

Zeitschrift: Bulletin du ciment
Herausgeber: Service de Recherches et Conseils Techniques de l'Industrie Suisse du Ciment (TFB AG)
Band: 16-17 (1948-1949)
Heft: 16

Artikel: Signalisation routière moderne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-145316>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BULLETIN DU CIMENT

AVRIL 1949

17ÈME ANNÉE

NUMÉRO 16

Signalisation routière moderne

Les bornes marquant le tracé des routes constituent certainement la plus ancienne forme de signalisation routière. Il s'agit de grosses pierres dressées ou de petites pierres entassées, comme cela se pratique encore après des milliers d'années le long des pistes nord-africaines. En Egypte, ces tas prennent le nom d'**almas** et sont particulièrement curieux; ils sont formés de pierres rassemblées par les bédouins qui y ajoutent les oripeaux les plus invraisemblables tels que piquets de tentes cassés, vieux chiffons et jusqu'à de vieux bidons à essence (fig. 1).

Les Romains ont fait un premier progrès avec leurs pierres milliaires qui non seulement marquaient le tracé des routes, mais indiquaient en outre les distances à la capitale (fig. 2). A l'époque d'Auguste, la presque totalité du réseau routier romain était balisé ainsi par des pierres cylindriques de 60 cm. de diamètre environ, et de hauteur variable (1 mille = 1481 m.). L'origine des distances était matérialisée, sur le Forum romain, par une grosse pierre, la **milliarium aureum**, dont le nom fait supposer qu'elle était autrefois recouverte d'inscriptions en lettres d'or. Seule la pierre est encore visible aujourd'hui, ce qui contredit le terme employé par Horace dans une de ses odes « aere perennius » (plus durable que le métal).

Jusqu'au 18^{ème} siècle, le balisage des routes principales était réalisé au moyen de pierres. « A tant et tant d'heures de Berne » peut-on encore lire sur certaines grosses bornes placées autrefois



Fig. 1 La plus ancienne forme de signalisation routière (alama des pistes égyptiennes)

par Leurs Excellences. Le 19^{ème} siècle mit en honneur les panneaux métalliques, haut placés et munis d'inscriptions en lettres très petites. Il fallait du temps aux piétons ou aux cavaliers qui voulaient les déchiffrer. Puis vint l'ère de l'automobile avec laquelle les panneaux-réclames se mêlèrent aux panneaux-

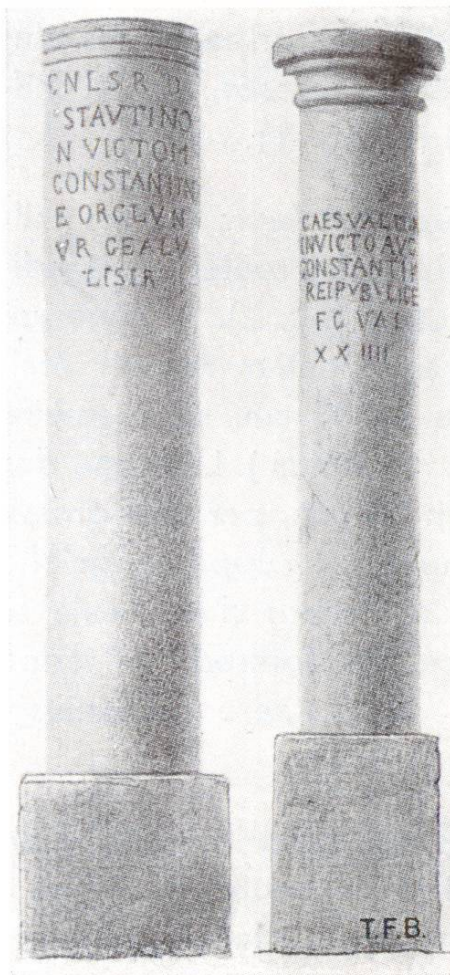


Fig. 2 Deux pierres milliaires au Grand St. Bernard



Fig. 3 Le premier poteau indicateur en béton placé en France vers la fin de la première guerre mondiale

indicateurs d'une façon si envahissante qu'il fallut entreprendre la lutte contre l'usage abusif qu'on faisait de la tôle.

