



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/115/Add.1  
18 avril 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET  
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTE-QUATRIÈME SESSION**

(Genève, 26-28 mars 2008)

Additif

**RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules

Note du secrétariat

1. Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif aux Règles spéciales concernant certaines catégories de véhicules (document de base: ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.2) tel qu'adopté par le Groupe de travail au cours de sa cinquante-quatrième session (voir ECE/TRANS/WP.1/115, paragraphes 20-21).
2. Le contenu de ce texte sera incorporé dans la nouvelle Résolution d'ensemble R.E.1 en tant que chapitre 7 (voir document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.7).

## **R.E.1**

*(Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.2  
apparaissent en gras)*

### **Chapitre 7 Règles particulières concernant certaines catégories de véhicules**

Si les accidents impliquant des véhicules lourds sont moins nombreux que ceux n'impliquant que des véhicules légers, en revanche leurs conséquences sont bien plus graves, en particulier lorsqu'il s'agit d'autobus ou d'autocars

Les recommandations contenues dans le présent chapitre visent notamment à renforcer la signalisation de ces véhicules lourds pour en améliorer la visibilité et à préciser certaines règles qui devraient être appliquées selon la catégorie de véhicules concernée afin d'accroître la sécurité de la circulation.

#### **7.1 Véhicules de transport en commun de personnes**

##### **7.1.1 Contexte**

La Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 ainsi que l'Accord européen la complétant (Article 15) se limitent à définir, pour les véhicules des services réguliers de transport en commun de personnes, des règles de priorité lorsqu'ils quittent un arrêt signalé comme tel.

Les présentes recommandations visent à compléter ces dispositions en ce qui concerne, d'une part, la signalisation des véhicules de transport en commun de personnes et notamment celle des autobus et des autocars scolaires, et d'autre part, la formation que devraient suivre les conducteurs de ces véhicules afin d'assurer une sécurité optimale.

##### **7.1.2 Recommandations**

###### **7.1.2.1 Signalisation des autobus et des autocars**

Afin de renforcer la visibilité des autobus et des autocars, notamment de nuit lorsqu'ils effectuent des trajets en rase campagne, ces véhicules devraient être équipés en latéral et à l'arrière de bandes de signalisation rétro réfléchissantes de couleur:

- blanche ou jaune en latéral,
- rouge ou jaune à l'arrière,

conformément au Règlement N°104<sup>1</sup> de la CEE-ONU annexé à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

---

<sup>1</sup> Règlement N°104: Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des marquages rétro réfléchissants pour véhicules des catégories M, N et O.

### 7.1.2.2 Signalisation des autobus et autocars scolaires

En sus de la signalisation visée au paragraphe précédent, les véhicules, construits, aménagés et identifiés en tant qu'autobus et cars scolaires, et utilisés de manière permanente et exclusive à ce type de transport, devraient être munis de la signalisation définie à l'alinéa a) ci-après afin d'avertir les conducteurs d'autres véhicules de la nécessité d'être particulièrement prudents, notamment lorsque ces véhicules s'arrêtent pour permettre la montée ou la descente des élèves.

Si la législation nationale ou locale contient des dispositions pour le transport des élèves ou d'autres groupes d'enfants par d'autres moyens de transport, comme par exemple l'utilisation de cars ou autobus utilisés habituellement pour le transport d'autres catégories d'usagers, ces autres moyens de transport devraient être munis de la même signalisation.

Les dispositions qui précèdent ne concernent pas les autobus de ligne régulière de transport en commun utilisés de manière isolée par les élèves.

#### a) Signal « autobus scolaire »

- i) Le signal « *autobus scolaire* » ci-après, devrait être apposé à l'avant et à l'arrière de tous les autobus et autocars servant exclusivement au transport d'élèves et être nettement visible pour les conducteurs des autres véhicules sans toutefois diminuer le champ de vision du conducteur de l'autobus ou de l'autocar.



Dans les pays où un signal différent serait prescrit, comportant par exemple le mot « enfants », ce signal pourra, sur les véhicules transportant des enfants, remplacer le signal « autobus scolaire » mais devrait respecter les caractéristiques définies au premier tiret du ii) ci-après.

