



Conseil économique et social

Distr. générale
21 mars 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Groupe d'experts de la signalisation routière

Septième session

Genève, 30 et 31 mai 2016

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Programme de travail

Examen des signaux du Système de gestion de la signalisation routière non régis par la Convention

Note du secrétariat

Le présent document rassemble un certain nombre d'observations formulées par le secrétariat au sujet des signaux hors Convention que les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière et à l'Accord européen de 1971 complétant la Convention ont ajoutés au Système de gestion de la signalisation routière. Le Groupe d'experts de la signalisation routière est invité à examiner ces observations.

GE.16-04548 (F) 300516 310516



* 1 6 0 4 5 4 8 *

Merci de recycler



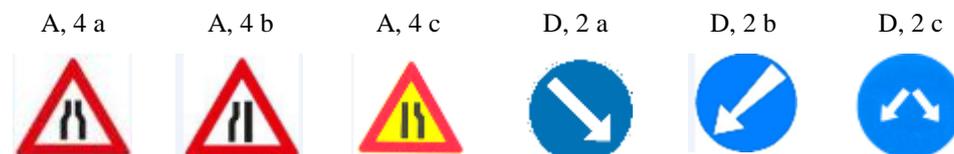
I. Introduction

1. Le secrétariat a passé en revue les signaux non régis par la Convention qui ont été ajoutés au système de gestion de la signalisation routière par les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière et à l'Accord européen de 1971 complétant la Convention.
2. Ce travail l'a amené à formuler un certain nombre d'observations, qui sont susceptibles d'être utiles au Groupe d'experts dans le cadre de son examen des incohérences et des lacunes de la Convention de 1968 sur la signalisation routière et de l'Accord européen de 1971 qui la complète, ainsi que du défaut de concordance entre ces instruments juridiques et les législations internes des Parties contractantes.
3. Le présent document comporte des observations d'ordre général et des observations relatives à certaines sous-classes. Le Groupe d'experts est invité à examiner lesdites observations.

II. Observations d'ordre général

A. Observation 1

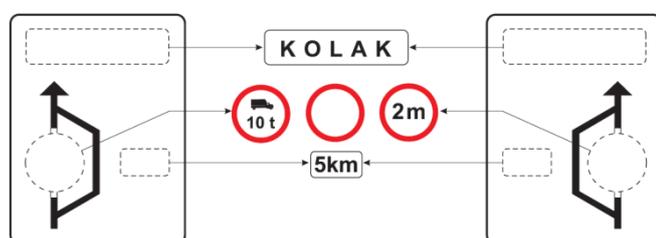
4. Le système de description des signaux régis par la Convention de 1968 manque de cohérence. C'est l'article 5 de la Convention qui définit les différentes classes et sous-classes de signaux. Les articles 9 à 21 définissent les sous-classes plus en détail (mais ces définitions manquent de logique). La signalisation des chantiers fait l'objet d'un article séparé (art. 31).
5. L'annexe 1 ne décrit pas tous les signaux énumérés et définis par la Convention (signaux d'identification des routes, signaux de localisation et signalisation des chantiers). De même, le paragraphe 4 du point I (Caractéristiques générales et symboles) de la section G de l'annexe 1, fait mention de signaux indiquant un état temporaire, notamment un chantier, qui doivent être différents de ceux de l'article 31.
6. En outre, les couleurs des signaux, symboles et panneaux illustrés dans l'annexe 3 ne correspondent pas toujours à celles qui sont décrites dans l'annexe 1.
7. Ainsi, tous les cas de rétrécissement de la chaussée mentionnés au paragraphe 4 de la section A de l'annexe 1 ne sont pas illustrés dans l'annexe 3 (où sont uniquement reproduits les signaux A 4 a et A 4 b). Il en va de même pour le signal D, 2. Il semblerait toutefois utile d'illustrer tous les cas possibles de rétrécissement de la chaussée ou de contournement d'un obstacle, en faisant figurer à l'annexe 3 les codes numériques A, 4 a), A, 4 b) et A, 4 c), ainsi que D, 2 a), D, 2 b) et D, 2 c), respectivement (voir ci-dessous).



