



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2005/6/Rev.1
1^{er} juillet 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

(Quarante-septième session, 12-15 septembre 2005,
point 5 k) de l'ordre du jour)

RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE R.E.1 ET R.E.2

Panneaux à message variable (PMV)

Document révisé soumis par le groupe restreint

Le groupe restreint des panneaux à message variable (PMV) s'est réuni à Hanovre le 2 juin 2005. Il a établi une version révisée du document qui avait été présenté à la quarante-sixième session du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières. Aucune observation concernant la première version du document n'avait été reçue des membres du WP.1 après cette session. Comme il avait été invité à le faire, le groupe restreint a aussi examiné les panneaux PMV devant être utilisés dans les tunnels, et le présent document rend compte en annexe de ses conclusions.

Au cours des discussions, il a été soulevé deux points qui ont été jugés trop complexes pour que l'on puisse les résoudre avant la quarante-septième session du WP.1, à savoir:

1. Le problème des règles de priorité lorsque les panneaux PMV sont utilisés sur une route où des panneaux fixes réglementent également la circulation. La même question se pose pour les règles de priorité entre panneaux PMV de différents systèmes de réglementation de la circulation sur le même tronçon de route. Le groupe restreint s'est déclaré prêt à établir une proposition concernant ces règles de priorité.

2. Systèmes d'exploitation par voie. Les panneaux PMV, dans ces systèmes, sont utilisés pour réglementer la circulation dans chaque voie. Les restrictions affichées sur les PMV (y compris les limitations de vitesse), s'appliquent à la voie considérée. Actuellement ces PMV sont décrits dans la Convention de Vienne comme feux de circulation (chap. III, art. 23.11). Sur ce point, les prescriptions sont déjà dépassées par la réalité, car dans de nombreux systèmes les indications de limitation de vitesse ou de restriction de la vitesse par voie sont utilisées pour exprimer une indication «positive» selon laquelle la voie est libre, fonction qui n'est pas traitée dans cet article. Le petit groupe estime donc qu'il conviendrait d'apporter des modifications plus profondes au texte de la Convention pour faire place à ces systèmes.

Le groupe restreint propose d'établir des propositions tendant à résoudre ces deux problèmes, et il soumettra un document à ce sujet pour examen à la quarante-huitième session (printemps 2006).

* * *

[Un nouvel article sur les panneaux à message variable pourrait être inséré dans le chapitre II (ou pourrait reprendre l'article 20 ou l'article 22, actuellement non utilisés) de la Convention de 1968 sur la signalisation routière.]

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

[L'actuel paragraphe 1 *bis* de l'article 8 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière pourrait être placé ici.]

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

[Le groupe restreint recommande d'étendre la signification du signal d'avertissement de danger (A-14) «débouché de cyclistes» pour lui donner le sens de «cyclistes sur la route».]

Signaux de réglementation	Signaux d'avertissement de danger	Signaux d'indication et de direction	
		Signaux d'indication	Signaux de direction
C-1a 	A-4a;  A-4b 	G-11 	G-1a 
C-2 	A-5 	G-12 	G-1b 
C-3e 	A-9 	G-17 	G-1c 
C-10 	A-16 	H-1 	
C-13aa 	A-17 	H-2 	

Signaux de réglementation	Signaux d'avertissement de danger	Signaux d'indication et de direction	
		Signaux d'indication	Signaux de direction
C-13ba  C-14  C-17 ^a  C-17d  <i>Signaux d'obligation</i> D-1a  D-9 	A-23  A-24  A-31  A-32 	H-5 	

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	Signaux d'avertissement de danger	Signaux d'indication et de direction	
		Signaux d'indication	Signaux de direction
<i>Signaux d'obligation</i> I-1 (affectation des voies)  ²	A-33 (piétons)  ³ A-34 (route glissante – verglas ou neige)  ⁴ A-35 (<i>accident</i>)  ⁵ A-36 (<i>brouillard</i>)  ⁶ I-2 (conducteur circulant à contresens)  ⁷	G-24a, G-24b, G-24c, (utilisation de l'accotement stabilisé)  ⁸ G-25 (route barrée)  ⁹ G-26 (sortie fermée)  ¹⁰ G-27 (voie réservée au covoiturage)  H-10 (chasse-neige)  ¹¹	G-23 (déviation)  

