuis des années le vocabulaire de nos rues, est on ne peut plus clair ; cette voie est interdite aux voitures. Elle est, en conséquences, dédiée aux cyclistes et par extension à tout véhicule individuel ne se référant pas au code de la route (trottinettes électriques, skates, rollers, mono-roues, etc.) et ne se considérant pas comme piétonnier (fauteuil roulant, poussette).



Amsterdam, photo : google images

## le mobilier urbain

Les poteaux et mâts, auxquels s'ajoutent parc-mètres, bornes de recharge électrique et autres, portent des signaux et services destinés aux automobilistes et s'implantent paradoxalement sur le domaine réservé des piétons.

Ce mobilier-support a un impact sur la circulation des piétons, alors qu'à l'opposé, il est destiné aux automobilistes. Comme si l'espace piéton était une annexe, les coulisses de la chaussée réservée auto. Ces signaux à l'usage des voitures, sont des signes à destination de tous les autres usagers. Des signes fortuits qui nous imposent un cheminement, un comportement.

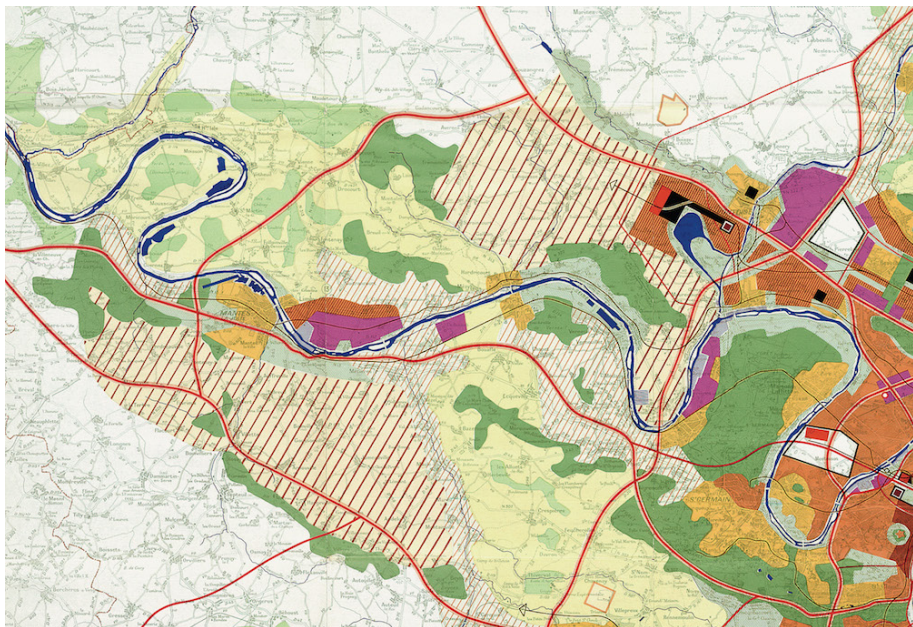
[...] les dispositifs anti-mendiant sont aussi nombreux que ceux qui luttent sans grand espoir, contre l'invasion des voitures par une infinité de bornes (dites Passy, Prestige, Potelet-borne, Saint-André, arceau rabattable et autres garde-corps).<sup>39</sup>

Les auteurs font références ici au « mobilier obstacle ». Présent dans nos villes, et si intégré qu'il fait partie du paysage. Nous ne remettons pas en cause leur existence ou les origines de leurs nécessité. Ils sont présents pour empêcher les voitures de déborder sur les trottoirs, pour éviter certaines attaques à la voiture bélier ou des attaques terroristes. L'automobile est donc considérée comme naturellement désinvolte, délinquante et criminelle. Le danger représenté par l'automobile nous oblige à des détours pour rattraper un passage piétons, éviter des barrières, monter des trottoirs etc. Alors qu'en tant que piétons, ou cyclistes, nous sommes plus fragiles et que tout évitement requiert un effort physique supplémentaire.

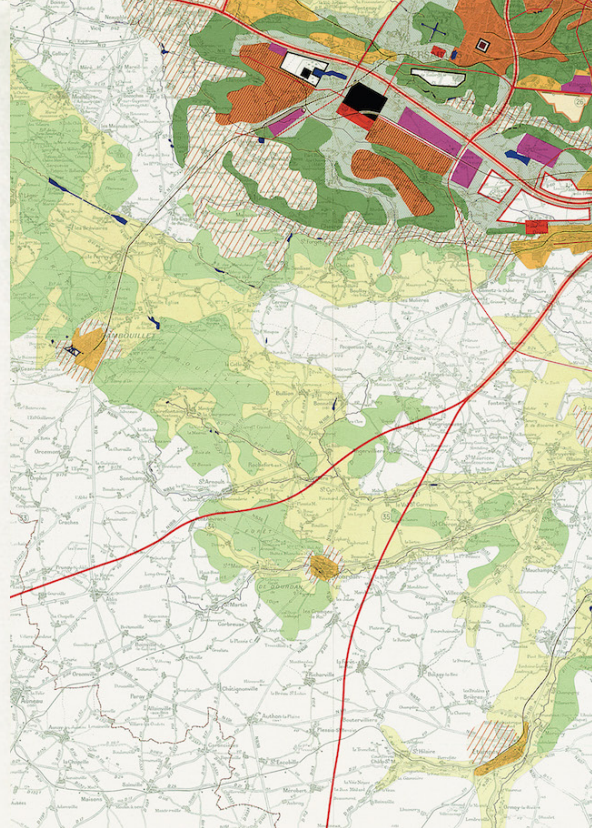
Est-ce la modernité, l'individualisme ou le néo-libéralisme qui ont construit ou du moins posé les bases d'un système ou la loi du plus fort est toujours la meilleure ? Un système qui occulte notre environnement et notre entourage pour nous concentrer sur notre propre confort. Qu'a t-on fait pour qu'aujourd'hui nous soyons face à des crises écologiques, sociales et économiques, dont l'automobile, la ville, la métropole sont les catalyseurs ?

<sup>39</sup> Bruno Latour et Émilie Hermant, *Paris Ville invisible*, p. 98

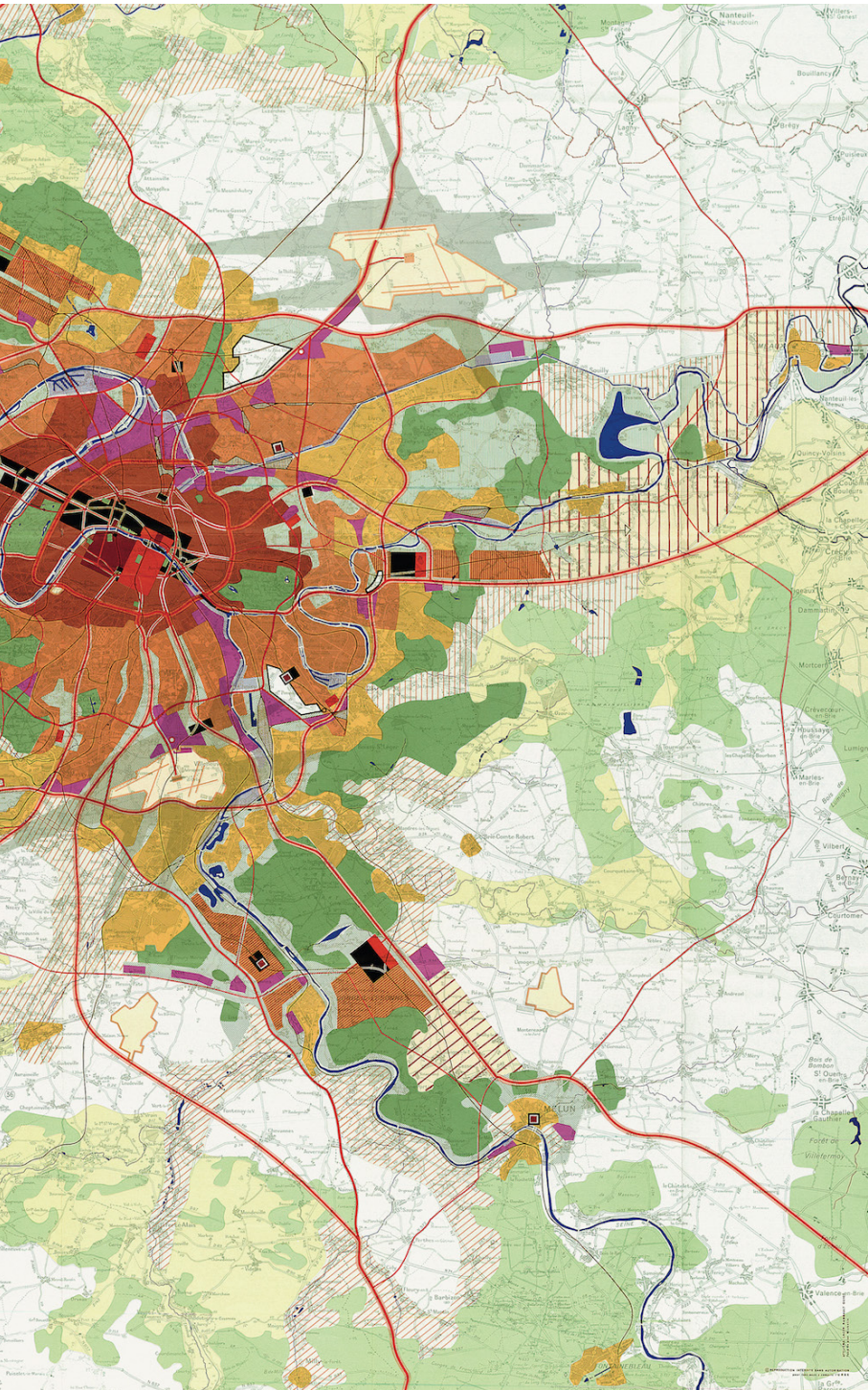


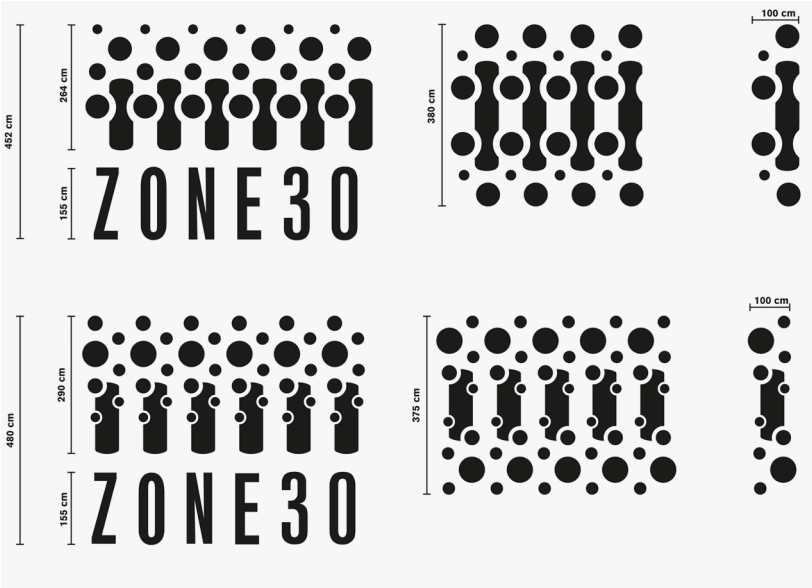


- centre urbain
- centre administratif (Paris et préfectures)
- centre universitaire ou culturel important  
grande école - centre de recherche
- zone à dominante d'habitat
  - forte densité
  - moyenne densité
  - faible densité
- zone d'urbanisation nouvelle (représentation schématique d'une localisation déterminée)
- zone d'urbanisation nouvelle (localisation à déterminer)
- zone de transition à organiser
- zone réservée pour grands équipements
- zone principale d'activités
- zone portuaire principale
- aérodrome important avec zone d'interdiction ou de restriction
- espace boisé urbain
- zone d'espace vert et de loisirs
  - en secteur urbain
  - en secteur rural
- forêt
- voie routière
  - autoroute principale
  - autre voie importante
  - gare routière
- voie ferrée
  - principale ligne voyageurs
  - emprise ferroviaire
  - gare bis de grande ligne
- limites du district de la région de Paris