8. Pour certains signaux, par exemple ceux indiquant un état temporaire (par. 4 du point I (Caractéristiques générales et symboles) de la section G de l'annexe 1), l'annexe 3 ne donne aucun exemple.

9. Ce manque de cohérence explique probablement pourquoi il est difficile d'établir clairement si un signal est régi par la Convention ou pas. Il est à noter que le Système de gestion de la signalisation routière ne considère comme régis par la Convention que les signaux reproduits dans l'annexe 3, dans laquelle tous les signaux définis ne figurent pas.

10. **Mesure à envisager** : Doter la Convention d'un système cohérent de définition, de description et de reproduction des signaux et, à cette fin : dans l'article 5, énumérer toutes les classes et sous-classes de signaux ; dans les articles 9 à 21, définir toutes ces classes et sous-classes de façon logique ; dans l'annexe 1, décrire tous les signaux définis dans la Convention ; dans l'annexe 3, représenter toutes les variantes possibles, en particulier pour les signaux des sous-classes A, C et D, en attribuant à chacun un code numérique individuel ; dans l'annexe 3, faire figurer les signaux E, 1 ou G, 1 (qui comprennent d'autres signaux ou symboles) en tant que modèles et non en tant que signaux spécifiques. Les signaux de déviation reproduits ci-après, qui figurent dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2), sont un bon exemple (R.E.2).

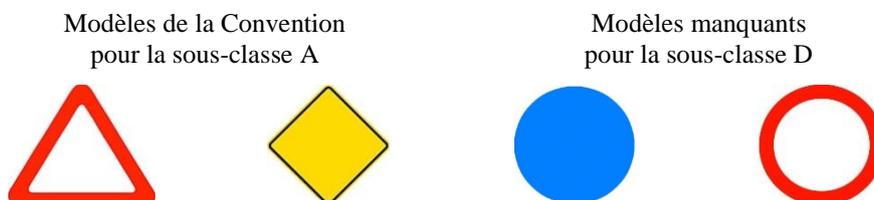


B. Observation 2

11. L'annexe 3 à la Convention de 1968 n'illustre pas de façon très cohérente les caractéristiques générales des différentes classes ou sous-classes de signaux dans les cas où il existe des variantes, ce qui constitue également une source d'interrogations quant à l'appartenance d'un signal donné à la Convention.

12. Par exemple, deux modèles de signaux sont proposés pour la sous-classe A et tous deux sont reproduits dans l'annexe 3 de la Convention (il est à noter que le modèle A b n'est pas reproduit correctement : le fond est blanc alors qu'il devrait être jaune). Pour la sous-classe D, la Convention permet de choisir entre deux formules : fond bleu avec symboles blancs ou de couleur claire ou fond blanc avec bords rouges et symboles noirs. Seule la première possibilité est reproduite dans l'annexe 3 de la Convention.

13. **Mesure à envisager** : Prévoir, lorsque plusieurs modèles ou variantes sont possibles (voir les sous-classes A et D), une illustration pour chaque modèle ou variante. Sinon, s'interroger sur le bien-fondé desdites variantes.



C. Observation 3

14. Étant donné la variante proposée, pour les signaux d'obligation, au paragraphe 2 du point I de la section D de l'annexe 1 de la Convention, les signaux de la sous-classe D peuvent ressembler à des signaux de la sous-classe C. Cela semble contredire les articles 3 et 8 la Convention.

