



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/23  
6 juillet 2001

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières  
(Trente-septième session, 10-14 septembre 2001,  
point 4 a de l'ordre du jour)

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION  
ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES  
ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS  
CONCERNANT CES INSTRUMENTS**

Propositions présentées par le Groupe spécial d'experts juridiques

À sa trente-sixième session, le Groupe de travail a prié le Groupe d'experts juridiques (Fédération de Russie, Luxembourg, Norvège et Suisse sous la présidence de la Norvège) d'examiner, notamment, les propositions concernant l'emploi du marquage bleu, la priorité au sens giratoire, le comportement aux passages pour piétons et l'incorporation du signe distinctif dans la plaque d'immatriculation.

Le Groupe d'experts juridiques s'est réuni au Luxembourg les 18 et 19 juin 2001. Ses recommandations sont présentées ci-dessous.

**Notes liminaires**

À la trente-sixième session du WP.1, le Groupe d'experts juridiques a été prié d'examiner ou de revoir les propositions ci-après.

Les amendements au texte actuel des instruments juridiques apparaissent en caractères italiques.

Les amendements aux propositions adoptées en principe par le WP.1 apparaissent en caractères gras.

### **Priorité au sens giratoire**

1. Une proposition de la Pologne a été présentée à la trente-sixième session, (TRANS/WP.1/2000/18). L'amendement à l'article 18 de la Convention sur la circulation routière, précédemment entériné par le Groupe d'experts juridiques (TRANS/WP.1/2000/20, par. 17 *bis* et adopté par le Groupe de travail, devrait en fait être un amendement à la Convention sur la signalisation routière, car les règles régissant les priorités indiquées par des signaux sont énoncées dans ladite Convention. La proposition était la suivante:

a) Supprimer l'amendement à l'article 18 de la Convention sur la circulation routière

b) Modifier le paragraphe 3 de la section D de l'annexe 1 à la Convention sur la signalisation routière comme suit:

«Le signal D,3 "Intersection à sens giratoire obligatoire" notifie aux conducteurs qu'ils sont tenus *de suivre les directions indiquées par les flèches au sens giratoire. Si le sens giratoire est signalé par le signal D,3 et par le signal B,1 ou B,2, le conducteur qui se trouve déjà sur le sens giratoire a la priorité.*»

2. Le Groupe d'experts juridiques approuve le principe de cette proposition.

3. Par ailleurs, l'équivalent de l'annexe 1D3 dans l'Accord européen devrait être supprimé [paragraphe 21 de l'annexe, supprimer le texte concernant le paragraphe 3 (sens giratoire obligatoire)].

4. Le Groupe d'experts juridiques estime qu'il n'y a pas lieu d'énoncer cette règle dans la Convention sur la circulation routière mais ne s'opposera pas à ce qu'on le fasse si le WP.1 en décide ainsi. Si tel était le cas, certaines modifications portant sur la forme, mais non sur le fond, devraient être apportées à la proposition précédemment adoptée, pour des motifs d'ordre juridique.

### **Comportement aux passages pour piétons**

5. La CEMT avait fait la proposition ci-après (TRANS/WP.1/1998/4, par. 1.4):

Modifier l'article 21.2 *b* de la Convention sur la circulation routière comme suit:

«Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui s'y sont engagés ou *qui ont manifesté clairement leur intention de le faire*; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.»

6. Le document TRANS/WP.1/1998/4 comporte certaines notes de bas de page intéressantes. La note 2 indique que le Groupe sécurité routière de la CEMT a modifié sa proposition (après l'avoir présentée à la CEE) en remplaçant «piétons qui ont manifestement l'intention» par

«piétons qui manifestent clairement leur intention». Le Groupe d'experts juridiques constate qu'il s'agit là d'un *distinguo* important. Par ailleurs, la note 3 indique que le texte anglais actuel de la Convention est tout à fait explicite. À sa trente et unième session, le WP.1 s'est clairement prononcé contre le principe selon lequel les piétons seraient tenus de manifester leur intention d'une façon ou d'une autre, cela étant jugé dangereux. Le Groupe d'experts juridiques partage cet avis.

7. Il semble que le texte français (et le texte russe?) ne corresponde pas exactement au texte anglais, les termes «about to use» n'ayant pas été traduits. Le Groupe d'experts juridiques propose que la version française (et la version russe?) soit alignée sur le texte anglais. Une autre solution pourrait consister à ce que les termes «using, or about to use, (it)», ainsi que les termes correspondants en français et en russe, soient remplacés dans les trois langues par «... using it, or (clearly) have the intention of using it, ...».

8. La proposition de la CEMT comportait un amendement (quasiment - sans le mot «manifestement») identique à l'alinéa *a* de l'article 21.2.