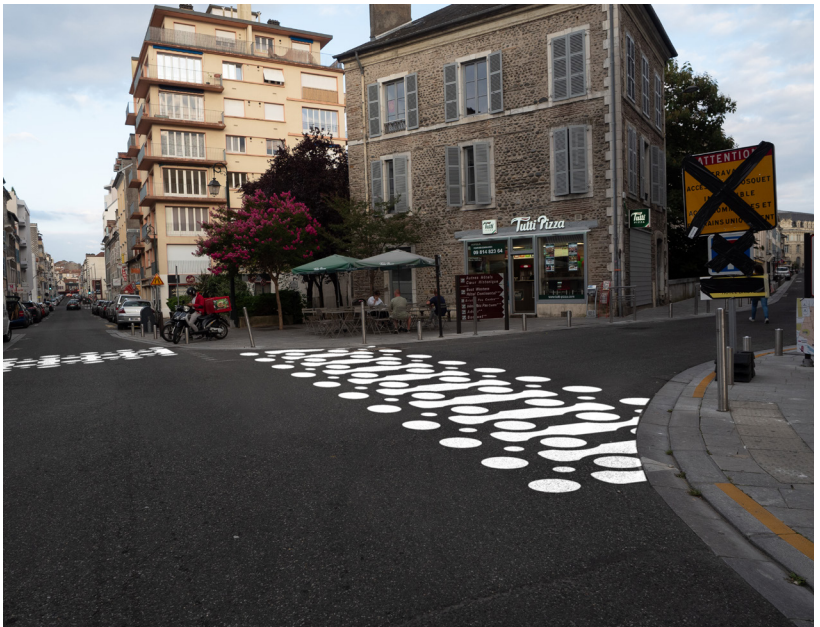








© laurent giraudon, tous droits réservés



# La géographie sociale des villes-centres des grandes métropoles régionales françaises

## Deux exemples différenciés : Toulouse et Lyon

### A Toulouse

L'unité urbaine de Toulouse suit le modèle nord-américain typique de géographie sociale avec l'indice d'exclusion le plus élevé au centre de l'agglomération.

En effet, les communes à exclusion élevée sont :

- la commune-centre, qui compte l'indice maximum des 72 communes de l'unité urbaine,
- des communes à pourcentage important de logements sociaux (comme Colomiers limitrophe à l'ouest de la commune-centre et Muret au sud),
- des communes de tradition industrielle (comme Portet-sur-Garonne limitrophe au sud de la commune-centre et Saint-Jory au Nord).

À l'inverse, les moindres indices d'exclusion se constatent essentiellement au centre-est et au sud-est (Vieille-Toulouse, Vigoulet-Auzil...).



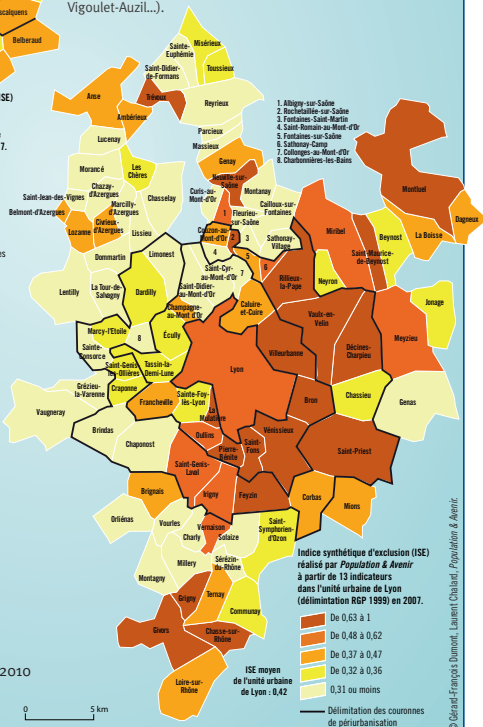
### B Lyon

À la différence de Toulouse, la géographie sociale des 102 communes de l'unité urbaine de Lyon suit un schéma nord-américain atténué puisque la commune-centre n'entre pas dans la catégorie des indices d'exclusion les plus élevés.

L'indice d'exclusion est notamment élevé :

- dans un demi-cercle de 10 communes de la périphérie orientale de la commune-centre, dont Vaulx-en-Verin et Vénissieux,
- à l'extrémité sud de l'unité urbaine dans le secteur industriel de Givors.

À l'inverse, les moindres indices d'exclusion se constatent essentiellement dans les communes périurbaines des Monts du Lyonnais à l'ouest ou des Mont d'Or au nord-ouest.



Population & Avenir, n° 700, novembre-décembre 2010  
35, avenue Mac-Mahon - 75017 Paris  
[www.population-demographie.org](http://www.population-demographie.org)

0 5 km

Cf. également pages 4 à 8.

Cette dernière page est libre de reproduction à fins d'enseignement, sous forme de photocopie ou de transparent, sous réserve de conserver l'indication des sources.

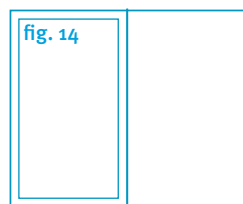
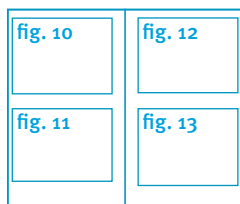
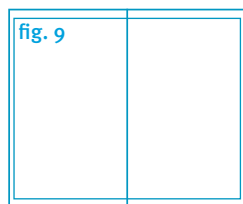


fig. 9 Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris,  
IAURP, 1965

fig. 10, 11, 12, 13  
Projet passage piéton apaisé, L. Ginoux, Pau, 2019

fig. 14 Gérard-François Dumont, Laurent Chalard,  
*Les villes-centres : territoires d'exclusion ou de « gentrification » ?*  
Population et avenir n°700, 2010, p.04 à p. 07

Les Olympiens et la nouvelle aristocratie bourgeoise (qui l'ignore?) n'habitent plus. Ils vont de palace en palace ou de château en château; ils commandent une flotte ou un pays à partir d'un yacht; ils sont partout et nulle part. De là vient qu'ils fascinent les gens plongés dans le quotidien; ils transcendent la quotidienneté; ils possèdent la nature et laissent les sbires fabriquer la culture. Est-il indispensable de décrire longuement, à côté de la condition des jeunes et de la jeunesse, des étudiants et des intellectuels, des armées de travailleurs avec ou sans col blanc, des provinciaux, des colonisés et semi-colonisés de toutes sortes, de tous ceux qui subissent une quotidienneté bien agencée, est-il nécessaire ici d'exhiber la misère dérisoire et sans tragique de l'habitant, des banlieusards, des gens qui séjournent dans les ghettos résidentiels, dans les centres pourrissants des villes anciennes et dans les proliférations égarées loin des centres de ces villes? Il suffit d'ouvrir les yeux pour comprendre la vie quotidienne de celui qui court de son logement à la gare proche ou lointaine, au métro bondé, au bureau ou à l'usine, pour reprendre le soir ce même chemin, et venir chez lui récupérer la force de recommencer le lendemain. Le tableau de cette misère généralisée n'irait pas sans le tableau des « satisfactions » qui la dissimulent et deviennent moyens de l'évader et de s'en évader.

Henry Lefebvre, *le droit à la ville*

# LA MÉTROPOLE

## en expansion

La publicité, le marketing, les tentations et les occasions de dépenser sont rares à la campagne ; le peu de moyens, la distance, et l'espace disponible engagent à trouver ses propres solutions. Les magasins et grandes surfaces nécessitent la voiture, de l'essence donc de l'argent et du temps. La vie quotidienne est centrée sur d'autres intérêts plus terre à terre. Il faut fabriquer, réparer, cultiver et cuisiner. Il y a peu, il faut donc faire. C'est un environnement idéal pour apprendre à souder, à cultiver, à construire. C'est aussi un endroit parfait pour arriver à se concentrer et dégager son attention comme pour écrire un mémoire par exemple. Dans nos campagnes il est naturel de se débrouiller et de s'entraider avec le voisinage.

Mais cet environnement isole, et le manque de population, d'activités et de loisirs sont difficiles. La ville, ses lumières, et ses espoirs magnétisent les populations. L'exode rural est né avec la promesse de prospérité qu'offrait ces dernières. Aujourd'hui, il est nécessaire de vivre dans une des métropoles françaises pour son accomplissement professionnel, au détriment des villes de taille moyenne, des villages et hameaux. Les métropoles annexent les campagnes, et leurs villes voisines, par leur besoin en main d'œuvre, en logements, en produits et en structures. Les centre-villes se muséifient et se gentrifient par la spéculation immobilière. La main d'œuvre des métropoles se retrouve en banlieue, en campagne pour les plus courageux. Tout comme les usines, les moyens de production, de stockages, les centres commerciaux, et les exploitations agricoles qui alimentent nos métropoles en produits et services. Vu d'en haut tout converge vers elles, et nos campagnes se vident. Nous vivons dans ces métropoles pour nos emplois qui permettent de satisfaire nos besoins en logement, nourritures et en loisirs. La vie urbaine, les boutiques, les musées, les concerts, les bars, la vie culturelle, tout cela a un coût social, qui se ressent à des kilomètres des villes-centre [fig. 11].