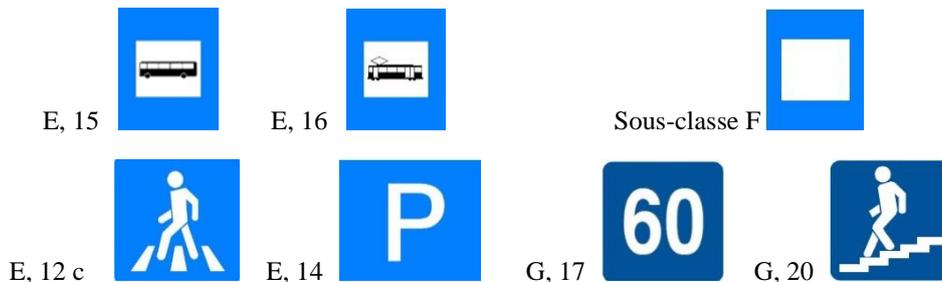
15. Dans le cas du signal de vitesse minimale obligatoire D, 7, par exemple, si c'est la variante proposée pour l'ensemble de la sous-classe D qui est choisie, le signal ressemblera au signal de limitation de vitesse C, 14.



16. Qui plus est, le paragraphe 1 de l'article 8 n'est pas toujours appliqué de façon cohérente d'un bout à l'autre de la Convention. Les signaux des sous-classes C et D n'ont pas la même forme que ceux de la sous-classe E (bien que les trois sous-classes appartiennent à la même classe). Les signaux de priorité (sous-classe B) diffèrent tous les uns des autres, alors même qu'ils appartiennent à la même sous-classe. Il convient dès lors de se demander si le paragraphe 1 de l'article s'applique au niveau de la classe ou de la sous-classe, la sous-classe B (signaux de priorité) faisant exception. Dans ce dernier cas, cependant, les sous-classes des signaux d'interdiction et des signaux d'obligation ne doivent pas avoir le même aspect.

17. En outre, certains signaux de la sous-classe E (de la classe 2) ressemblent à ceux des sous-classes F ou G (de la classe 3).

18. Par exemple, les signaux E, 15 et E, 16 ressemblent aux signaux de la section F. Les signaux E, 12 c, E, 13 et E, 14 ressemblent aux signaux G, 17 à G, 21.



19. Au vu de ce qui précède, il est très difficile de comprendre ce qui détermine le classement d'un signal donné dans la sous-classe E, F ou G.

20. **Mesure à envisager** : Revoir le paragraphe 1 de l'article 8 de la Convention et les caractéristiques générales des sous-classes de signaux figurant dans l'annexe I de façon à différencier clairement les sous-classes.

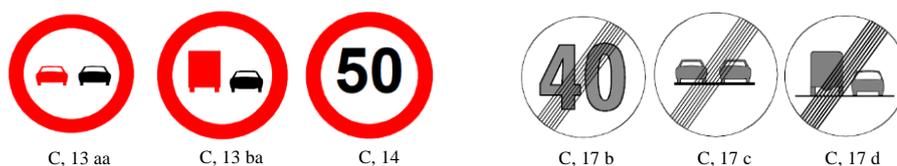
21. On pourrait par exemple envisager de supprimer ou de modifier la variante proposée à la section D. Les signaux E, 15 et E, 16 pourraient s'inspirer du signal E, 11, ce qui les distinguerait des signaux de la section F (il est toutefois à noter que de nombreux pays ont créé leurs signaux de la section F sur le modèle du signal E, 11). S'ils adoptaient la forme plus rectangulaire du E, 5 ou du E, 6, les autres signaux de la section E se différencieraient

d'avantage de ceux de la section G, de forme plus carrée. Une autre solution pourrait être de transférer certains signaux de la section E aux sections F ou G, et vice-versa (il est à noter que la description utilisée pour certains signaux de la section E ne se différencie en rien de celle qui est appliquée pour les signaux d'indication (sect. G) ou d'information (sect. F), car elle ne fait référence ni à une règle de circulation précise ni à des précautions supplémentaires à prendre. C'est le cas du E, 15, dont la seule fonction est de signaler un arrêt de bus, ce qui l'assimile davantage aux signaux de la section F).

D. Observation 4

22. L'incohérence du système de codage numérique des signaux peut également empêcher de déterminer avec certitude si un signal donné est régi par la Convention de 1968 ou s'il ne l'est pas.

23. D'une section à l'autre, le codage numérique manque de cohérence, notamment en ce qui concerne les signaux annonçant la fin d'une prescription. Dans la sous-classe C, ces derniers forment un groupe à part (codes C, 17 a à C, 17 d) (il est à noter qu'il est difficile de savoir si la description fournie à l'alinéa b) du point 8 de la section C de l'annexe 1 de la Convention s'applique aux signaux C, 17 b, C 17 c et C, 17 d ou s'il s'agit d'une règle générale).