Actuellement, on en vient très fréquemment à remplacer les panneaux de tôle émaillée et les poteaux métalliques par des matériaux résistant mieux aux intempéries, notamment par le béton armé. Depuis une quinzaine d'années, on utilise, conjointement avec le béton, des plaques de lave émaillée pour la surface portant les inscriptions.



Fig. 4 Le premier indicateur avancé du monde, placé par Michelin en 1930. Il est entièrement en béton



Fig. 5 — Combinaison lave-béton, premièrement en France

C'est incontestablement à la fabrique française de pneus Michelin et plus spécialement au **Service de Tourisme Michelin** dirigé par M. Thiroz, que revient le mérite d'avoir eu l'idée de créer une signalisation routière pratiquement inaltérable. La fig. 3 montre un des premiers poteaux indicateurs en béton placé peu après la première guerre mondiale au point le plus élevé de la route des Crêtes, dans les Vosges. Cette forme a été adoptée en France par l'**Instruction Générale sur la Signalisation Routière** de 1946, sous le nom de **borne type Michelin**. En parcourant cette Instruc-

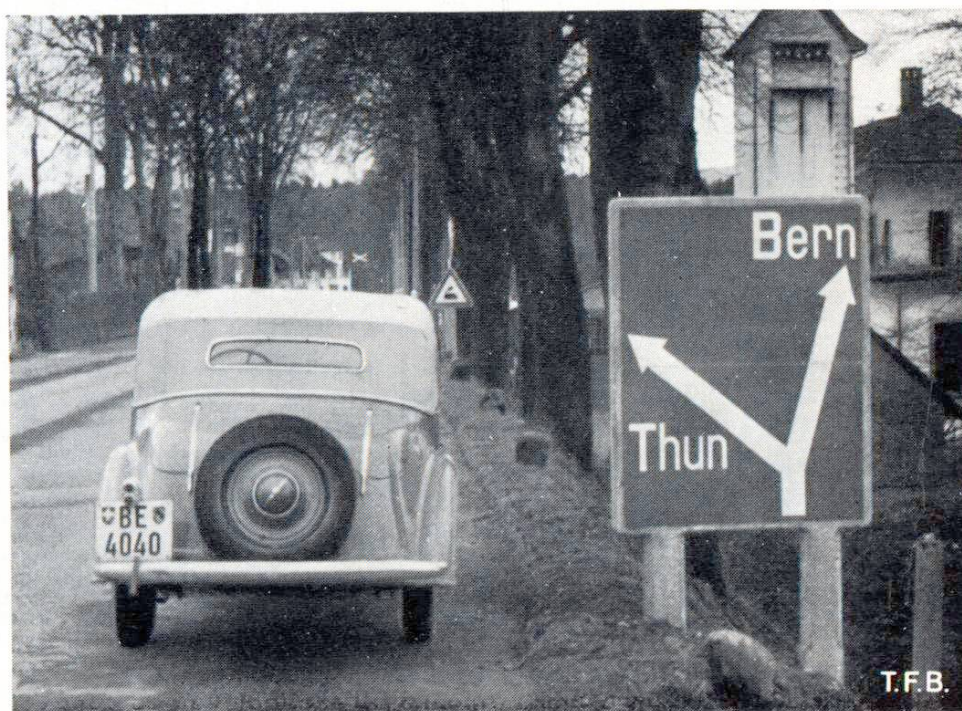


Fig. 6 — Le premier indicateur avancé en lave-béton placé en Suisse

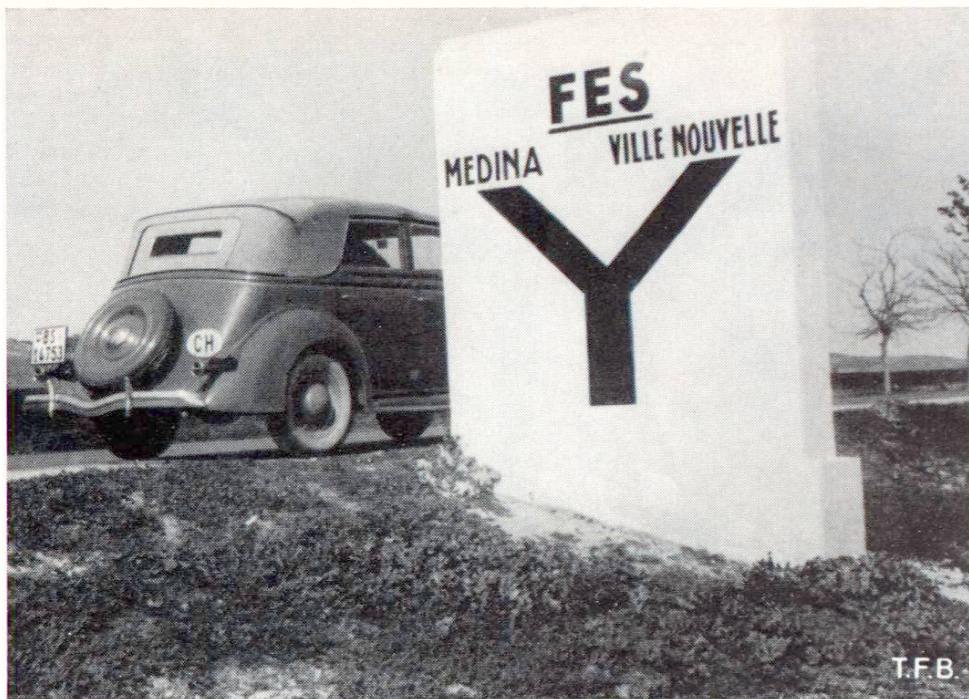


Fig. 7 Les signaux routiers marocains, de grandes dimensions et tout en béton

tion, on constate que le système de signalisation adopté aujourd'hui en France repose presque entièrement sur les propositions Michelin. Les indicateurs de localité, les indicateurs de direction, les signaux de danger, et tout spécialement les indicateurs avancés sont purement des inventions de Michelin. C'est en juillet 1930 que Michelin a placé le premier de ces indicateurs avancés, près de Morteau, non loin de la frontière suisse (fig. 4). Ce signal était complètement en béton armé, mais depuis quinze ans, Michelin utilise pour la partie portant l'inscription, une plaque

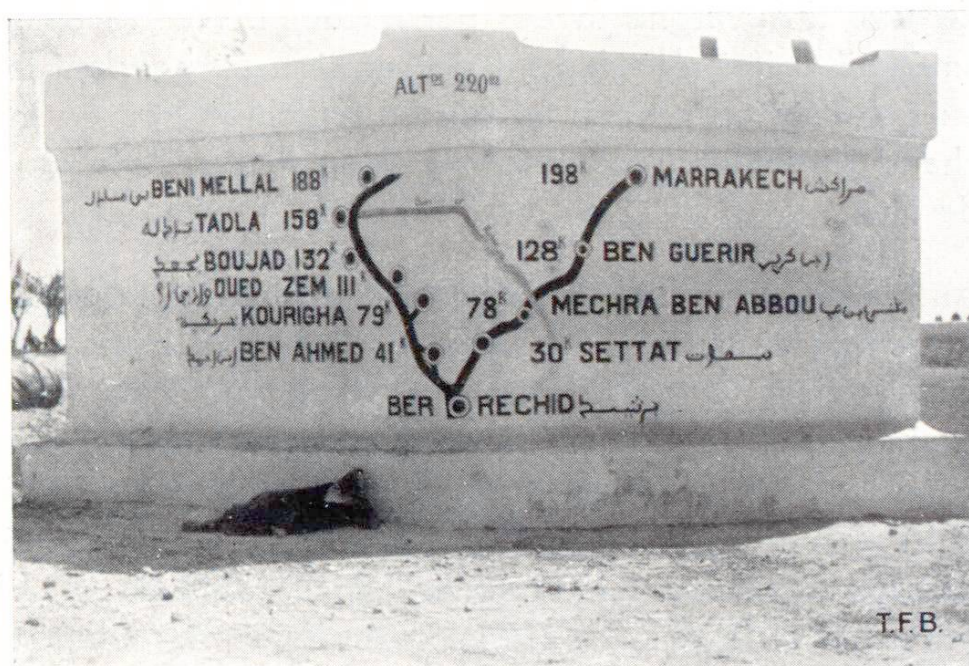


Fig. 8 Indicateur avancé marocain en béton de 2,5 m. de haut, avec dessin schématique du tracé de la route. Couché à l'ombre, un Marocain endormi

