



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.2
6 janvier 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-huitième session, 20-22 mars 2006,
point 5 o) de l'ordre du jour)

RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE R.E.2¹

Panneaux à message variable

Document révisé soumis par le groupe restreint

Le groupe restreint réunissant des représentants de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France et des Pays-Bas, sous la présidence de l'Espagne, a élaboré la proposition révisée suivante relative aux panneaux à message variable. Y sont incorporées des observations reçues des membres du WP.1 après la quarante-septième session.

¹ La précédente version du présent document a été publiée sous la cote TRANS/WP.1/2005/6/Rev.1.

Panneaux à message variable

Il est proposé d'ajouter le texte suivant à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2). Il est laissé à l'appréciation du secrétariat du WP.1 de suggérer à quel endroit ces textes devraient être insérés dans la R.E.2. Le groupe restreint est d'avis que l'adjonction de ces textes rend caduque l'actuel paragraphe 2.3.

Le groupe restreint estime que l'insertion de ces points est une bonne solution à court terme. Il recommande qu'ultérieurement, lorsque ces points feront partie de la Convention sur la signalisation routière, les «signaux d'exploitation par voie» soient introduits en tant que rubrique distincte de manière à ne plus être considérés comme des signaux lumineux particuliers de circulation. Ces signaux d'exploitation par voie en effet, à l'heure actuelle, affichent aussi souvent des valeurs limites de vitesse (ou de vitesse conseillée) comme indication positive qu'une voie particulière peut être empruntée, état de fait qui conduit à un curieux mélange entre panneaux routiers et signaux de voie.

Il est en outre recommandé d'ajouter quelques règles pour définir la priorité entre les restrictions de vitesse qui sont indiquées sur des panneaux fixes et celles qui sont affichées sur des panneaux à message variable.

Il est recommandé:

- a) que les limites de vitesse affichées sur des panneaux à message variable (au moyen de la version «électronique» du signal C-14) soient prioritaires par rapport aux limites de vitesse indiquées sur des panneaux fixes, et
- b) que la version «électronique» du signal C-17a soit employée pour mettre fin aux limites de vitesse affichées sur des panneaux à message variable; à partir de là, la dernière limite indiquée sur un panneau C-14 fixe (s'il en existe) redevient «valable».

Notes:

- 1) Le propriétaire de la route, l'administrateur de la circulation ou l'exploitant de la route doivent faire en sorte que les limites de vitesse indiquées ne soient jamais contradictoires lors de l'emploi de plusieurs systèmes à panneaux PMV sur le même tronçon de route;
- 2) Le propriétaire de la route doit aussi faire en sorte que les limites de vitesse affichées sur les panneaux PMV ne soient jamais supérieures à celles indiquées sur les panneaux fixes le long du même tronçon de route;
- 3) La version électronique du signal C-17a doit aussi servir d'indication de «fin de restriction» en ce qui concerne les croix rouges employées sur les panneaux à message variable.

1. Définition

































Un panneau à message variable (PMV) est un panneau conçu pour afficher un parmi plusieurs messages qui peuvent être affichés alternativement ou allumés ou éteints en fonction des besoins¹ (note: toutes les notes sont regroupées à la fin du document).

2. Inversion des couleurs

Comme indiqué au paragraphe 1 bis de l'article 8 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière, les symboles de teinte sombre peuvent apparaître en teinte claire, les fonds de teinte claire étant alors remplacés par des fonds sombres.

3. Liste des signaux recommandés par la Convention de Vienne qui pourraient être utilisés pour les panneaux à message variable (PMV)














Il est recommandé de n'employer que les signaux suivants pour les panneaux PMV. Il convient de noter que les panneaux PMV ne sont allumés qu'en cas de besoin. Dans le cas des signaux de réglementation, cela veut dire que la restriction n'est pas toujours applicable, alors que dans le cas des signaux d'avertissement de danger, cela veut dire que les panneaux PMV ne sont utilisés que lorsque le danger est imminent; enfin, dans le cas des signaux d'indication cela veut dire que les panneaux PMV ne sont employés que temporairement lorsque des informations particulières doivent être communiquées.

Signaux d'interdiction, de restriction ou d'obligation	Signaux d'avertissement de danger	Signaux et panneaux supplémentaires de direction, de position ou d'indication
<i>Interdiction ou restriction</i>	A-4a;  A-4b 	<i>Direction, position ou indication</i>
C-1a 	A-5 	G-1a 
C-2 	A-9 	G-1b 
C-3e 	A-16 	G-1c 
C-10 	A-17a 	G-11b 
C-13aa 	A-23 	G-12 
C-13ba 	A-24 	G-17 
C-14 	A-31 	<i>Panneaux supplémentaires</i>
C-17a 	A-32 	H-1 
C-17b 		H-2 
C-17c 		H-5a 
C-17d 		
<i>Obligation</i>		
D-1a 		
D-9 		

Il est recommandé d'étendre la signification du signal d'avertissement de danger (A-14) «débouché de cyclistes» pour lui donner le sens de «cyclistes débouchant, traversant ou empruntant la route».