24. Dans le cas des signaux des sous-classes D et E, la fin de la prescription est annoncée par un signal ou un groupe de signaux désignés par un code numérique distinct (D, 8 pour le signal de prescription D, 7 et E, 8 a à d pour les signaux E, 7 a à d).



25. Il existe également un cas dans lequel le signal de fin de prescription a le même code numérique que le signal de début (E, 5 b pour E, 5 a).



26. Pour le signal D, 1 a, quatre signaux différents sont reproduits sous le même code numérique, mais pour d'autres signaux, comme le C, 13, deux lettres en petits caractères ont été ajoutées pour créer un code numérique pour chaque signal distinct (C, 13 aa, C, 13 ab, C, 13 ba, C, 13 bb).

27. Le système de codage utilisé pour les signaux de la sous-classe C interdisant l'accès à certains véhicules automobiles ou usagers de la route (C, 3 a à C, 3 l) est différent de celui qui s'applique aux signaux de la sous-classe D notifiant à certains véhicules automobiles ou usagers qu'ils ont l'obligation d'emprunter une voie donnée (D, 4 à D, 6).

28. **Mesure à envisager** : Mettre en place, pour l'ensemble des classes et des sous-classes de signaux, un système de codage cohérent.

III. Observations relatives à certaines sous-classes

A. Observations relatives à la section (sous-classe) A

Observation 1

29. Les balises à chevron qui, dans de nombreux pays, jalonnent souvent les virages, n'existent pas dans la Convention (sous-classe A).



30. **Mesure à envisager** : Ajouter à la sous-classe A de la Convention un nouveau signal d'avertissement arborant un chevron.

B. Observations relatives à la section (sous-classe) C

1. Observation 1

31. Certains symboles figurant sur des signaux du type C, 3 ne sont pas régis par la Convention (par exemple, ceux qui représentent un autobus).

32. **Mesure à envisager** : Étouffer le groupe C, 3 en y ajoutant des signaux arborant tous les autres symboles importants relatifs aux véhicules à moteur et aux autres usagers de la route ; ou alors prévoir une série de symboles indépendants qui pourraient être utilisés avec le signal C, 3 ou avec les signaux C, 4 a ou C, 4 b. Cette deuxième solution serait d'autant plus judicieuse que les mêmes symboles représentant des véhicules automobiles ou d'autres usagers de la route figurent sur des signaux de classes différentes (voir sect. D ou H).

2. Observation 2

33. La Convention prévoit, pour indiquer la fin de prescriptions, les quatre signaux reproduits dans l'annexe 3 et mentionnés dans l'annexe 1 (C, 17 a à C, 17 d ; les signaux de fin d'interdiction C, 17 b, C, 17 c et C, 17 d correspondent respectivement aux signaux d'interdiction C, 14 et C, 13 aa et ba). Il serait également judicieux de prévoir des signaux de fin de prescription ou d'interdiction pour d'autres signaux régis par la Convention tels que le C, 10, le C, 12 et le C, 15. Il a été indiqué précédemment qu'il était difficile de savoir si le point b) du paragraphe 8 de l'annexe 1 de la Convention s'appliquait uniquement aux signaux C, 17 b à C, 17 d, ou si tout autre symbole de restriction ou d'interdiction pouvait être utilisé pour annoncer la fin d'une prescription.

34. **Mesure à envisager** : Prévoir un signal de « fin de prescription » distinct pour tous les signaux de la section (sous-classe) C (s'il y a lieu).

3. Observation 3

35. Conformément à la Convention, les Parties contractantes peuvent apposer une barre oblique rouge sur les signaux C, 3 a à C, 3 l ou s'abstenir de le faire, mais il n'en va pas de même pour les signaux C, 4 a et C, 4 b. Sur certains signaux de la sous-classe C, la barre oblique est au premier plan, c'est-à-dire au-dessus du symbole (voir C, 11, C, 13 et C, 15), mais dans d'autres cas elle est au fond, c'est-à-dire derrière le(s) symbole(s) (voir par exemple C, 3 a à C, 3 l). Une telle approche semble manquer de cohérence.