Guy Debord analyse et critique ces phénomènes dans son livre, la société du spectacle :

L'éclatement des villes sur les campagnes recouvertes de *masses informes de résidus urbains* (Lewis Mumford) est, d'une façon immédiate, présidé par les impératifs de la consommation. La dictature de l'automobile, produit-pilote de la première phase de l'abondance marchande, s'est inscrite dans le terrain avec la domination de l'autoroute, qui disloque les centres anciens et commande une dispersion toujours plus poussée. En même temps, les moments de réorganisation inachevée du tissu urbain se polarisent passagèrement autour des *usines de distribution* que sont les *supermarkets* géants édifiés sur terrain nu, sur un socle de parking ; et ces temples de la consommation précipitée sont eux-mêmes en fuite dans le mouvement centrifuge, qui les repousse à mesure qu'ils deviennent à leur tour des centres secondaires surchargés, parce qu'ils ont amené une recomposition partielle de l'agglomération. Mais l'organisation technique de la consommation n'est qu'au premier plan de la dissolution générale qui a conduit ainsi la ville à se consommer elle-même.

On constate ce phénomène avec les schémas directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville de Paris [fig. 10]. Cet étalement a aussi un impact sémantique ; on ne parle plus de centre-ville, mais de ville-centre, pivot de nos agglomérations modernes

Et dans ces agglomérats de villes, les enseignes et publicités hurlent « achetez ceci, mangez ici ». Ces propagandes utilisent des codes de séduction généralisés par la culture de masse. Marcher dans la rue est source de tentations, de déconcentration et stimule notre comportement d'acheteur [fig. 12]. La publicité, la proximité des commerces et la production continue et incessante de nouveautés, de tendances, créent un désir de consommation totale, une « bulle » générée par des besoins artificiels comblés par des produits superflus. Le pouvoir de suggestion et d'influence de nos villes nous accoutume à dépenser sans limite, sans question.



A croire que la norme serait de satisfaire toutes nos pulsions d'achat et nos lubies sans en douter. À l'heure où le *nudging*<sup>40</sup> devient la norme, comment se construire et se sentir soi-même sans être dévoré par ses désirs de consommation, de modernité, qui nous sont incantés tout au long de la journée ? La ville pousse à l'existence par la possession, l'identité par le costume et les accessoires.

Et ce qui nous est proposé appartient généralement au domaine de l'inutile. Imaginez les ressources naturelles, humaines, énergétiques que l'industrie mondiale use pour produire des millions de *spinners*, des *hoverboard*, encore des milliers de trottinettes électriques, dont la durée de vie est en moyenne de 28 jours<sup>41</sup>. Notre société privilégie le gaspillage par l'effet *wow*<sup>42</sup>, à la réflexion et au bon sens. Ce ne sont pas les produits et les services consommés qui nous donnent satisfaction. C'est ce que vont générer leurs usages. De la nourriture, des objets, du bien être, de la culture, des expériences que nous avons besoin de partager et de transmettre. Mais les messages et symboles que portent nos métropoles sont ceux des centres commerciaux et des parcs d'attractions.

<sup>40</sup> *Nudging* ; *nudge*, ou « coup de coude » en français, souvent traduit « coup de pouce », est une technique pour inciter des personnes ou une population ciblée à changer leurs comportements ou à faire certains choix sans être sous contrainte ni obligations et qui n'implique aucune sanction. Cette méthode d'influence est qualifiée de « paternalisme libertarien » car elle permet de faire ses choix sans coercition. Elle a été mise en lumière, en 2008, par Richard Thaler et Cass Sunstein grâce à leur livre *Nudge : Améliorer les décisions concernant la santé, la richesse et le bonheur*.

wikipédia

[Le nudging a été utilisé lors des affaires Cambridge Analytica et pour la dernière campagne de TBWA pour Mc Donalds]

<sup>41</sup> « [...], la durée de vie d'une trottinette électrique partagée est de 28 jours. [...] le seuil de rentabilité pour une trottinette électrique partagée est atteint après 114 jours d'utilisation au rythme de cinq trajets par jour. »

Julien Guillot Libération, 07/03/2019)

<sup>42</sup> termes marketing : L'effet *wow* désigne le fait qu'un produit ou service, ou une campagne publicitaire puisse déclencher chez les consommateurs un effet de surprise, d'admiration ou d'appréciation pouvant notamment se traduire par l'expression *wow* !

## privatisée

L'expression « la privatisation de l'espace public » n'est pas vraiment délimitée et renvoie à des idées vagues – comme le développement de la vidéo-surveillance, la création de centre commerciaux, et de parcs par des entreprises ou le système JCDecaux<sup>43</sup> – qui ne sont pas de la privatisation stricto sensu. Nos métropoles se privatisent à la manière du projet Google à Toronto<sup>44</sup>, ou de Hong Kong<sup>45</sup> qui a mis en place un système de bonus pour les constructions en hauteurs qui finalement privatisent les espaces piétons.

<sup>43</sup> « J.C. Decaux imagine un nouveau type d'espace publicitaire et propose aux maires un concept inédit : la mise à disposition et l'entretien d'abris financés par la publicité pour les usagers qui attendent l'autobus. »  
JCDecaux.com

<sup>44</sup> « Depuis deux ans, la genèse de Google City a braqué sur la métropole de l'Ontario les regards des amateurs de villes et de nouvelles technologies.

Décidées à transformer en quartier exemplaire les cinq hectares de Quayside, idéalement situés en front de lac et à proximité du cœur de la métropole, les autorités canadiennes ont cliqué avec enthousiasme, en octobre 2017, sur le projet proposé par Google. Ou plus exactement par Sidewalk Labs (le « laboratoire du trottoir »), une société new-yorkaise filiale comme Google de la maison mère Alphabet. Son ambition : rien de moins que « créer le quartier du futur » et « établir de nouveaux standards pour une planète plus saine », selon les mots de son directeur général, Daniel Doctoroff.

Deux ans après, rien ne va plus. Débordés par l'insatiable appétit de leur partenaire, les Canadiens se demandent s'ils peuvent encore remettre le diable new-yorkais dans sa boîte. »

Grégoire Alix, *A Toronto, « Google City » à quitter ou double*,  
Le Monde, 11/10/2019

<sup>45</sup> « En conséquences, un bonus de droits à construire (en hauteur) est « offert » à tout promoteur immobilier qui destine à une portion de sa parcelle à l'aménagement d'espaces ouverts et accessibles au public. Si ce principe est louable en soi, la valeur publique de l'espace urbain se trouve déplacée, absorbée et privatisée. Ce transfert officieux des compétences en matières d'aménagements de l'espace « public » à la promotion privée est complet : de la conception à la maintenance, en passant par le financement et la surveillance. »

Corinne Tiry, *Hong kong : Central cultive le hors sol*,  
L'architecture d'aujourd'hui n°355, 2004

En France ce sont d'abord les services qui se privatisent, les compétences sont plus en plus externalisées et les villes deviennent tributaires de leurs prestataires. La signalétique, les aménagements, la voirie, sont ouverts à des contrats et à des marchés. Ce système de plus en plus complexe, se concentre d'avantage sur une économie de marché, sur des profits, que sur un besoin pragmatique de contenter les besoins des citoyens.

Lorsque j'ai initié le projet Palois sur la recherche et le développement de passages piétons [fig. XX] j'ai envisagé que nous expérimentions le marquage au sol choisis, ne serait-ce que sur un parking. Mais les services de la ville n'avaient plus les compétences nécessaires pour marquer le sol. Nous étions dépendant de nos sous-traitants, et limités techniquement pour mener un prototypage et valider le processus de pose. Ces phases de tests, de confrontations avec les usagers et leur environnement auraient été primordiales. Les services de la ville sous-estimaient l'importance de ces essais et le projet n'est jamais sorti du dossier.

Privatiser des services qui sont indispensables, c'est se rendre dépendant en ressources, service et intelligence de sociétés dont l'objectif avoué est de remporter des marchés d'offres publiques. Ne dépossédons pas nos localités des compétences essentielles au quotidien. L'eau, les ordures, l'alimentation, la voirie, l'éducation, la santé ne doivent pas être sujets à marché, à économie et à spéculation. Ces services construisent nos sociétés, et organisent nos vies. Les services de voiries basiques d'entretien et de signalement sont primordial au bon fonctionnement de nos sociétés. Et ce n'est ni à JCDecaux, ni à Google ou Facebook de dicter, d'orienter, ou même d'influencer les politiques et l'urbanisme d'une ville, mais bien à nous, citoyens contadins et citadins.

## de demain

Nos espaces publics servent de lieu de travail et de stockage à de nouvelles entreprises. Que ce soit Uber, Lyft, Lime ou Deliveroo, ces entreprises profitent des infrastructures, sans prendre en compte le contexte, l'existant. Elles se sont imposées de manière forte, et ont commencé à faire sauter tous les verrous sociaux et économiques. Elles entretiennent une main d'œuvre disponible et précaire et bénéficient des structures existantes de réseaux sans vraiment y contribuer. Ce qui pourtant pérenniserait leur modèle économique.

Avec ces entreprises nous faisons face à plusieurs enjeux. Pour les entreprises de voiture de transport avec chauffeurs, elles engendrent une précarisation du métier de chauffeur et des risques pris pour leur sécurité, leur permis de conduire et par la place qu'ils occupent sur la voirie. Les taxis ont leurs stations, leurs licences et leur protection sociale. Les sociétés Uber et consorts devraient être mieux réglementées, payer leurs infrastructures et compenser leurs émissions de carbone.

Les entreprises de livraison de repas engendrent les mêmes problèmes de précarisation, et de salariat masqué. Outre ce fait (qui se régule actuellement<sup>46</sup>), ces entreprises, Deliveroo, Uber Eat, ont une identité attractive portée par l'image du bike-messenger, alors que sur Paris de plus en plus de livreurs se déplacent en scooter et en voiture. A contrario Bordeaux, Amiens et Toulouse où ces services sont plus récents, ont toujours une majorité de coursiers à vélo. Ce type de service de livraison de repas existe depuis des décennies en Chine mais organisé à des échelles réduites. Pour des travailleurs, des particuliers mais aussi des retraités ou des personnes à mobilité réduite, ces entreprises ont leur place dans l'écologie des services des villes. Comment faire pour faciliter et rendre plus attractive et sécurisée la livraison de repas à vélos ? Comment éviter que les coursiers utilisent des scooters ? En sécurisant les trajets, en leurs créant des voies et une signalétique appropriée peut-être...

<sup>46</sup> lire l'article de Zeliha Chaffin : *Deliveroo, Uber Eats ... Toujours plus de clients sans gagner le moindre centime*, et celui de Samuel Shalom, *Uber Deliveroo...Chauffeurs et livreurs pourraient désormais être requalifiés en salariée (et ça va plaire à l'urssaf)*, capital.fr

De nouvelles compagnies ont apporté leur lot de désagréments dans nos rues, et plus spécifiquement à Paris Capitale mondiale de la trottinette électrique<sup>47</sup>. À l'heure actuelle la capitale crée des places de parking et régule la situation en faisant un appel d'offres afin de limiter le nombre d'opérateur à 3, et de placer un seuil de 5000 trottinettes par opérateurs qui proposeront des emplois stables aux *juicers*<sup>48</sup> aujourd'hui précaires. Depuis le 23 octobre 2019, les EPDM viennent d'être inscrits au code de la route. Ces engins de déplacement personnel motorisé devront dorénavant suivre les règles<sup>49</sup> qui leurs sont imposées. Des amendes sont prévues pour les contrevenants.