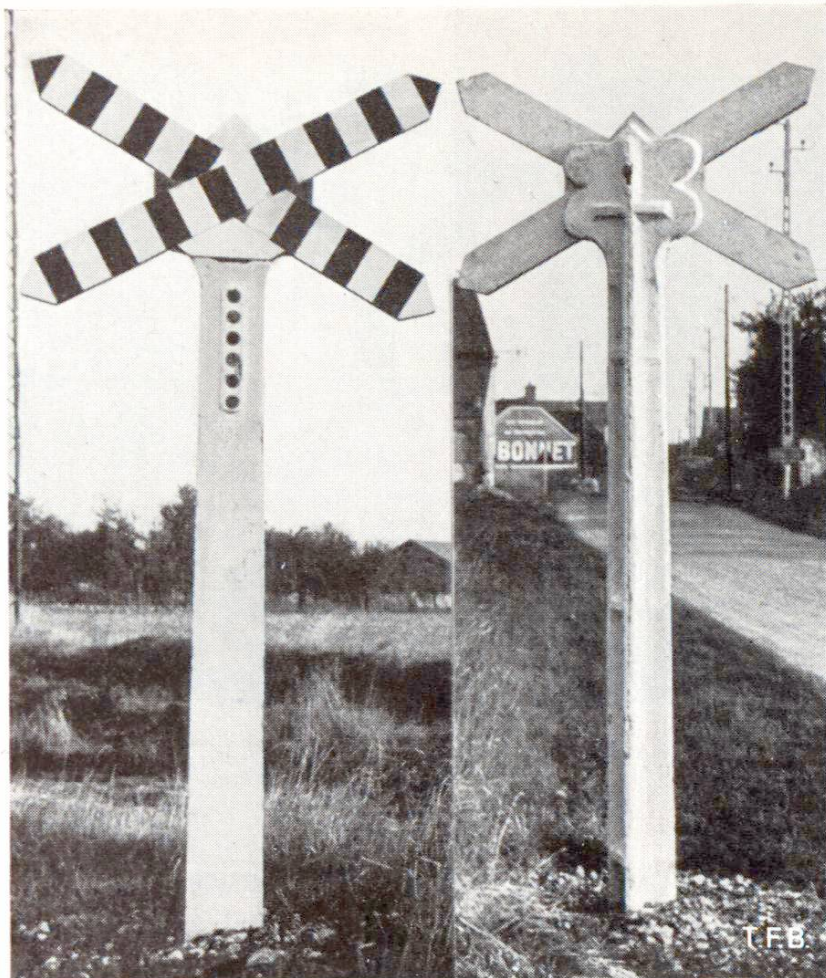


Fig. 9 Le signal pour passage à niveau (la croix de St. André) peut aussi être construit en béton armé. A gauche vu de devant; à droite, vu de derrière

de lave enchassée dans le béton (fig. 5). Depuis 1937, l'A.C.S. est intervenu plusieurs fois à Berne pour qu'on introduise chez nous ces panneaux en lave-béton. Ce n'est qu'en 1948 que le premier indicateur avancé en lave-béton a été placé en Suisse par la Signal A.G. (fig. 6). Au préalable, la fabrique d'émail de Corgémont avait acquis la licence pour l'émaillage des plaques de lave d'Auvergne livrées par Michelin. Tout récemment, on a amélioré l'effet réfléchissant de ces signaux pendant la nuit, soit en y collant un produit tel que le scotchlite, soit en incrustant à chaud de minuscules perles de verre à la surface de la plaque de lave.