4. Nouveaux signaux à utiliser sur les panneaux à message variable

[Chap. III, art. 23, par. 11, ajouter: «S'il n'est pas possible de placer des signaux au-dessus de chaque voie, la ou les voies affectées à la circulation peuvent être indiquées sur un seul signal.» (Voir proposition I-1).]

Signaux de réglementation spéciale	Signaux d'avertissement de danger	Signaux et panneaux supplémentaires de direction, de position ou d'indication
E-17 (affectation des voies)  ii E-18a, E-18b, E-18c, (utilisation de l'accotement stabilisé)  iii	A-33 (piétons)  iv A-34 (route glissante – verglas ou neige)  v A-35 (accident)  vi A-36 (brouillard)  vii A-37 (véhicule circulant à contresens)  viii	<i>Direction, position ou indication</i> G-23 (déviation)   G-25 (route barrée)  ix G-26 (sortie fermée)  x G-27 (voie réservée au covoiturage)  <i>Panneaux supplémentaires</i> H-10 (chasse-neige)  xi

[On trouvera ci-après quelques définitions des nouveaux signes et des exemples correspondants:]

Signaux de réglementation

Signaux d'obligation


I-1. Réglementation de l'affectation des voies [en tant que solution de remplacement des «signaux de voie» placés au-dessus de chacune des voies d'une chaussée, comme proposé dans l'amendement de la Convention de Vienne entré en vigueur le 30 novembre 1995.]




Exemple pour indiquer que seule la voie de gauche est ouverte

Toute autre combinaison de croix et de flèches est autorisée, y compris pour les routes qui comportent plus de deux voies.


Signaux d'avertissement de danger


A-33. Piétons sur la route 


A-34. Route glissante – verglas ou neige 

Une autre possibilité consiste à combiner A-9 et le panneau additionnel H-9



A-35. Obstacle dû à un accident ^{xii}

A-36. Visibilité réduite – brouillard, pluie ou neige ^{xiii}

A-37. Véhicule circulant à contresens ^{xiv} avec adjonction éventuelle d'un texte explicatif dans la langue nationale.

Signaux d'indication et de direction

Signaux d'indication (messages PMV concernant le tronçon routier sur lequel le véhicule se trouve)

G-24a-c. Accotement stabilisé temporairement utilisable ou non utilisable

– G-24a: Utiliser l'accotement stabilisé



– G-24b: Fin de l'utilisation de l'accotement stabilisé



– G-24c: Quitter l'accotement stabilisé




G-25. Route barrée – obligation d'emprunter la prochaine sortie



G-26. Prochaine sortie fermée – poursuivre la route



G-27. Voie réservée au covoiturage ^{xv}

H-10. Attention ralentir – chasse-neige en service



Signaux de direction (messages PMV concernant d'autres tronçons routiers)

G-23. Itinéraire de déviation recommandé (déviation)



^{xvi}

5. Relation entre la situation sur la route et les classes de signaux routiers sur les PMV

Des signaux d'avertissement de danger aux signaux d'indication

Pour différencier le plus possible les signaux d'avertissement de danger des autres signaux, ces signaux devraient être les seuls à utiliser le triangle rouge et ils devraient être placés au même endroit que les PMV ou à proximité (moins de 2 km). Pour annoncer une situation dangereuse à une certaine distance en aval du PMV (plus de 2 km), des signaux d'indication doivent être utilisés. Ils peuvent porter les mêmes symboles mais dans un carré et sans triangle rouge. Pour faire ressortir clairement la différence entre un avertissement de danger imminent et l'indication d'un danger prévu à une certaine distance, des informations supplémentaires (par exemple l'indication de la distance) sont nécessaires.

Des panneaux additionnels aux panneaux d'indication

Certains des symboles utilisés dans les panneaux additionnels peuvent aussi être utilisés en tant que messages d'indication (moyennant adaptation de leur taille aux nouvelles dimensions).

6. Teneur et structure des messages affichés sur les PMV

Différencier les messages PMV concernant la circulation et les messages PMV ne concernant pas la circulation.

Messages PMV concernant la circulation

1. Lorsqu'on utilise des panneaux PMV à pictogrammes, l'information principale doit être communiquée par ceux-ci. Des pictogrammes spécifiques, s'ils existent, doivent toujours être choisis de préférence aux pictogrammes génériques (par exemple le pictogramme «embouteillage» doit être utilisé de préférence au pictogramme «danger général» A-31).
2. Utiliser le plus possible des symboles dans la partie texte.
3. Éviter les messages alternés.
4. Éviter les répétitions, sauf s'il s'agit de familiariser les conducteurs à des pictogrammes nouveaux.
5. Utiliser uniquement des abréviations internationales et connues de tous (par exemple, «km» pour kilomètres, «min» pour minutes, etc.).
6. Limiter autant que possible le nombre de mots et de symboles (par exemple 7 au maximum).
7. Les messages de réglementation doivent apparaître sans aucun texte.
8. Si un texte est utilisé dans des messages d'avertissement de danger, donner l'information concernant la nature du danger à la première ligne. Laisser la deuxième ligne vide (si vous

disposez de trois lignes) et, si nécessaire, donner des informations complémentaires succinctes à la troisième ligne.