<sup>47</sup> selon Marie Fichetti dans *Comment Paris est devenue la capitale de la trottinette électrique...à ses dépens*, [nouvelobs.com](http://nouvelobs.com), 06/06/2019

<sup>48</sup> Les *juicers* entretiennent et rechargent les trottinettes, lire l'article de Sébastien Compagnon, *Trottinettes en libre-service à Paris : ce que changeras l'appel d'offres de la Ville*, [leparisien.fr](http://leparisien.fr), 14/09/2019

<sup>49</sup> Quelles sont les règles du Code de la route applicables aux trottinettes ?

- Il faut être âgé d'au minimum 12 ans pour conduire une trottinette électrique ou tout autre edpm\*. Pour des raisons évidentes de sécurité, le transport d'un passager et le port d'écouteurs sont proscrits.
  - La vitesse maximale de l'engin est limitée à 25 km/h. (Aux bricolos adeptes de tutos, attention au débridage de trottinette qui peut vous coûter 1 500 euros d'amende !)
  - Sauf disposition particulière, les usagers de trottinettes électriques, hoverboards, gyropodes et autres monoroues ont interdiction de circuler sur le trottoir.
  - En agglomération, les conducteurs d'EDPM\* ont l'obligation de rouler sur les pistes et bandes cyclables. À défaut, ils doivent emprunter les rues où la vitesse est limitée à 50 km/h.
  - Hors agglomération, la circulation reste formellement interdite sur la chaussée. Elle est exclusivement autorisée sur les voies vertes et pistes cyclables.
- [public.codesrousseau.fr](http://public.codesrousseau.fr)

Après des entrées fracassantes dans nos sociétés, toutes ces entreprises tendent soit à l'extinction par la sélection naturelle, soit à une certaine régulation. Ces nouveaux services génèrent de la clientèle donc de l'intérêt, et une réponse à des besoins. Le besoin en mobilité n'est pas nouveau, il a été l'objet de nombreuses études, de nombreuses compagnies nous transportent mais jusqu'à présent très peu ont proposé des solutions à la logistique du dernier kilomètre. C'est le cas de ces nouveaux services. La critique est nécessaire ; écologiquement<sup>50</sup> parlant les EPDM en *free-floating*<sup>51</sup> se retrouvent dans la Seine, la Garonne et y déversent la chimie de leur batterie. Ces *start-ups* arrivent peut-être à l'âge de raison. Elles seront peut-être un jour incluses dans le bouquet de service d'une métropole, au même titre que les transports en commun ou les Buscyclettes<sup>52</sup>.



Des trottinettes et vélos repêchés dans la Seine.  
Anthony Morel/Twitter, 2019

<sup>50</sup> voir note <sup>41</sup> p. 53

<sup>51</sup> *free-floating* : terme utilisé pour désigner les véhicules de location en libre service, sans station.

<sup>52</sup> La métropole d'Amiens propose, par l'intermédiaire de Kéolys, un système de locations de vélos dont le modèle économique responsabilise l'utilisateur.









BOX

NE  
WO

nolte  
ki

Slee  
Inn

WERPARTN

HK

performances

SEGA

VN

The  
BuildingBox

VAGLE

BEST  
Y

SPIN

NOMU

CRAFTSMAN

NESN

sharr

MATCHBOX

VAT  
MOTOR OIL

EVEREADY

AVIS

Goldman

OREO

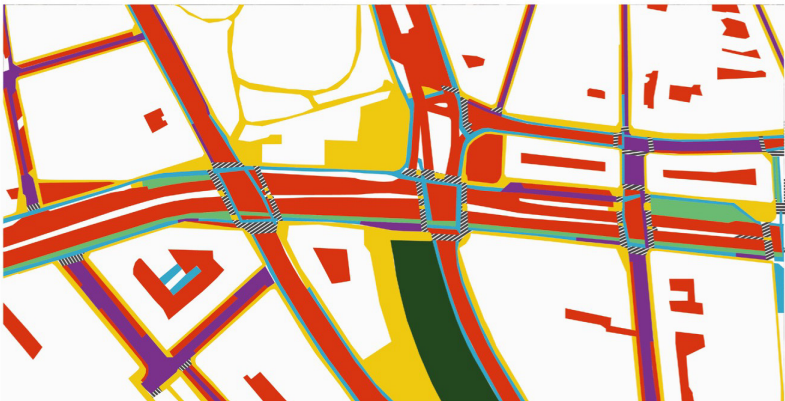
THAMES  
VALLEY  
HOUSING

Savon drugs





## Arrogance of Space—Copenhagen. A Section of Hans Christian Andersen Boulevard



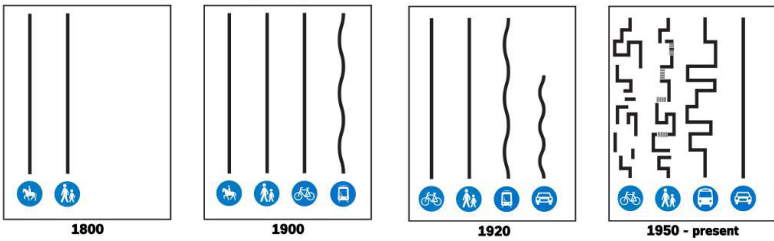
### Modal Share for Copenhagensers Commuting to Work/Education



### Allocation of Transport Space in Copenhagen



## A Short History of Traffic Engineering



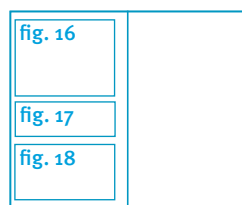
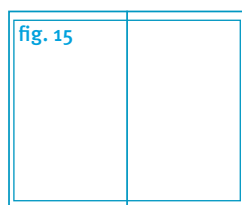
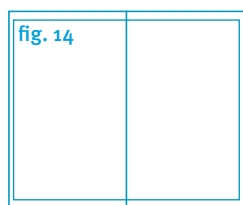


fig. 14 *Logorama* François Alaux, Hervé de Crécy et Ludovic Houplain

fig. 15 Roberto Burle Marx, revêtements Copacabana

fig. 16 *Arrogance of space*, Copenhagenize.com

fig. 17 *Une courte histoire de l'ingénierie du trafic*, Copenhagenize.com

fig. 18 Passage piéton portable, Murielle Le Guennec, 2012

Nous, soussignés, concepteurs graphiques, directeurs artistiques et plasticiens, avons grandi dans un monde où les techniques et les instruments de la publicité nous ont constamment été présentés comme le moyen le plus lucratif, le plus efficace et le plus séduisant d'exercer nos talents. Nombre d'enseignants et de mentors encouragent cette croyance ; le marché lui apporte son suffrage ; un flot de livres et de publications l'alimentent.

Encouragés dans cette voie, les concepteurs appliquent alors leurs compétences et leur imagination à vendre des biscuits pour chiens, du café, des diamants, des détergents, du gel pour cheveux, des cigarettes, des cartes de crédits, des chaussures de tennis, des produits contre la cellulite, de la bière *light* et des *camping-cars* résistants.

L'activité commerciale a toujours payé les factures, mais maintenant beaucoup de designers, dans une large mesure, en font l'essentiel de leur travail quotidien. C'est de cette façon que le monde, à son tour, perçoit la conception. La profession épuise son temps et son énergie à créer une demande pour des choses qui sont au mieux superflues.

Beaucoup d'entre nous sont de plus en plus mal à l'aise avec cette vision de la conception. Les designers qui se consacrent pour l'essentiel à la publicité, au marketing et au développement des marques soutiennent et approuvent implicitement un environnement mental tellement saturé de messages commerciaux qu'il change la façon même dont les consommateurs-citoyens parlent, pensent, sentent, réagissent et communiquent entre eux. Dans une certaine mesure nous contribuons tous à codifier un discours officiel réducteur et infiniment nuisible.

Nos compétences seraient mieux utilisées à défendre des causes et à résoudre des problèmes plus importants. Des crises environnementales, sociales et culturelles sans précédent requièrent notre attention. Beaucoup d'interventions culturelles, de campagnes de marketing, de livres, de magazines, d'expositions, d'outils éducatifs, de programmes de télévision, de films, de causes charitables et d'autres projets de conception de l'information exigent instamment notre expertise et notre aide.

Nous proposons un renversement des priorités en faveur de formes de communication plus utiles, plus durables et plus démocratiques – une prise de conscience éloignée du marketing de produit et tournée vers l'exploration et la production d'une nouvelle forme d'expression. Le champ du débat se resserre ; il doit s'étendre. La défense du consommateur demeure incontestée ; elle doit être mise à l'épreuve par d'autres perspectives exprimées, en partie, par les langages visuels et les ressources de conception.

Ken Garland, *First Thing First 2000*,  
traduction : [indexgrafik.fr](http://indexgrafik.fr)

## CONCLUSION

Identifier et nommer des soupçons et des incertitudes permet de les structurer et de les comprendre. Ce malaise, ce dérangement que je ressentais dans mon activité de fabriquant, était mu par la recherche de sens, et de valeurs. Cela n'était pas uniquement dû à la niche commerciale dans laquelle je m'étais placée – la fabrication et la vente de *longboard-skate* – mais à quelque chose de plus global, de plus philosophique.

Qu'est ce qu'est d'être designer quand on a conscience d'un contexte environnemental, social et politique qui se dégrade depuis des décennies. Nous polluons environnement et esprit pour le profit, et le pouvoir de quelques uns. Ces profits générés par la vente de biens, de services sont illustrés et véhiculés par des designer et créateurs. Le design est un vecteur du néo-libéralisme<sup>53</sup>, et nous connaissons aujourd'hui les séquelles, les conséquences de nos modes de vie sur notre environnement, sur notre planète. Une fois ces faits assimilés, beaucoup de soupçons sont partis en éclats et j'ai pu me concentrer sur ce qui ferait de moi, non pas un bon designer, mais un designer juste, un designer qui essaye de faire sens.