- ii) Lorsque le signal « *autobus scolaire* » ci-dessus est utilisé, il doit être conforme aux prescriptions ci-après :
  - Le fond du signal sera de couleur jaune et en matériau rétro réfléchissant;

- Le signal apposé à l'arrière de l'autobus ou de l'autocar aura la forme d'un carré de 400mm de côté. Celui apposé à l'avant pourra être de dimensions réduites.
- iii) Afin d'accroître la sécurité des enfants lors de leur montée dans l'autobus ou l'autocar ou lors de leur descente, le signal «*autobus scolaire*» devrait être muni de lampes clignotantes émettant une lumière jaune-rouge, mettant en évidence la silhouette des enfants et se présentant, de préférence, sous la forme de diodes électroluminescentes. L'allumage de cet éclairage devrait être limité à la durée de l'arrêt du véhicule pour permettre la montée ou la descente des enfants.

b) *Feux spéciaux d'avertissement*

En sus du signal «*autobus scolaire*», la législation nationale peut prescrire, sur les autobus et cars scolaires affectés exclusivement à ce type de transport, l'installation, à l'avant et à l'arrière du véhicule, de feux spéciaux d'avertissement à éclats conformément au paragraphe 14 b) de l'article 32 de la Convention de Vienne sur la circulation routière, afin d'indiquer la montée ou la descente des enfants. Ces feux, disposés aux quatre extrémités supérieures du véhicule, devraient, lors de leur allumage, fonctionner en alternance: lorsqu'un côté est allumé, l'autre s'éteint automatiquement.

En l'absence de ces feux à éclats, la législation nationale devrait prescrire le clignotement simultané de tous les feux indicateurs de direction de couleur jaune-rouge, conformément aux dispositions des paragraphes 39 et 42 de l'annexe 5 de la Convention sur la Circulation routière (1968).

**7.1.2.3** Conditions de formation requises pour la conduite des véhicules de transport en commun de personnes

a) Compte tenu de la responsabilité particulière qui incombe aux conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes (permis de la catégorie D ou sous-catégorie D<sub>1</sub>), les gouvernements devraient s'assurer, par les moyens qu'ils jugent appropriés, que les candidats au permis de conduire des véhicules de cette catégorie n'ont pas d'antécédents incompatibles avec cette responsabilité.

b) Les candidats devraient, en ce qui concerne leurs capacités physiques, mentales ou professionnelles, remplir certaines conditions comme par exemple celles qui figurent dans l'annexe II de l'Accord du 1<sup>er</sup> avril 1975 sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC).

c) Les candidats devraient avoir une expérience pratique suffisante (par exemple de trois ans) de la conduite de véhicules de la catégorie B ou C ou de la sous-catégorie C<sub>1</sub> et recevoir une formation spéciale dans une école de conduite. Des dérogations à ces principes peuvent être stipulées dans la législation nationale.

d) La composition et le contenu des programmes de formation spéciale et la durée de la formation devraient être fixés en fonction des aptitudes et de l'expérience des candidats.

e) Les programmes de formation devraient comprendre les points suivants: montée et descente des voyageurs, particulièrement des enfants, des handicapés physiques et des personnes âgées, freinage et arrêts à des vitesses différentes eu égard à la sécurité des voyageurs, mesures à prendre pour assurer l'évacuation d'urgence des voyageurs, premiers secours aux voyageurs en cas d'urgence.

f) Les conducteurs de véhicules de la catégorie D et de la sous-catégorie D<sub>1</sub> devraient subir des examens médicaux périodiques au cours de la période spécifiée dans la législation nationale.

#### **7.1.2.4 Recommandations additionnelles**

a) La législation nationale devrait prévoir un taux d'alcoolémie inférieur à celui exigé pour les autres catégories de conducteurs, pour les conducteurs de véhicules de transport en commun de personnes, en particulier dans le cas de transports scolaires ou de transports d'enfants (voir le paragraphe 1.2 de la présente Résolution (L'alcool au volant) et en particulier le point 1.2.2.1).

b) Afin d'accroître la visibilité des véhicules transportant des enfants, la législation nationale devrait imposer sur ces véhicules l'allumage de jour des feux de croisement s'ils ne sont pas déjà équipés de feux de jour dédiés s'allumant automatiquement.

c) Lorsqu'un pays prescrit, sur les véhicules affectés exclusivement au transport d'enfants, l'installation obligatoire des feux spéciaux à éclats prévus à l'alinéa b) du paragraphe 7.1.2.2 ci-dessus, les conditions de leur utilisation ainsi que les conséquences de leur allumage pour les autres usagers de la route devraient être parallèlement définies. Notamment, les conducteurs des autres véhicules circulant dans les deux sens de la même chaussée peuvent être tenus de s'arrêter avant de dépasser ou de croiser l'autobus ou l'autocar scolaire, et ce, tant que ces feux sont actionnés pour indiquer la montée ou la descente des enfants.