Le Groupe d'experts juridiques propose la même solution pour cette proposition. Le libellé devrait être quelque peu adapté, le texte de cet alinéa étant légèrement différent.

9. Modifier l'article 21.2 comme suit:

«a) ...; si les conducteurs tournent pour s'engager sur une autre route à l'entrée de laquelle se trouve un passage pour piétons, ils ne doivent le faire qu'à l'allure lente et en laissant passer, quitte à s'arrêter à cet effet, les piétons qui se sont engagés sur le passage ou qui manifestent clairement leur intention de le faire.

b) ... ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui s'y sont engagés ou qui manifestent clairement leur intention de le faire; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.»

10. La Fédération de Russie émet des réserves quant à l'emploi de l'expression manifestent clairement leur intention de le faire.

11. Le Groupe d'experts juridiques est d'avis que l'article 21.2 doit être lu en parallèle avec l'article 21.3 et l'équivalent de celui-ci dans l'Accord européen. Les termes employés devraient être les mêmes, sauf s'il existe des raisons précises d'énoncer des règles différentes pour des situations analogues. À ce sujet, il serait bon que le WP.1 communique ses vues sur les questions suivantes:

- L'alinéa *a* de l'article 21.2 dispose que les conducteurs qui tournent doivent céder le passage aux piétons. Pourquoi cette règle ne s'appliquerait-elle pas également aux situations décrites à l'alinéa *b* du même article?
- Dans ce cas, les dispositions du premier alinéa de l'article 21.3 ne se justifient guère. On peut également s'interroger sur l'opportunité des dispositions du deuxième alinéa. En tout état de cause, la formulation du premier alinéa devrait s'aligner sur celle de l'article 21.2 (modifier l'alinéa en supprimant «s'engagent» pour ajouter «manifestent clairement leur intention de le faire»)

- Est-il nécessaire d'énoncer des règles différentes à l'article 21.2 («manifestent clairement leur intention») et à l'article 23.1 de l'Accord européen («engagés sur la chaussée»)?

12. Ces questions devraient être étudiées de façon approfondie par le Groupe d'experts juridiques, ou tout autre groupe mandaté par le WP.1, si celui-ci prend des décisions de principe à leur sujet.

13. Il ne semble pas nécessaire de modifier l'article 20 (sous-alinéa iii de l'alinéa b du paragraphe 6, notamment).

### Signes distinctifs

14. À sa trente-sixième session, le WP.1 a en principe adopté les propositions de l'AIT/FIA tendant à modifier la Convention sur la circulation routière afin d'autoriser l'incorporation du signe distinctif dans la plaque d'immatriculation du véhicule (TRANS/WP.1/2001/6), à l'exception du paragraphe 3 de l'annexe 3 (questions relatives à l'emplacement et à la couleur de fond du signe distinctif). Le WP.1 a demandé au Groupe d'experts juridiques d'examiner les aspects techniques de cette proposition, y compris les observations présentées par le secrétariat (document informel n° 3 de la trente-sixième session).

15. Le Groupe d'experts juridiques propose ce qui suit:

- a) Ajouter la phrase ci-après à la fin de l'article 37.1:

**«Le signe peut être porté soit séparément de la (des) plaque(s) d'immatriculation, soit intégré à celle(s)-ci.»**

- b) Le secrétariat a proposé de rendre également obligatoire l'apposition du signe distinctif sur la plaque minéralogique avant du véhicule (le cas échéant), mais uniquement dans l'Accord européen.

- c) Le Groupe d'experts juridiques approuve la proposition de la FIA concernant l'article 37.2.

- d) Modifier l'article 37.3 comme suit:

**«La composition et les modalités d'apposition ou d'incorporation du signe distinctif dans la plaque d'immatriculation doivent répondre aux conditions définies dans les annexes 2 et 3 de la présente Convention.»**

- e) Modifier le paragraphe 9 de l'annexe 1 comme suit:

**«Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui (*ne*) porterait (*pas de signe distinctif ou*) un signe distinctif autre *que l'un de ceux* prévus à l'article 37 de la présente Convention. *Toutefois, elles ne peuvent refuser l'admission d'un véhicule lorsque est apposé séparément de la plaque d'immatriculation un signe distinctif***

*conforme selon les dispositions de la présente Convention et qui viendrait suppléer un signe distinctif non conforme incorporé dans la plaque d'immatriculation.»*

f) Modifier le titre de l'annexe 2 et les paragraphes 3 et 4 comme suit, et ajouter un nouveau paragraphe 5:

«Annexe 2

NUMÉRO *ET PLAQUE* D'IMMATRICULATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

**(1. La proposition de l'AIT/FIA tendant à ajouter une nouvelle phrase au paragraphe 1 est supprimée.)**

(3. Supprimer le terme «**spécial**» de la première phrase.)