9. Si un texte est utilisé pour des messages concernant une situation dangereuse à plus grande distance (plus de 2 km), donner d'abord l'information concernant la nature de celle-ci à la première ligne, puis indiquer la distance et/ou la longueur en cause à la deuxième ligne, et, si cela est utile, donner des informations complémentaires (par exemple conseils, indication de la cause) à la troisième ligne.

10. En cas de déviation sur une autre route, il peut être utile, en amont d'un embranchement, de séparer les panneaux indicateurs de direction permanents des recommandations concernant l'itinéraire de déviation. Il est alors possible d'avoir des panneaux séparés ou alternés, l'un indiquant la longueur en cause, la nature du danger et le lieu et l'autre indiquant la nouvelle destination et l'itinéraire de déviation recommandé.

Messages PMV ne concernant pas la circulation

On peut répartir ces messages en trois catégories: les messages neutres, les messages concernant la sécurité générale et les autres messages.

11. D'une manière générale, en l'absence de message concernant le trafic à afficher, les panneaux devraient être vides.

12. Les messages neutres (par exemple lignes de pointillés, heure, température) servent à indiquer que le panneau fonctionne mais qu'aucun message routier spécifique n'est affiché; si l'on estime nécessaire d'en afficher un, ce message doit en tout état de cause être très court et présenté de façon à ne pas pouvoir être confondu avec une information routière proprement dite (c'est-à-dire placé au hasard sur la partie texte).

13. Les messages concernant la sécurité générale (annonces de sécurité routière) ne sont normalement pas recommandés car ils pourraient détourner l'attention des conducteurs des messages concernant le trafic proprement dit. Ils ne devraient être affichés que dans le cadre d'une campagne temporaire de sécurité générale. Quel que soit le cas, les messages ne concernant pas la circulation ne doivent comporter aucun pictogramme.

14. Les autres messages, par exemple commerciaux ou publicitaires, ne sont pas admis.

Notes

ⁱ Définition utilisée par CENTRICO.

ⁱⁱ Signal déjà utilisé en Espagne (feux de signalisation – croix et flèches).

ⁱⁱⁱ G-24a, b, c: modèle allemand; pictogrammes déjà utilisés en Allemagne et aux Pays-Bas.

^{iv} Signal déjà utilisé selon certains codes de la route nationaux (par exemple Espagne, Pays-Bas).

^v Projet COST 30 BIS (1985).

^{vi} Projet COST 30 BIS (1985).


^{vii} Projet TROPIC (1998).

^{viii} Projet TROPIC – modèle du Royaume-Uni (1998).

^{ix} Modèle italien (d'après le VMS WHITE BOOK, 1991), également adopté par la France.

^x Modèle français.

^{xi} Modèle italien – panneau additionnel pour les engins de déneigement.

^{xii} Projet COST 30 BIS (1985). D'autres possibilités ont été essayées (à savoir, le pictogramme du projet TROPIC ) , mais celui proposé semble actuellement être le mieux adapté techniquement.

^{xiii} Le projet TROPIC a mis à l'essai cette variante, dont on a constaté qu'elle était la meilleure en cas de mauvaise visibilité en général.

^{xiv} Pour le moment il n'existe aucun modèle mieux adapté. La recommandation prévoit d'utiliser un texte à côté ou au-dessous du pictogramme («véhicule venant à contresens, ralentir»).

^{xv} Ce pictogramme pour la voie réservée au covoiturage indique qu'il existe une voie spéciale ouverte aux véhicules transportant «deux ou plus» passagers; l'utilisation de cette voie peut être rendue plus restrictive par l'indication d'un chiffre plus élevé sur le panneau (3 ou plus, ou 4 passagers par véhicule, ou le symbole BUS).

^{xvi} Une flèche noire et jaune a été mise au point dans le cadre du projet SERTI. Cette flèche a été choisie pour éviter le risque de confusion entre ce signal d'indication de déviation et les symboles en forme de flèche utilisés sur les signaux de direction et d'indication d'itinéraire recommandé sur les panneaux à message variable. Ce signal est destiné à être utilisé dans l'un de trois sens ci-après: vers la gauche, vers la droite et vers le haut. Il convient de noter la similarité entre le signal SERTI et la flèche du signal COST 30 BIS (actuellement utilisé en Allemagne) réalisant une approche plus harmonieuse de la fonction et de la forme.