## **7.2 Catégories spécifiques de véhicules affectés au transport de marchandises**

### **7.2.1 Contexte**

En raison de la particularité de certains véhicules ou de leur affectation, une attention particulière devrait être accordée à leur signalisation afin de les rendre plus visibles et aisément identifiables par les autres usagers de la route. À cet égard, la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière ne définit, dans son annexe 5, que les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse dont doivent être équipés les véhicules sans distinction de ces catégories spécifiques. Les recommandations ci-après visent à compléter la Convention sur ce point en précisant les règles qui devraient être appliquées aux catégories de véhicules concernées.

Cette Convention définit toutefois, au paragraphe 4 de l'article 30, les règles générales à respecter en matière de signalisation lorsqu'un chargement dépasse du véhicule vers l'avant, l'arrière ou sur les côtés.

## 7.2.2 Recommandations

### 7.2.2.1 Véhicules longs et lourds

#### a) Plaques d'identification arrière

Compte tenu des difficultés de reconnaître et de dépasser les véhicules longs (tels que définis dans la réglementation nationale) et/ ou lourds, ces véhicules devraient porter une signalisation complémentaire à l'arrière constituée de plaques d'identification permettant de les rendre plus visibles et facilement identifiables, conformément aux spécifications contenues dans le Règlement N°70<sup>2</sup> de la CEE-ONU annexé à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

[...]

#### b) Signalisation latérale et arrière

Les véhicules longs et lourds d'au moins **7 500 kg** devraient être équipés des marquages constitués de bandes rétro réfléchissantes **comme** mentionnées au paragraphe 7.1.2.1 ci-dessus.

Les réglementations nationales pourront préciser les catégories spécifiques de véhicules qui peuvent ou doivent être équipées de cette signalisation, ainsi que les couleurs autorisées pour les véhicules immatriculés sur le territoire du pays.

### 7.2.2.2 Véhicules lents

On entend par véhicules lents, les véhicules à moteur de transport de marchandises qui, par leurs caractéristiques de construction ne peuvent dépasser la vitesse de 40km/h.

#### a) Signalisation arrière

Compte tenu du danger que présentent dans la circulation ces véhicules, ceux-ci devraient porter au moins une plaque d'identification arrière telle que définie dans les annexes 5 et 12 du Règlement N°69<sup>3</sup> de la CEE-ONU, annexé à l'Accord de 1958 mentionné au point a) du paragraphe 7.2.2.1 ci-dessus.

Cette plaque qui a la forme d'un triangle équilatéral avec des sommets tronqués, [...] ne doit pas être confondue avec celle prévue au paragraphe 28 de l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière de 1968 pour le marquage arrière des remorques et semi-remorques.

Si une seule plaque était apposée, elle devrait être placée, selon le sens de circulation en vigueur dans le pays d'immatriculation, au plus près du bord gauche du véhicule pour une circulation à droite ou du bord droit pour une circulation à gauche.

Cette plaque doit être solidement attachée à l'arrière du véhicule ou de sa remorque ou encore, le cas échéant, de son chargement.

<sup>2</sup> Règlement N°70 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour véhicules lourds et longs

<sup>3</sup> Règlement N°69 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour les véhicules lents (par construction) et leurs remorques.

*b) Feux spéciaux d'avertissement émettant une lumière jaune-auto*

La législation nationale devrait prévoir l'équipement, sur les véhicules lents, de feux spéciaux tournants émettant une couleur jaune-auto tels que prévus au paragraphe 14 b) de l'article 32 de la Convention [...] sur la circulation routière **de 1968**.

**7.2.2.3** Transports routiers exceptionnels

On entend par «transport routier exceptionnel», un véhicule ou une combinaison de véhicules, qui, avec ou sans chargement, dépasse au moins l'une des dimensions maximales (longueur, largeur et, éventuellement hauteur) et/ou la masse autorisée(s) par la législation nationale. Lorsqu'il s'agit d'un chargement, ce dernier doit être indivisible. Est également considéré comme «transport routier exceptionnel» tout matériel et engin automoteur dépassant les dimensions et/ou la masse autorisée(s).