36. **Mesure à envisager** : Établir une règle cohérente pour l'utilisation de la barre oblique rouge.

4. Observation 4

37. La Convention autorise l'emploi d'autres signaux que le C, 18 pour indiquer que le stationnement est interdit (voir le point ii) de l'alinéa a) du paragraphe 9 de la section C, p. 42), mais ce n'est pas le cas pour le signal d'interdiction de l'arrêt et du stationnement (C, 19).



38. **Mesure à envisager** : Offrir également un choix pour le signal C, 19.

C. Observations relatives à la section (sous-classe) D

1. Observation 1

39. Plusieurs signaux indiquant à des véhicules automobiles ou à des usagers de la route donnés qu'ils doivent emprunter une voie déterminée ne figurent pas dans la Convention, qui ne prévoit que trois signaux (D, 4, D, 5 et D, 6)

40. **Mesure à envisager** : Même solution que pour l'observation 1 du chapitre consacré à la section (sous-classe) C, le cas étant similaire.

2. Observation 2

41. La Convention ne prévoit la possibilité d'indiquer la fin d'une prescription que pour le signal D, 8, alors qu'il serait logique de prévoir également d'autres signaux indiquant la fin d'une obligation.

42. **Mesure à envisager** : Prévoir un signal de « fin de prescription » distinct pour tous les signaux de la section (sous-classe) D (s'il y a lieu).

D. Observations relatives à la section (sous-classe) E

1. Observation 1

43. Certains signaux de cette sous-classe sont mentionnés à titre d'exemple dans l'annexe 1 de la Convention mais il n'en est pas tenu compte dans l'annexe 3. De plus, ces exemples reproduits dans l'annexe 3 n'offrent qu'un panorama incomplet de ce qui est décrit dans l'annexe 1.

44. Dans le cas des signaux E, 1 ou E, 2, par exemple, il serait judicieux de présenter diverses combinaisons, par exemple le début ou la fin d'une prescription donnée, ou l'indication de la catégorie de véhicules à laquelle la voie est accessible.

45. **Mesure à envisager** : Distinguer clairement, dans l'annexe 3 de la Convention, tous les signaux constituant des exemples, ou bien les présenter comme des modèles. Ceci est valable pour E, 1, E, 2, E, 7, E, 9 E, 10 et E, 14.

2. Observation 2

46. Un certain nombre de pays utilisent des signaux de type E, 15 ou E, 16 (les raisons pour lesquelles ils ne sont pas désignés par les codes numériques E, 15 a et E, 15 b ne sont pas claires) pour annoncer une station de taxis. Pour annoncer ces stations, d'autres pays ont conçu leurs propres signaux, parfois sur le modèle d'autres classes.



47. **Mesure à envisager** : Créer, dans le cadre de la Convention, un signal annonçant une station de taxi.

3. Observation 3

48. Dans la Convention, le signal E, 2 b, qui indique la position de la voie réservée aux autobus, intègre un symbole représentant ce type de véhicule. Pourtant, ce symbole de type E n'est ni reproduit dans l'annexe 3 ni décrit dans l'annexe 1. En outre, il est question de ce même symbole d'autobus dans l'article 26 *bis*, ce qui prête vraiment à confusion. La même remarque s'applique au symbole d'autobus du E, 2 a.

49. **Mesure à envisager** : Faire en sorte que les symboles ou signaux particuliers utilisés dans d'autres signaux ou modèles figurent obligatoirement dans la Convention et soient reproduits dans son annexe 3.

E. Observations relatives à la section (sous-classe) F

1. Observation 1

50. Il n'existe pas, dans la Convention, de définitions ou de descriptions concernant la signalisation touristique. Ce type de signaux figure dans la R.E.2.