4. *Sans préjudice des dispositions de l'annexe 5, paragraphe 61, alinéa g, de la présente Convention, le fond de la plaque d'immatriculation sur laquelle sont disposés le numéro d'immatriculation et, le cas échéant, le signe distinctif de l'État d'immatriculation complété éventuellement d'un drapeau ou d'un emblème dans les conditions définies à l'annexe 3, peuvent être en matériau rétroréfléchissant.»*

5. *Le fond de la partie de la plaque d'immatriculation où est incorporé le signe distinctif doit être du même matériau que celui utilisé pour le numéro d'immatriculation.»*

g) Annexe 3, paragraphe 1:

Supprimer la dernière phrase de la proposition de l'AIT/FIA.

h) Modifier le paragraphe 2 de l'annexe 3 comme suit:

*«Lorsque le signe distinctif est apposé séparément de la plaque d'immatriculation, il doit satisfaire aux prescriptions suivantes:»*

i) Le Groupe d'experts juridiques approuve la proposition de la FIA concernant le paragraphe 2.1 de l'annexe 3.

j) Le Groupe d'experts juridiques approuve la proposition de la FIA concernant le paragraphe 2.3 de l'annexe 3.

k) Annexe 3, paragraphe 2.5:

Le Groupe d'experts juridiques propose de modifier ce paragraphe et de le renvoyer à la fin de l'annexe 3 en tant que **nouveau paragraphe 4**.

l) Modifier le paragraphe 3 de l'annexe 3 comme suit:

*«Lorsque le signe distinctif est incorporé dans la plaque d'immatriculation, les dispositions ci-après s'appliquent:»*

m) *Ajouter des nouveaux paragraphes 3.1 et 3.4 (les paragraphes 3.2 et 3.3 seront examinés ultérieurement):*

«3.1 Les lettres ont une hauteur d'au moins 2 cm, en prenant pour référence une plaque d'immatriculation de 11 cm de haut;

3.4 Pour les motocycles et leurs remorques ou pour les plaques d'immatriculation comportant deux lignes, la taille des lettres du signe distinctif **ainsi que, le cas échéant, la taille du drapeau national ou de l'emblème ou du symbole de l'organisation d'intégration économique régionale à laquelle le pays d'enregistrement du véhicule appartient** peuvent être modifiées en conséquence.»

- n) Le texte proposé par la FIA au sujet du paragraphe 3.4 de l'annexe 3 a été reporté au paragraphe 5 de l'annexe 2.
- o) Le Groupe d'experts juridiques propose ce qui suit:

*Ajouter un nouveau paragraphe 4 à l'annexe 3:*

«Les dispositions **pertinentes** du paragraphe 3 de l'annexe 2 s'appliquent au signe distinctif.»

### **Marques bleues - bandes bleues**

16. Comme suite au questionnaire qu'elle avait distribué (TRANS/WP.1/2001/3), la Pologne a, à la trente-sixième session du WP.1, modifié la proposition originale relative à l'article 29.2 de la Convention sur la signalisation routière (TRANS/WP.1/2000/11):

Modifier la première phrase de l'article 29.2 comme suit:

«Si les marques sur la chaussée sont peintes, elles seront de couleur jaune ou blanche, la couleur bleue pouvant toutefois être employée pour les marques indiquant les emplacements où le stationnement est permis, *mais où sa durée est limitée.*»

17. Le Groupe d'experts juridiques est d'avis que ce libellé correspond à la pratique de la plupart des pays. Il convient de noter qu'aucun pays ne semble utiliser le marquage bleu sans qu'il ne soit apporté de restrictions au stationnement. Afin d'englober toutes les pratiques, le texte devrait cependant être de caractère général pour permettre d'autres types de restrictions, comme par exemple indiquer les places de stationnement réservées pour certaines catégories (Croatie, Israël), paiement ou journées (Israël). La manière la plus simple d'y parvenir consisterait simplement à utiliser l'expression «permis mais limité». Il semblerait par ailleurs plus correct de supprimer à la fin de la première ligne de la version anglaise le mot «markings». Le texte se lirait alors comme suit:

Article 29.2, première phrase, modifier comme suit:

«Si les marques sur la chaussée sont peintes, elles seront de couleur jaune ou blanche, la couleur bleue pouvant toutefois être employée pour les marques indiquant les emplacements où le stationnement est permis *mais soumis à certaines restrictions.*»

18. La variante ci-après est proposée (conclusion du Groupe d'experts juridiques):

«Si les marques sur la chaussée sont peintes, elles seront de couleur jaune ou blanche, la couleur bleue pouvant toutefois être employée pour les marques indiquant les

emplacements où le stationnement est permis *mais soumis à certaines conditions ou restrictions* (durée limitée, paiement, catégorie d'usagers, etc.).»