*a) Signalisation et sécurisation de ces transports*

L'objectif de la signalisation d'un transport exceptionnel est d'éviter les accidents en attirant l'attention des autres usagers de la route sur les risques potentiels d'un tel transport.

- i) Afin de pouvoir être identifiés par les autres usagers, ces transports devraient être munis, en sus, d'une part, de la signalisation prévue au paragraphe 7.2.2.1 pour les véhicules lourds et longs et, d'autre part, des feux spéciaux d'avertissement mentionnés au point b) du paragraphe 7.2.2.2 ci-dessus, d'un avertissement général se présentant sous la forme de deux panneaux rectangulaires (un placé à l'avant et l'autre à l'arrière) comportant, sur un fond jaune rétro réfléchissant, soit une inscription du genre «Transport exceptionnel», soit un pictogramme, de couleur noire.
- ii) En cas de dépassement des dimensions réglementaires (à l'avant, à l'arrière ou latéralement) fixées par la législation nationale, le transport exceptionnel devrait être équipé de dispositifs de signalisation supplémentaires tels que des panneaux rectangulaires comportant des bandes diagonales alternées rétro réfléchissantes rouge et blanc ou rouge et jaune, et des feux d'encombrement prévus au paragraphe 19 de l'annexe 5 de la Convention sur la circulation routière de 1968.
- iii) Lorsqu'un transport exceptionnel peut compromettre la sécurité routière en raison de ses caractéristiques, il est recommandé de le faire accompagner d'une escorte dont la nature peut varier selon les niveaux de risque potentiels vis-à-vis des autres usagers de la route, comme mentionnés ci-dessous.
  - Le premier niveau d'escorte serait constitué d'un véhicule pilote à l'avant et d'un véhicule assurant la protection à l'arrière, dans les conditions suivantes:

Etant donné que l'aspect standard et la visibilité de ces véhicules d'accompagnement jouent un rôle important, leur couleur devrait, de préférence, être jaune. Leur visibilité devrait également être renforcée par l'apposition, à l'avant et à l'arrière, de bandes diagonales

rétro réfléchissantes de couleur blanche et rouge et latéralement d'une signalisation rétro réfléchissante, avec une forme en « flèche ouverte », de couleur alternée blanche et rouge ou jaune et rouge.

De plus, chacun de ces véhicules devrait être muni des feux spéciaux d'avertissement et du panneau d'avertissement général (inscription ou pictogramme) mentionnés au i) ci-dessus.

- Quant aux transports particulièrement exceptionnels, ils devraient, en sus des véhicules d'accompagnement mentionnés ci-dessus, être escortés, si nécessaire, de véhicules de police (ou militaires) dont le rôle est de faciliter et de sécuriser la circulation ainsi que la progression du convoi et de s'assurer du respect des règles.

*b) Règles particulières de circulation*

Les transports exceptionnels devraient être soumis à des règles de circulation particulières sur le réseau routier, comme par exemple l'obligation d'emprunter des itinéraires particuliers, l'obligation de respecter des horaires précis et/ou des limitations de vitesse spécifiques.

- i) À cette fin, leur circulation devrait être soumise à autorisation spéciale comme le prévoit le paragraphe 5 de l'article 30 de la Convention sur la circulation routière de 1968. À cet effet, la législation nationale devrait définir les conditions et modalités de délivrance de ces autorisations (durée (au voyage ou permanentes), étendue géographique, etc.) en fonction des caractéristiques du transport concerné.

Ces autorisations administratives ont pour but de préserver le patrimoine routier (notamment les ouvrages d'art) et de limiter la gêne des autres usagers de la route tout en assurant leur sécurité.

- ii) Par ailleurs, la législation nationale devrait imposer l'allumage de jour des feux de croisement lors de la circulation de ces transports exceptionnels si les véhicules ne sont pas déjà équipés de feux de jour dédiés s'allumant automatiquement.

**7.2.2.4** Véhicules de transport de marchandises dangereuses

Compte tenu des risques accrus que présente le transport de marchandises dangereuses sur la route, tous les pays devraient appliquer les règles définies dans l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR), notamment celles relatives à la signalisation de ces véhicules.

- - - - -