Le design s'est de plus en plus éloigné de l'idée d'une *solution intelligente à un problème* (James Dyson) pour se rapprocher de l'éphémère, de la tendance rendue rapidement obsolète, d'un jeu esthétique et formel ou d'une *boutiquisation* de l'univers des produits du quotidien.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> « Foster relève une inflation du design, devenu un agent de la société de consommation à son paroxysme. »

Jesko Fezer, *Le design dans et contre la ville néolibérale*, Civic city p. 264

<sup>54</sup> Gui Bonsiepe, *Design et démocratie*, Civic City p. 88

Par le passé, j'ai eu l'occasion de combler mes prétentions artistiques de jeune homme ; J'ai pu développer une identité de marque, des affiches etc. Ces besoins ayant été assouvis, et ne me donnant toujours pas satisfaction, il m'a fallu aller plus loin. Le véritable enjeu, est je pense pour moi aujourd'hui d'améliorer la vie ou le quotidien des autres. De ne plus être dans l'individualisme loué par notre société post-moderne, mais de s'orienter vers une sorte de transcendance où votre prochain compte autant que vous même, ou toute personne est consciente d'elle même, de son environnement et de son entourage. Pour cela chaque humain.e.s doit faire des efforts, des sacrifices pour la préservation de son espèce, et assumer cette responsabilité. Le design vecteur de démocratie.

Il ne s'agit plus de limiter le design au champ de l'esthétique et du fonctionnel, mais d'y assimiler une plus-value sociale, et environnementale, pour aboutir à de réelles améliorations et de meilleurs projets. Le design n'as pas pour but de fournir de l'espace de cerveau disponible et être complice du néo-libéralisme ; au contraire il existe pour améliorer nos conditions d'êtres humains.

Comment améliorer notre quotidien dans nos villes? Notre système de signalétique routière a été pensé avant tout pour nos routes et autoroutes. Ce système s'est stabilisé depuis une soixantaine d'année, avec l'avènement de l'autoroute et de la modernité. Il s'expose dans nos villes alors qu'un autre comportement est requis, et que la chaussée est partagée par une population bien plus éclectique.. Cette signalétique automobile ne peut-être la même en ville à des zones limitées à 20, 30 ou 50 km/h que sur une nationale ou une autoroute. Un système signalétique adapté à cet environnement est nécessaire afin de créer un équilibre entre tous les usagers.

L'automobiliste profite d'un certain confort cognitif en se laissant guider dans cet environnement chahuté qu'est la ville. Alors que les autres doivent prêter attention et manœuvrer habilement, lorsqu'ils le peuvent, pour arriver à destination. Il y a une certaine facilité à se laisser guider par le système ; une certaine torpeur peut vous envahir si vous n'avez plus qu'à suivre les signes qui guident votre conduite, votre trajet .



Cette signalétique nous pousse à occulter notre environnement, tout comme l'habitacle d'un véhicule, pour ne se référer qu'au signe, qu'au droit.

Nous sortons d'une phase du « tout-voiture » d'une époque où nous n'imaginions pas les conséquences de ce mode de transport sur nos environnements. Les villes favorisent le plus fort, le plus lourd, le plus polluant au détriment des autres. L'espace réservé à l'auto les a structurées au détriment des besoins de tous les autres usagers. Alors qu'une conscience collective s'éveille pour de multiples raisons (praticité, écologie, prix), la signalétique, les revêtements, les aménagements laissent toujours la part belle à la voiture.

Les vélos, piétons, PMR se déplacent dans un environnement qui ne leur est pas adapté, et qui ne possède aucune signalétique qui les imposeraient auprès des automobilistes. L'environnement signalétique mis en œuvre avantagé les véhicules thermiques dans la densité urbaine.

Aujourd'hui nos espaces publics doivent combiner des enjeux, politiques, économiques, sociaux, écologiques et humains. Ces espaces doivent dépasser la primauté donnée jusque là à l'automobile. Il faut les repenser en espaces de vie, de jeux, de détente absolument indispensables à la vie dans de grandes métropoles. Tous les usagers, tous les citoyens doivent pouvoir y circuler, s'y rencontrer et s'y retrouver. Et le designer à un rôle prépondérant dans cette nouvelle distribution.

### 1) mon objectif

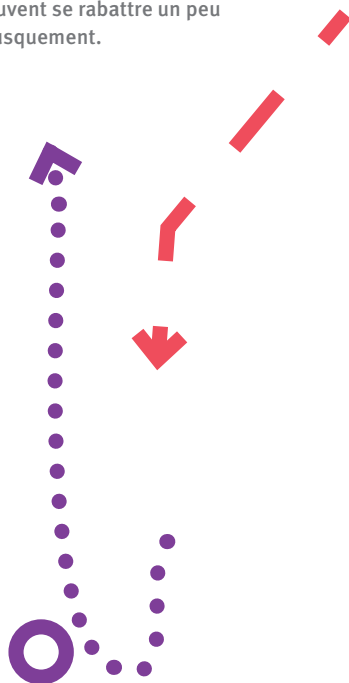
Traverser le carrefour à vélo, sans encombres.

### 2) anticiper l'action

Je connais ce carrefour, pour arriver en face il faut que je tienne ma droite. Je pourrais éventuellement glissé sur le trottoir en face pour plus de sécurité. Ce carrefour est très fréquenté, il faut se méfier des voitures qui peuvent se rabattre un peu brusquement.

### 3) mes repères

La chaussée est particulièrement large, et le marquage au sol est rare. Je me repère principalement grâce à ces deux éléments peu visibles. Les feux indiquent le rythme de passage des véhicules.



### 4) les saillances

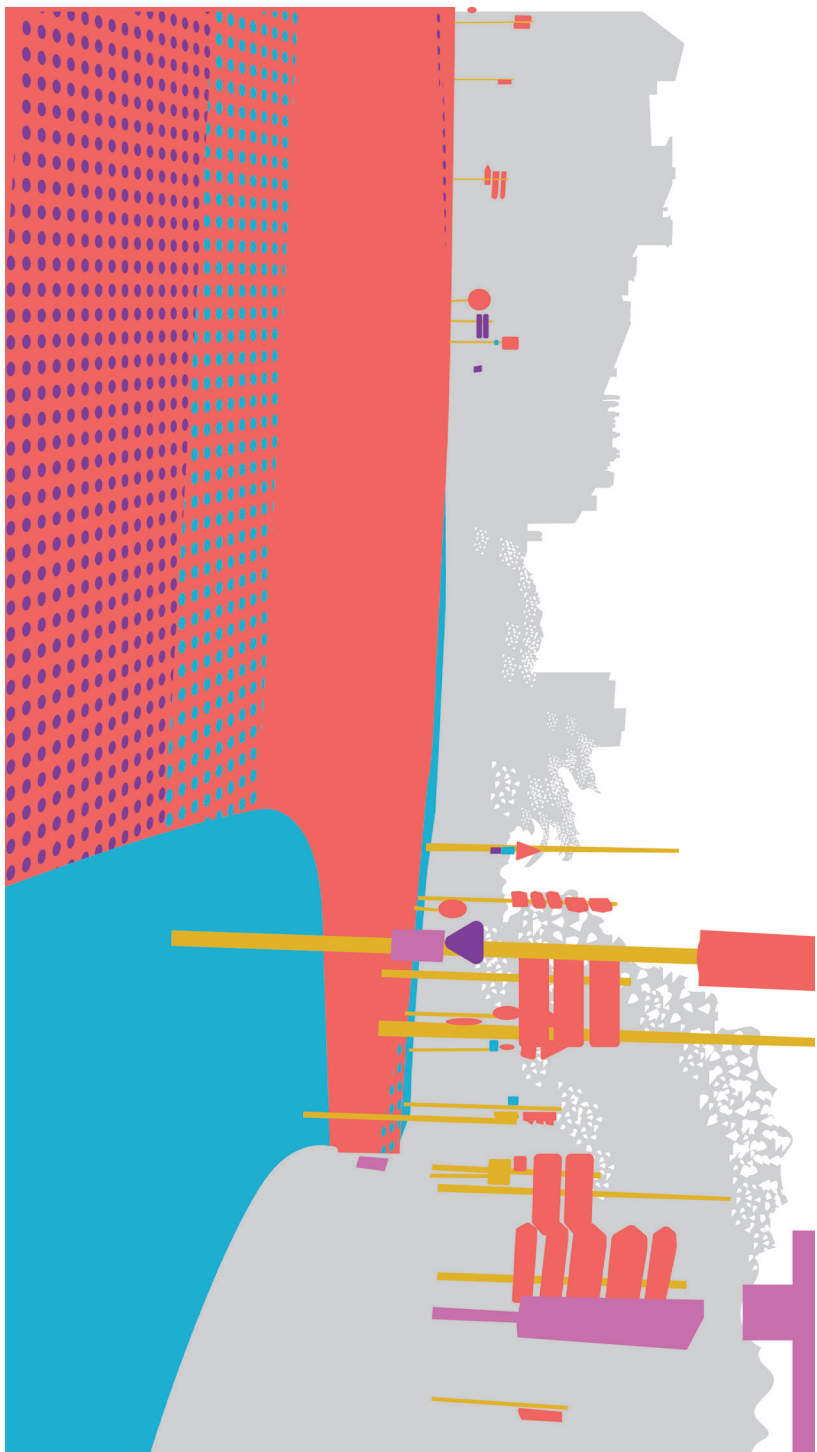
Je découvre un panneau de signalisation qui semble s'adresser aux cyclistes. Il s'agit d'un petit triangle reposant sur l'un de ses sommet avec un vélo jaune. L'autre inconnue est la fin de ma bande cyclable sur ce carrefour large et fréquenté.