[On trouvera ci-après quelques définitions des nouveaux signaux 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  12

A-36. Visibilité réduite – brouillard, pluie ou neige  13

I-2. Conducteur circulant à contresens  14

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  15

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)   16

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 nouveaux pictogrammes.
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 (à l'exception de l'information additionnelle relative à la «longueur» en cause si nécessaire).
8. Si un texte est utilisé dans des messages d'avertissement de danger, donner l'information concernant la prescription ou le danger à la première ligne. Ne pas indiquer la distance et/ou la longueur en cause à la deuxième ligne (le signal est toujours à proximité immédiate ou à moins de 2 km du point dangereux) 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 de les afficher, ces messages doivent en tout état de cause être très courts et être affichés au bas des panneaux de façon à ne pas pouvoir être confondus avec une information routière proprement dite (c'est-à-dire placés au hasard sur la partie texte).
13. Les messages concernant la sécurité générale (annonces de sécurité routière – par exemple campagnes de sécurité) 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

- ¹ Définition utilisée par CENTRICO.
- ² Signal déjà utilisé en Espagne (feux de signalisation – croix et flèches).
- ³ Signal déjà utilisé selon certains codes de la route nationaux (par exemple Espagne, Pays-Bas).
- ⁴ Projet COST 30 BIS (1985).
- ⁵ Projet COST 30 BIS (1985).
- ⁶ Projet TROPIC (1998).
- ⁷ Projet TROPIC – modèle du Royaume-Uni (1998).
- ⁸ G-24a, b, c: modèle allemand; pictogrammes déjà utilisés en Allemagne et aux Pays-Bas.
- ⁹ Modèle italien (d'après le VMS WHITE BOOK, 1991), également adopté par la France.
- ¹⁰ Modèle français.
- ¹¹ Modèle italien – panneau additionnel pour les engins de déneigement.
- ¹² 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.
- ¹³ 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.
- ¹⁴ 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»).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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.

Annexe

Observations du groupe restreint des PMV concernant les dispositions relatives aux PMV présentées dans les «Recommandations du Groupe d'experts de la sécurité dans les tunnels routiers» dans le document TRANS/AC.7/9

Le groupe restreint des PMV approuve les pictogrammes suivants proposés par le Groupe d'experts de la sécurité dans les tunnels;

1. Signaux de réglementation de la circulation (existant déjà dans la Convention de Vienne de 1968 – chap. 3 «Signaux lumineux de circulation», art. 23, points 11 et 12).
2. *Incendie dans un véhicule.* L'idée est bonne, ainsi que le pictogramme, mais celui-ci devrait être placé dans un triangle rouge. Il ne devrait pas comporter de gris, ni de ligne tracée au sol.

Par contre, le groupe restreint des PMV n'est pas d'accord sur les recommandations ci-après:

1. *Panne.* Le sens du signal F2 utilisé ici comme panneau additionnel («panne») diffère de la signification définie dans la Convention de Vienne de 1968 («services de dépannage»). Nous proposons d'introduire un nouveau signal qui exprime de manière plus claire et plus spécifique le message d'avertissement relatif à la présence d'un véhicule en panne.



2. *Accident.* Le problème de l'accident sur la route a été largement discuté dans le cadre des travaux concernant les PMV depuis le milieu des années 80. Les variantes de solutions proposées par le groupe restreint des PMV pour les accidents (voir le panneau A-35) ont été essayées et adoptées et sont déjà en application dans certains codes nationaux. Le signal est plus grand et il est inscrit dans un triangle rouge. Le pictogramme proposé par le Groupe d'experts de la sécurité dans les tunnels routiers est difficile à interpréter et il ressemble plutôt à une plaque additionnelle (en plus petit et en moins clair).
3. *Allumez vos feux de détresse.* Ce signal n'est pas acceptable. Il devrait s'agir d'un signal obligatoire (p. 44). Le modèle devrait être amélioré.
4. *Arrêtez votre moteur si l'embouteillage persiste.* Ce signal n'est pas non plus acceptable (en gros pour les mêmes raisons).