51. **Mesure à envisager** : Créer, dans le cadre de la Convention, des signaux d'information touristique relevant de la sous-classe F ou formant une sous-classe distincte.

2. Observation 2

52. La Convention ne prévoit aucun panneau « multiservices » (annonçant la présence de plusieurs services, par exemple sur une aire d'autoroute) alors que de tels panneaux sont couramment utilisés.



53. **Mesure à envisager** : Ajouter dans la section F un exemple de ce genre de panneau « multiservices », soit en tant que signal, soit en tant que modèle.

3. Observation 3

54. La Convention ne prévoit pas les signaux annonçant un commissariat de police, qui pourtant sont couramment utilisés.

55. **Mesure à envisager** : Créer, dans le cadre de la Convention, un signal annonçant un commissariat de police, en tant que signal de la section F ou de la section G (sinon, en tant qu'inscription ou symbole).

F. Observations relatives à la section (sous-classe) G

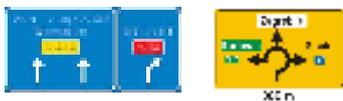
1. Observation 1

56. Certains signaux de cette sous-classe sont mentionnés à titre d'exemple dans l'annexe 1 de la Convention et il n'en est pas tenu compte dans l'annexe 3. En outre, ces exemples reproduits dans l'annexe 3 n'offrent qu'un panorama incomplet de ce qui est décrit dans l'annexe 1.

57. Il est par exemple dit, dans la description du signal G, 1 (voir une note à la page 52) qu'il est possible d'ajouter sur les signaux G, 1 la reproduction d'autres signaux informant les usagers de la route des particularités du parcours ou du mode de circulation, comme ci-dessous.



58. En outre, des signaux semblables à ceux représentés ci-dessous, érigés en modèles, permettraient de mieux visualiser les types de signaux de direction possibles.



59. **Mesure à envisager** : Désigner clairement les signaux qui constituent des exemples de l'annexe 3, ou les présenter en tant que modèles de signaux. Montrer différentes variantes de ces modèles.

2. Observation 2

60. Plusieurs exemples de signaux de direction sont donnés ou reproduits dans la Convention : direction d'un aéroport (G, 6), direction d'une auberge de jeunesse (G, 8) et direction d'un parc de stationnement (G, 9). Il est courant que d'autres lieux présentant un intérêt soient annoncés par des signaux de direction de ce type.

61. **Mesure à envisager** : Créer un ou des modèles de signaux indiquant la direction d'un lieu présentant un intérêt et définir séparément les symboles représentant les lieux les plus souvent signalés et susceptibles d'y être représentés.

3. Observation 3

62. La Convention prévoit un signal pour indiquer si une route est ouverte ou fermée (G, 15), mais rien n'est prévu pour les routes à péage.

63. **Mesure à envisager** : Créer un ou plusieurs modèles de signaux annonçant une route à péage, si possible en utilisant un symbole universel.

4. Observation 4

64. La Convention de 1968 a prévu les signaux G, 22 a à G, 22 c pour annoncer une sortie d'autoroute. Cependant, d'autres types de signaux sont fréquemment utilisés dans ce but.

65. **Mesure à envisager** : Ajouter de nouveaux signaux de sortie d'autoroute.

G. Observations relatives à la section (sous-classe) H

1. Observation 1

66. Il est question, dans la Convention de 1968, de panneaux additionnels servant à indiquer la direction d'un emplacement de (stationnement) (al. b) du paragraphe 12 de la section E). Le fait que ces panneaux ne soient pas reproduits dans l'annexe 3 peut cependant être source de confusion.

67. **Mesure à envisager** : Représenter les panneaux additionnels mentionnés à l'alinéa b) du paragraphe 12 de la section E de la Convention (en cohérence avec la mesure à envisager à propos de l'observation générale 1).

2. Observation 2

68. Certains pays utilisent différents panneaux additionnels (et parfois différents signaux) pour signaler la présence de dispositifs de contrôle de vitesse.



69. **Mesure à envisager** : Prévoir un exemple de panneau additionnel servant à annoncer la présence d'un dispositif de contrôle de vitesse.