### 5) ma vitesse

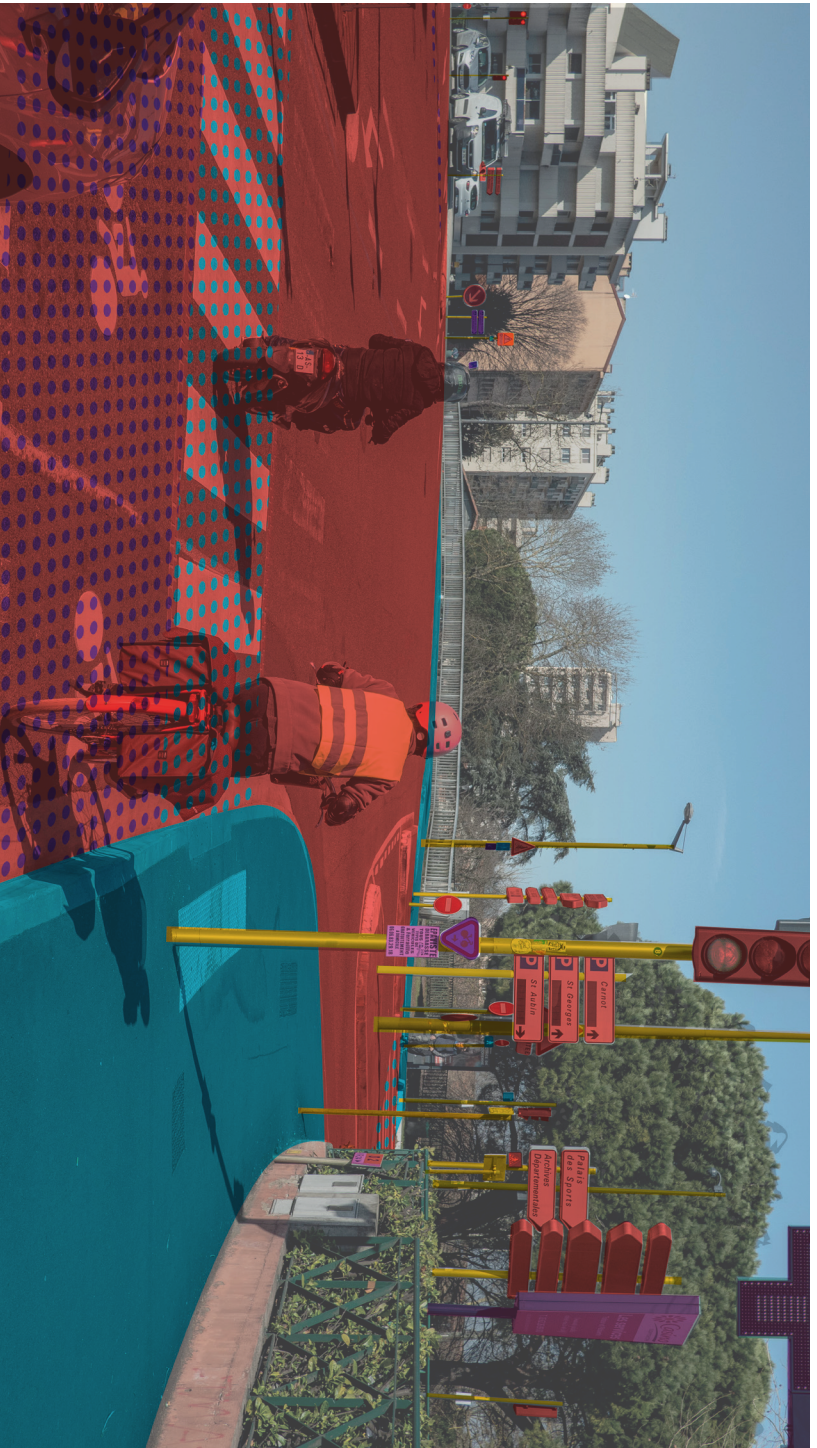
et mon attitude  
Si je reste sur la chaussée j'ai plutôt intérêt à être vif et ne pas trop me faire déborder par les véhicules qui vont se rabattre sur moi à l'un des embranchements du carrefour. Ou je choisis le trottoir et je modérerais mon allure.

### 6) ma solution

Je décide d'accélérer pour atteindre le trottoir plus large et confortable qui est sur le pont, je tourne à droite et emprunte le large passage piétons en toute tranquillité.







### 1) mon objectif

Traverser les passages  
piétons en vélo

### 2) anticiper l'action

### 3) mes repères

Ce passage piéton comporte une bande cyclable située à sa gauche. Celle-ci est signalée par plusieurs signes cycliste. Les potelets marquent le passage de la chaussée au trottoir. On distingue un panneau « travaux » ainsi que quelques barrières au loin. Le tramway passe à proximité.

### 4) les saillances

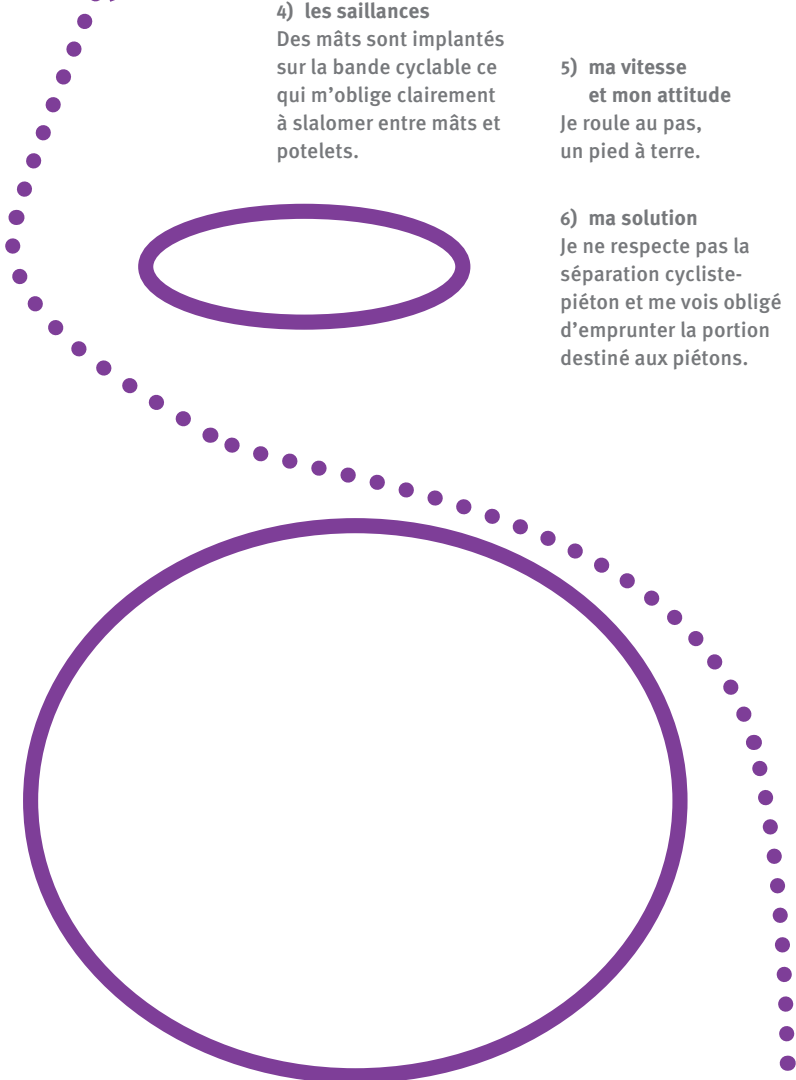
Des mâts sont implantés sur la bande cyclable ce qui m'oblige clairement à slalomer entre mâts et potelets.