Au Maroc, on a créé une signalisation routière influencée par les idées françaises; mais les signaux y sont plus grands que partout ailleurs dans le monde (fig. 7 et 8). Ils ont 2 m. à 2,50 m. de hauteur et présentent un dessin schématique du tracé de la route. Tous les signaux routiers peuvent être construits en béton. En voici encore un exemple (fig. 9), la croix de St. André pour les passages à niveau. La Littoranea Libica, route de 1822 km. entre la Tunisie et l'Egypte, a été jalonnée de bornes kilométriques par les Italiens qui n'ont fait ainsi que perpétuer une tradition des anciens Romains (fig. 10).



Fig. 10 Borne kilométrique en béton de la Littoranea Libica, route de 1822 km reliant la Tunisie à l'Egypte

Les temps modernes voient encore apparaître ce qu'on appelle la **signalisation horizontale**. On pratiquera certainement chez nous ce qui l'est déjà dans d'autres pays, notamment la séparation des voies de circulation par des lignes peintes sur la chaussée. Une

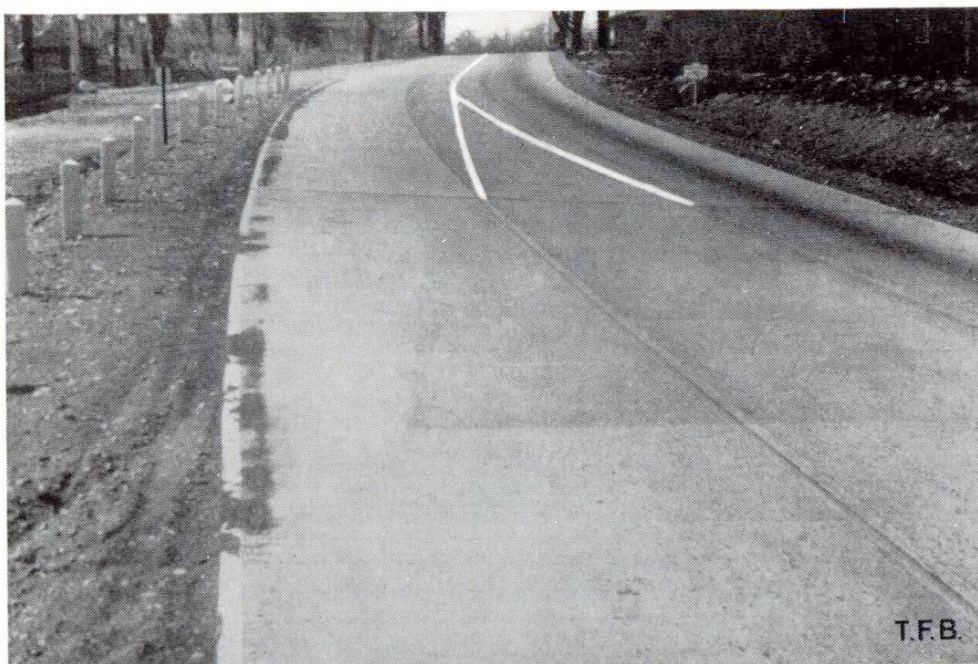


Fig. 11 Une route en béton avec ses joints longitudinaux marquant les voies de circulation. La ligne blanche peinte à l'axe indique que dans cette zone, il est interdit d'utiliser la bande centrale pour dépasser, jusqu'à l'endroit où cette ligne se divise de nouveau en deux branches

8 ligne continue signifie qu'on se trouve dans une zone dangereuse et qu'il est interdit de franchir cette ligne; ailleurs on trouve des lignes discontinues qui marquent simplement les différentes voies de circulation et qu'il est permis de franchir en cas de nécessité. Avec les routes en béton, il n'est pas besoin de peindre ces lignes qui sont matérialisées par les joints longitudinaux. Voici par exemple une route en béton à trois voies aux U.S.A. (fig. 11). Aux endroits où il est interdit d'utiliser la bande centrale pour dépasser, la chaussée est divisée en deux voies de circulation par une ligne blanche. Ce n'est que lorsque cette ligne se divise en deux branches qu'on peut à nouveau dépasser en empruntant la bande centrale. G.