19. La Pologne a maintenu la proposition originale de modification de l'annexe 1, section C, chapitre II, paragraphe 9 c vii, de la Convention sur la signalisation routière:

Modifier l'annexe 1, section C, chapitre II, paragraphe 9 c vii comme suit:

«Dans les zones où la durée de stationnement est *limitée*, la limitation peut être confirmée par une bande de couleur bleue... (etc., le reste du texte demeure inchangé).»

20. Le Groupe d'experts juridiques partage cet avis dans une certaine mesure. L'un des buts de la proposition est de supprimer la possibilité d'indiquer les restrictions par le seul biais de la bande ou de la marque de couleur bleue sur le bord du trottoir. Le Groupe d'experts juridiques est entièrement de cet avis. L'autre but est d'aligner le texte sur l'article 29. Le Groupe d'experts juridiques fait observer que cette disposition a trait au marquage (ligne) sur le bord du trottoir (sans mentionner effectivement la couleur de cette ligne) ou aux bandes bleues apposées sur les arbres, etc., à une fin particulière, c'est-à-dire pour indiquer (ou confirmer - selon la proposition de la Pologne) que la durée du stationnement est limitée mais qu'il n'est pas payant. Cette disposition ne correspond pas nécessairement à l'article 29.2 qui a trait au marquage de couleur bleue (sur la chaussée) à d'autres fins (d'ordre plus général). Il ne semble guère indispensable d'utiliser des marques bleues s'il existe des parcmètres, voir alinéa vi (de la Convention).

Cependant, le Groupe est d'avis que les marques, lignes ou bandes de couleur bleue ne devraient pas englober plusieurs règles. Reste à déterminer si tel est effectivement le cas. Le questionnaire ne portait que sur les marques bleues ordinaires. Le Groupe d'experts juridiques est en faveur de la suppression totale de cet alinéa. S'il est modifié comme la Pologne l'a proposé, le seul amendement qui est ajouté (à l'exception peut-être de la diversité des emplacements [chaussée/trottoir] et, peut-être, la couleur de la ligne sur le trottoir), par rapport à l'article 29.2, tel que modifié, est la possibilité de confirmer l'existence de restrictions par l'apposition d'une bande bleue sur les arbres et les lampadaires, etc. Le Groupe juge qu'il s'agit là d'une possibilité qui n'est plus nécessaire. Un autre point à soulever est que toutes les restrictions ne sont pas indiquées par le signal C,18 (le paragraphe 9 de la Convention traite des signaux C,18, 19 et 20). Certaines restrictions sont indiquées par le signal E,14a, avec des panneaux complémentaires.

21. Le Groupe d'experts juridiques propose ce qui suit:

Supprimer le paragraphe 9 c vii de l'annexe 1, section C, chapitre II de la Convention sur la signalisation routière.

22. Le Groupe d'experts juridiques est d'avis que le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière devrait être harmonisé avec ladite Convention. Il convient de noter que la proposition ci-après correspond également à la variante de l'amendement à l'article 29:

Modifier le paragraphe 6 de l'annexe (Ad article 29 de la Convention) comme suit:

«Paragraphe 2

Ce paragraphe se lira comme suit:

“Les marques routières devront être blanches. Le terme “blanche” couvre les nuances argent ou gris clair.

Toutefois:

- les marques indiquant les emplacements où le stationnement est soumis *à certaines conditions ou restrictions* pourront être de couleur bleue;”

(la suite du texte demeure inchangée).»

**Amendement mineur proposé par la Fédération de Russie**

23. La Fédération de Russie a proposé de supprimer le mot «and» à la fin de l’alinéa *b* de l’article 41.2 de la Convention de Vienne sur la circulation routière. Le secrétariat a fait observer que cette question est pertinente pour les versions anglaise et russe. Dans la version française, l’alinéa *c* de l’article 41.2 commence par «ou» (or).

24. Comme il semble évident que nul n’a besoin de trois permis de conduire différents, ni même de deux (l’amendement exigeant que le détenteur d’un permis de conduire international soit aussi tenu de présenter un permis de conduire national est un cas spécial, uniquement pertinent si le permis de conduire national n’est pas conforme à chacune des deux options de la Convention), il ne semble pas important de déterminer si «and», «or» ou ni l’un ni l’autre sont utilisés. Le sens est le même. Toutefois, les versions dans les trois langues devraient correspondre. Le Groupe d’experts juridiques propose donc, solution peut-être la plus simple, de modifier le texte de l’article 41.2 *b* et *c*, tel que présenté dans le document TRANS/WP.1/2000/20, de la manière suivante:

- a) Version anglaise: supprimer le mot «and» de l’article 41.2 *b*;
- b) Version russe: supprimer le mot «?» (and) dans l’article 41.2 *b*;
- c) Version française: supprimer le mot «ou» (or) du début de l’article 41.2 *c*.

-----