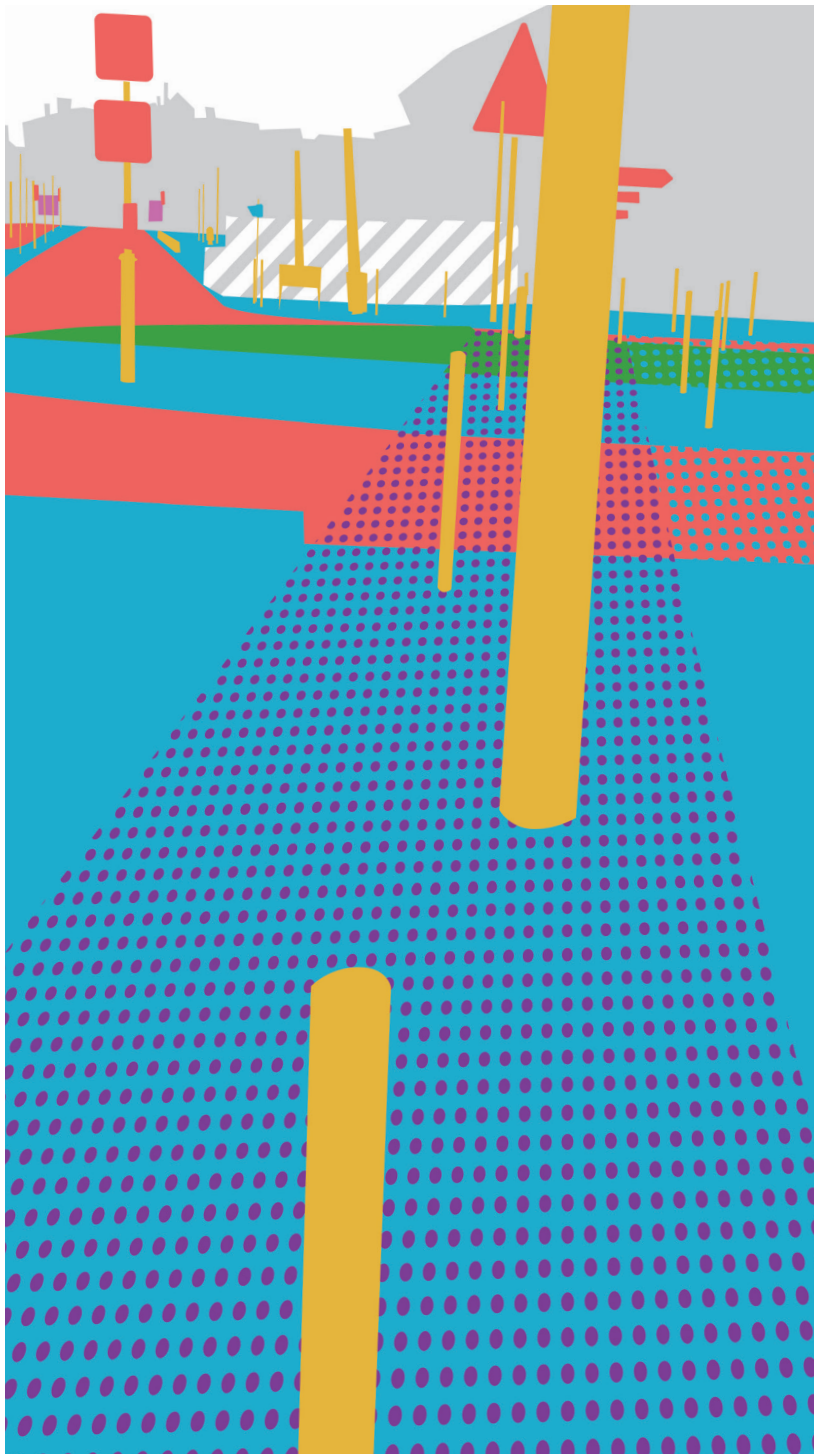
### 5) ma vitesse et mon attitude

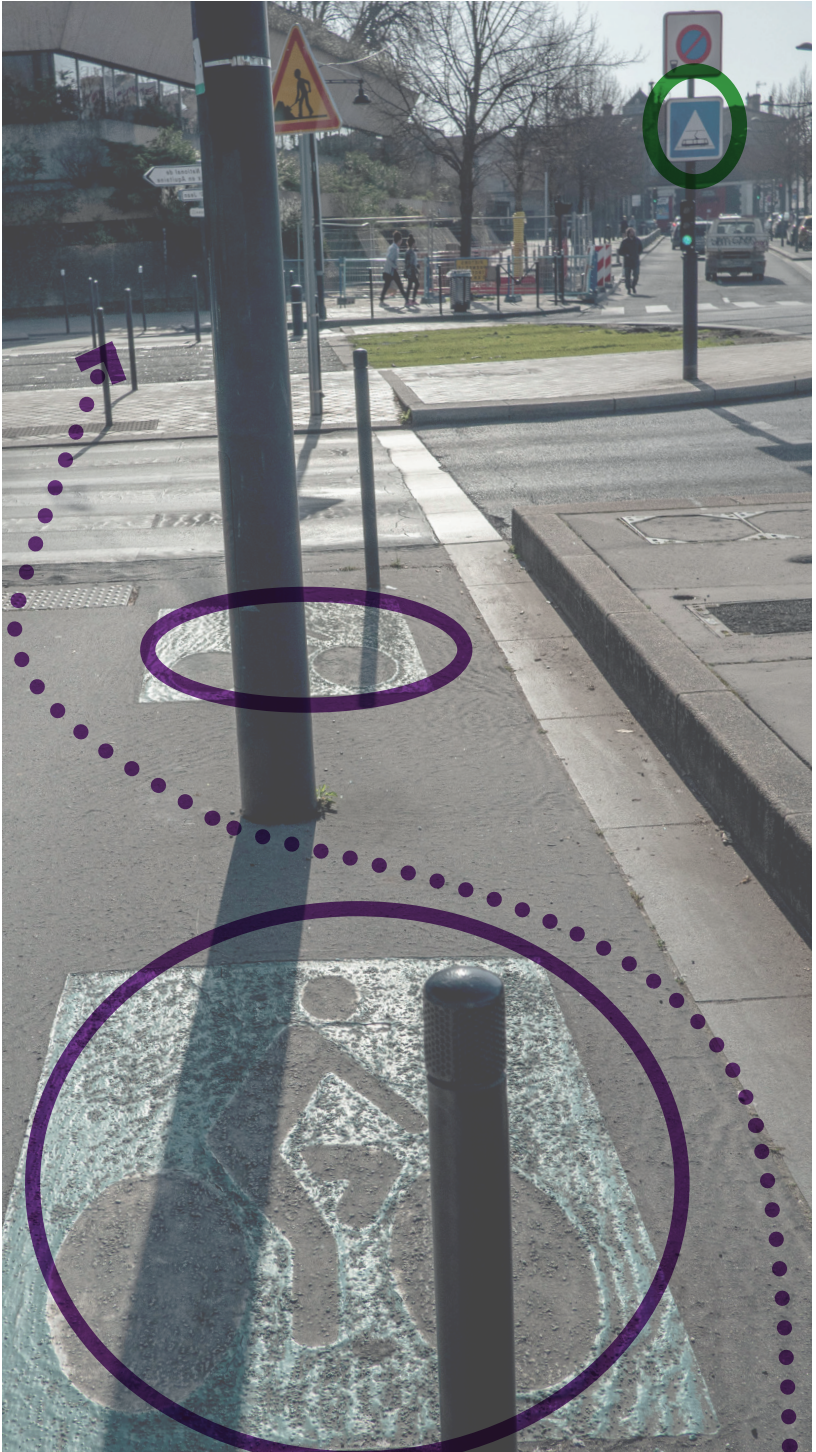
Je roule au pas,  
un pied à terre.

### 6) ma solution

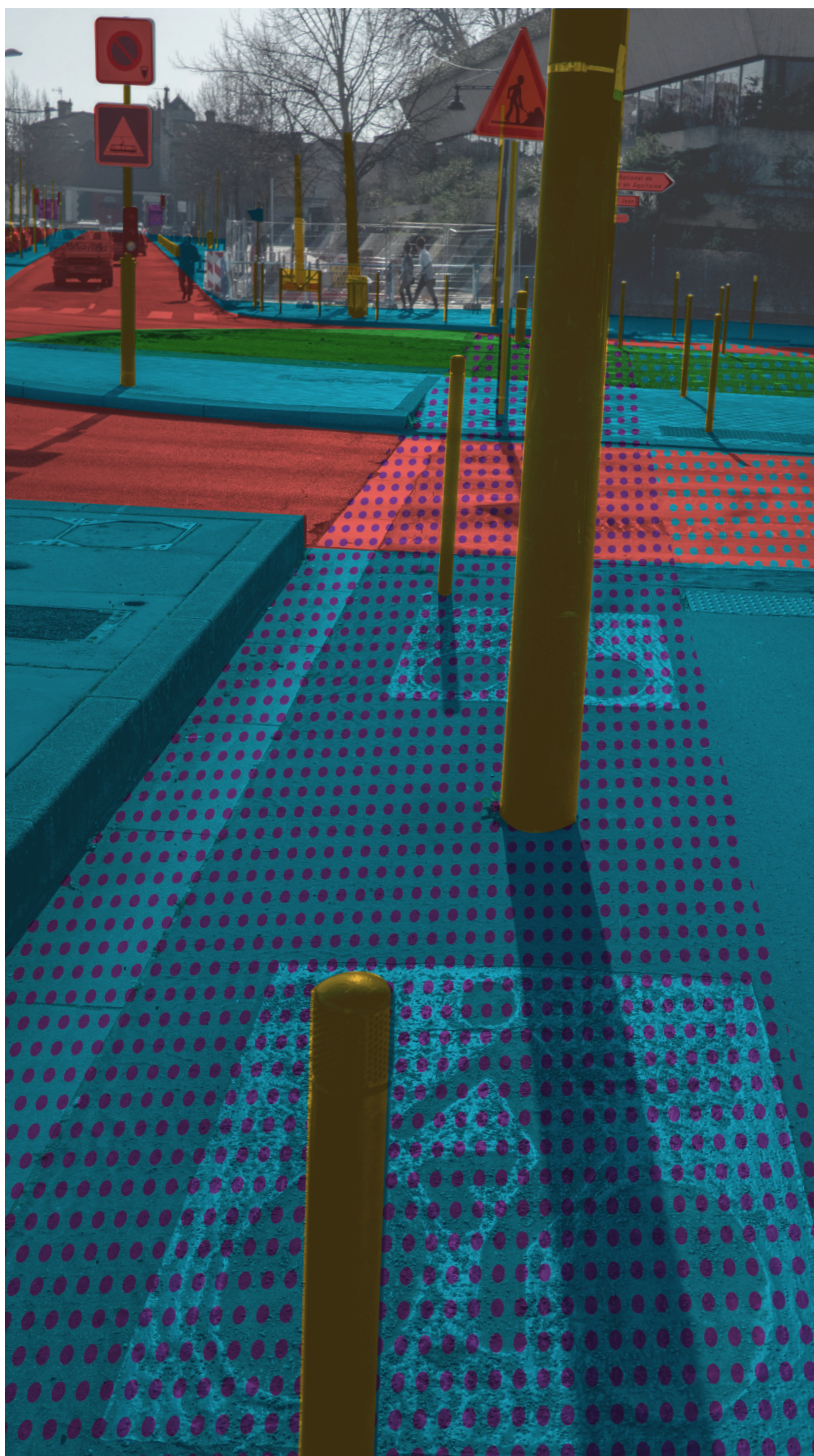
Je ne respecte pas la  
séparation cycliste-  
piéton et me vois obligé  
d'emprunter la portion  
destiné aux piétons.











### 1) mon objectif

J'arrive de la gauche, et aimerais retrouver la piste cyclable en face.

### 2) anticiper l'action

J'ai suivi la bande cyclable jusqu'au trottoir. Je n'ai rien anticipé, je me suis laissé guider, jusqu'à ces deux demi-cercles et ce panneau stop qui me surprend.

### 3) mes repères

La rue et le trottoir se distinguent nettement, même si ils utilisent le même revêtement.

Une bande verte traverse la rue, ce qui me rappelle la bande cyclable que

je viens de quitter. Il y a aussi ce signe stop, ce signe cycliste et une

flèche au sol. Je comprend ces signes individuellement mais

composés ainsi ils me laissent perplexe.

### 4) les saillances

La composition de ces trois signes – le cycliste, le stop, la flèche dans une zone prise entre deux demi-cercles – est

incertaine. Le signe stop peint sur le sol est assez rare, et son injonction à

s'arrêter semble moins catégorique. Les point carré de chaque côté de la bande vertes aussi ont mis un certains temps à être interprétés, car il s'agit bien d'un passage piétons sur lequel est superposé une bande cyclable.

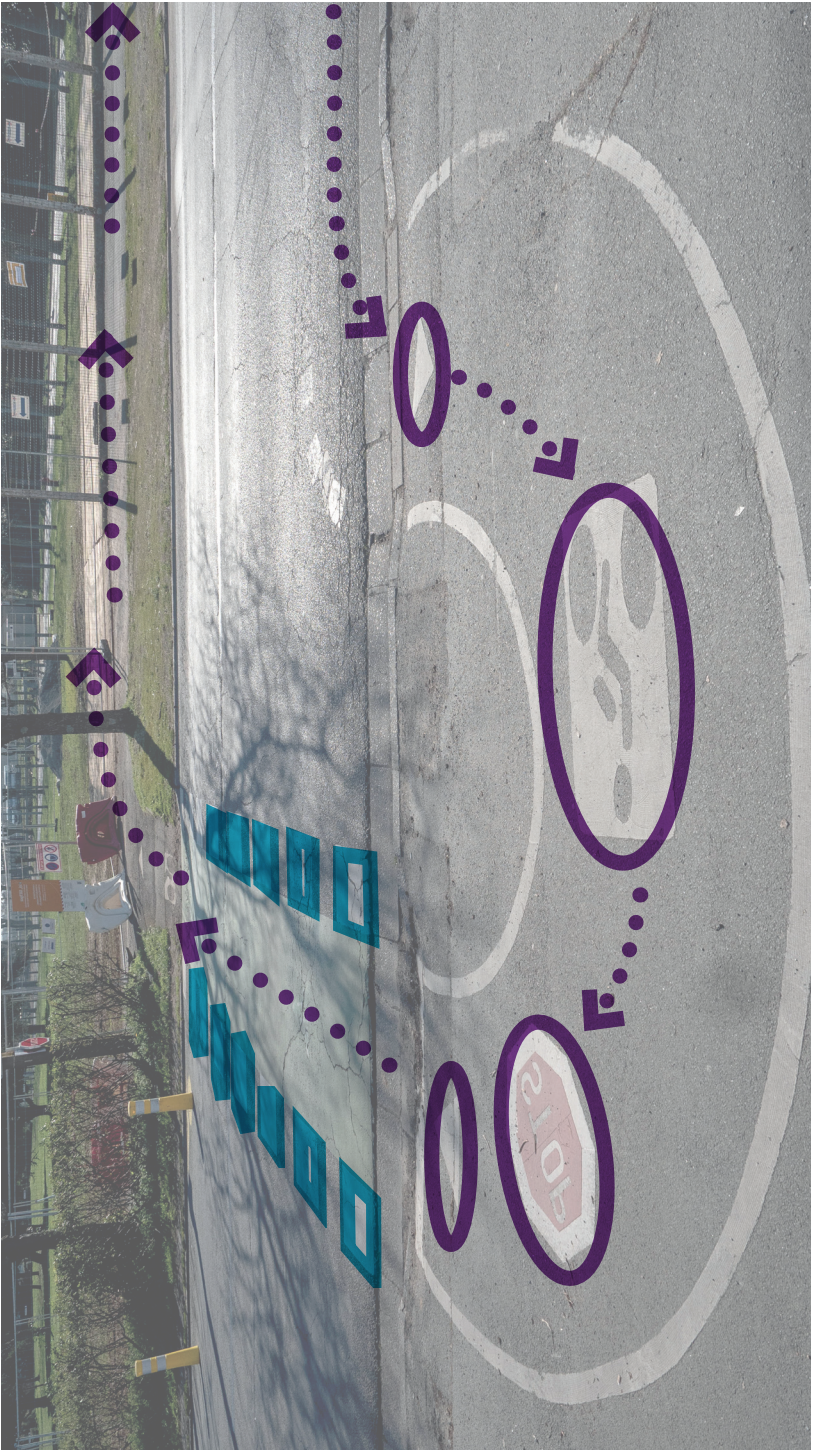
### 5) ma vitesse et mon attitude

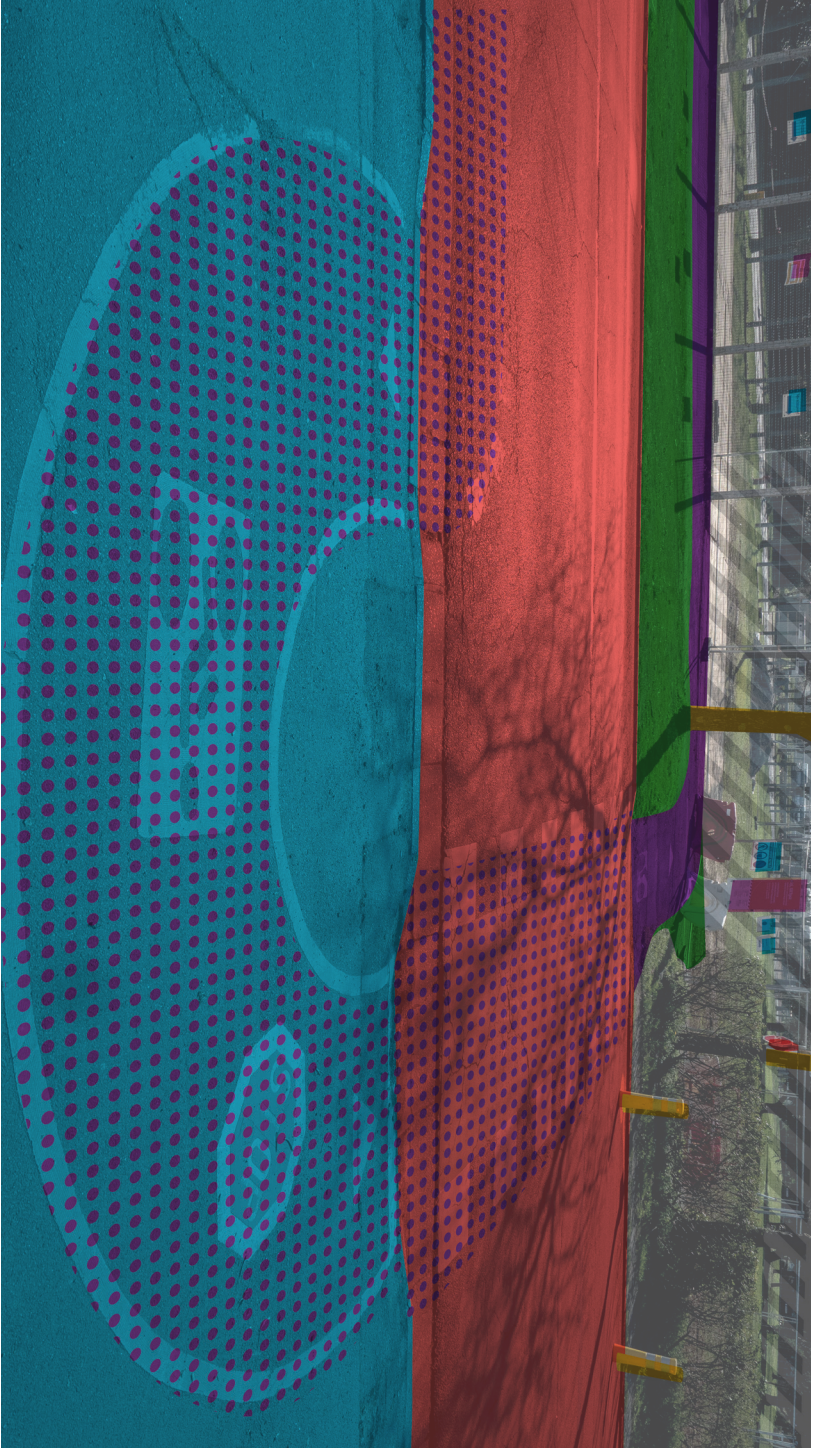
Ces éléments me font me sentir un peu perdu, je roule au pas en regardant au sol et en contrôlant les 2 cotés de la rue. La complexité de ce cheminement capte plus mon attention que les voitures qui passent.

### 6) ma solution

Après avoir assimilé les marquages au sol je les respecte et traverse après avoir observé le stop.







bâtiment  
& arrière plan

zone aménagée &  
signalétique automo-  
bile

zone aménagée,  
passage  
& signalétique cy-  
cliste



zone aménagée,  
passage  
& signalétique piéton



meublement urbain

enseigne  
& publicité

espace  
de transport  
en commun  
& espace vert

zone de travaux

pages précédentes :

L'étude photographique des pages précédentes est une modélisation de notre environnement urbain. L'analyse de nos actions est interprétée à l'aide de la sémiotique hexadique de J. Theureau. J'ai simplifié les 6 étapes de Theureau de la sorte : mon objectif, anticiper l'action, mes repères, les saillances, ma vitesse et mon attitude, ma solution.

Ces modélisations aident à la compréhension des mécanismes de nos actions, grâce à une lecture synthétique de notre milieu. Elles révèlent aussi une contrainte de l'espace qui agit sur nos comportements et itinéraires.

## bibliographie

- Adrian Frutiger, *l'homme et ses signes*,  
2e éd., éd., Atelier Perousseaux, 2014
- Alxa Bodammer et Roland Zuger, *L'autre côté du ciel*,  
L'architecture d'aujourd'hui n°355 nov. –déc. 2004,  
éd. Archi press
- Antoine Bres, *De la voirie à la rue: riveraineté et attrition  
des stratégies d'inscription territoriale des mobilités péri-urbaine*,  
Métropolis « flux » 2006/04 n°66-68,  
éd. Université Paris-Est Marne la Vallée
- Antoine Picon, *La voirie cherche sa voie*,  
L'architecture d'aujourd'hui n°355 nov. –déc. 2004,  
éd. Archi press
- Béatrice Fraenkel, *Actes d'écritures: quand écrire c'est faire*,  
Langages et société 2007/3 n°121-122?  
éd. de la Maison des Science et de l'Homme,
- Béatrice Warde, *The Crystal Goblet: Sixteen Essays on Typography*  
éd. Sylvan, 1955
- Benoit Berthou, *La routes un espaces graphique?*  
Communications et langages, n°195, mars 2018,  
éd. PUF, Paris
- Bruno Latour & Emile Hermant, *Paris, ville invisible*,  
éd. Les empêcheurs de tourner en rond/La découverte, Paris, 1998
- Civic City. Notes pour le design d'une ville sociale*  
*Cahiers 1, 2, 3, 4, 5, 6*  
sous la direction de Ješko Fezer et Matthias Gorlič,  
éd. B42, Paris, 2017
- Face au Brand territorial*,  
sous la direction de Ruedi Baur et Sébastien Thiéry,  
éd. Lars Müller publishers, Zuričh, 2013
- Henry Lefevre, *le droit à la ville*,  
l'homme et la société n°6, 1967,  
éd. l'Harmattan
- Italo Calvino, *Les villes invisibles*,  
ré-impression, éd. folio, Paris, 2018
- Jérôme Denis et David Pointille, *Petite sociologie de la signalétique*  
éd. Presse des Mines, Paris, 2010
- Jošt Hočhuli, *Le détail en typographie*,  
éd. B42, Paris, 2015,



- Ken Garland, *First Things First 2000*,  
Ce manifeste a été publié dans les magazines Adbusters, AIGA  
Journal, Blueprint, Emigre, Eye, Form, Items, entre l'automne 1999  
et le printemps 2000.
- Ladislav Mandel, *Écritures miroir des hommes et des sociétés*,  
éd. Atelier Perousseaux, 1998
- La loi et es conséquences visuelles, directeur de projet Ruedi Baur*,  
éd. Lars Müller publishers, Zurich, 2005
- Marc Dumon et Dominique Von der Mühl, *De la rue à la ville apaisée :  
l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaine suisses  
et française*,  
Métropolis « flux » 2006/04 n°66-67,  
éd. Université Paris-Est Marne la Vallée
- Mirko Zardini, *L'asphalte ou la vraie nature des villes*,  
L'architecture d'aujourd'hui n°355 nov. – déc. 2004,  
éd. Archi press
- Naomi Klein, *No logo*,  
éd. Actes sud, Arles, 2001,
- Norman Potter, *Quest-ce qu'un designer*,  
éd. B42, Paris, 2018
- Robert Bringhurst, *la forme solide du langage*,  
éd. ypsilon, 2011
- Simon Garfield, *Sales caractères , petite histoire de la typographie*,  
éd. Seuil, 2012
- Signalétiques, *Graphisme en France 2013*,  
éd. CNAP, Paris, 2013
- Yves Citton, *L'écologie de l'attention*  
éd. Seuil, 2014

Merci à Sara Martinetti, Patrick Doan, Sébastien Morlighem, Dominique Giroudeau, Malte Martin et à ma Mère.  
Merci à Simon Renaud, Eva Kubinyi, Laurent Herbet et Olivier Cornet pour m'avoir nourris et bousculer intellectuellement.

Merci à Agrafmobile pour le bonne humeur, la philosophie et le papier.

Merci àç Arnaud Fudala, pour son soutien technique et sa patience.

Merci à toute l'ÉSAD d'Amiens, à l'administration, à l'équipe pédagogique, ainsi qu'à tous mes camarades ouverts, curieux et forcément enrichissants.  
Sincèrement.

**Maax** Titres composés en Maax de Damien Gauthier,  
Production Type

**Docu-  
menta** Textes composés en Documenta de Frank E. Blokland,  
Dutch Type Library

**Méta** Notes et légendes composées en Méta d'Erik Spiekermann, FontFont

‡ Imprimé à l'ésad, Amiens, 2019, sur papier:  
◊ – Munken pure 1.1 130 gr.  
Δ – DCP blanc Clairefontaine 120 gr.