



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2002/23
25 juin 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Trente-neuvième session, 23-26 septembre 2002,
point 3 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**

Récapitulation des propositions d'amendements

Note du secrétariat

Introduction

1. Le présent document regroupe les propositions d'amendements adoptées par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) (voir les documents TRANS/WP.1/74 et TRANS/WP.1/78) s'appliquant aux Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière, aux Accords européens les complétant et au Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière. Il comprend, d'une part, les propositions proprement dites, qui apparaissent dans l'ordre des articles et annexes des Conventions et Accords, et, d'autre part, un exposé des motifs qui décrit brièvement les raisons pour lesquelles ces propositions ont été présentées. Le Groupe de travail souhaitera peut-être séparer le présent document en cinq documents distincts pour en faciliter ultérieurement la transmission aux Parties contractantes aux cinq instruments juridiques considérés.

Amendements antérieurs

2. Les derniers amendements aux instruments juridiques susmentionnés sont entrés en vigueur aux dates suivantes:

Convention de Vienne sur la circulation routière	3 septembre 1993
Convention de Vienne sur la signalisation routière	30 novembre 1995
Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière	28 août 1993
Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière	27 novembre 1995

Procédure d'amendement

3. La procédure d'amendement des conventions, qui prend 18 mois à compter de la date de notification par le Secrétaire général, est la suivante. Le texte de toute proposition d'amendement, accompagné d'un exposé des motifs, sera adressé au Secrétaire général qui le communiquera à toutes les Parties contractantes. Les Parties contractantes auront la possibilité de lui faire savoir, dans le délai de 12 mois suivant la date de cette communication: a) si elles acceptent l'amendement, ou b) si elles le rejettent, ou c) si elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe précédent sera réputée acceptée si, dans ce délai de 12 mois, moins du tiers des Parties contractantes informent le Secrétaire général soit qu'elles rejettent l'amendement, soit qu'elles désirent qu'une conférence soit convoquée pour l'examiner. Le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes toute acceptation ou tout rejet de l'amendement proposé et toute demande de convocation d'une conférence. Si le nombre total des rejets et des demandes reçus pendant le délai spécifié de 12 mois est inférieur au tiers du nombre total des Parties contractantes, le Secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes que l'amendement entrera en vigueur six mois après l'expiration du délai de 12 mois spécifié au paragraphe précédent pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles qui, pendant le délai spécifié, ont rejeté l'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner.

5. Toute Partie contractante qui, pendant le délai de 12 mois, aura rejeté une proposition d'amendement ou demandé la convocation d'une conférence pour l'examiner, pourra, à tout moment après l'expiration de ce délai, notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement, et le Secrétaire général communiquera cette notification à toutes les autres Parties contractantes. L'amendement entrera en vigueur pour les Parties contractantes qui auront notifié leur acceptation six mois après que le Secrétaire général aura reçu leur notification.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS

A. CONVENTION DE VIENNE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Article premier: Définitions

Insérer un nouvel alinéa *g bis* ainsi libellé:

«g bis Le terme voie cyclable désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 bis de la Convention sur la signalisation routière.»

Insérer un nouvel alinéa *g ter* ainsi libellé:

«g ter Le terme piste cyclable désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels.»

II. Article 11: Dépassement et circulation en files

Ajouter un nouvel alinéa 1 *c* ainsi conçu:

«c) La législation nationale peut autoriser les cyclistes et les cyclomotoristes à dépasser les véhicules immobilisés ou les véhicules circulant lentement autres que les cycles et les cyclomoteurs du côté correspondant au sens de la circulation, à condition qu'il existe un espace suffisant.»

III. Article 16 : Changement de direction

Modifier l'article 16.1 b) comme suit:

«b) S'il veut quitter la route de l'autre côté, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'édicter des dispositions différentes pour les cycles et les cyclomoteurs leur permettant notamment d'effectuer un changement de direction en traversant l'intersection en deux phases, serrer le plus possible l'axe médian de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée à double sens, ou le bord opposé au côté correspondant au sens de la circulation s'il s'agit d'une chaussée à sens unique et, s'il veut s'engager sur une autre route à double sens, exécuter sa manœuvre de manière à aborder la chaussée de cette autre route par le côté correspondant au sens de la circulation.»

Modifier l'article 16.2 comme suit:

«2. Pendant sa manœuvre de changement de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention en ce qui concerne les piétons, laisser passer les usagers de la route sur la chaussée, ou sur d'autres parties de la même route, qu'il s'apprête à quitter.»

IV. Article 23: Arrêt et stationnement

Modifier la dernière phrase de l'article 23.1 comme suit:

«**Aussi bien** dans les agglomérations qu'en dehors de celles-ci, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, **les voies cyclables, les voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, les pistes pour cavaliers, les chemins pour piétons**, les trottoirs ou les accotements aménagés pour la circulation des piétons, sauf dans la mesure où la législation nationale applicable le permet.»

Modifier l'article 23.6 comme suit:

«6. Rien dans le présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'introduire d'autres **dispositions** en matière de stationnement et d'arrêt **ou d'adopter des dispositions distinctes pour le stationnement et l'arrêt des cycles et des cyclomoteurs.**»

V. Article 27: Prescriptions particulières applicables aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes

Modifier l'article 27.4 comme suit:

«4. Lorsqu'il existe **une voie cyclable ou** une piste cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur **la voie cyclable ou** la piste cyclable et, si elles le jugent opportun, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée. **La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la piste cyclable ou les traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée.**»

VI. Article 37: Signe distinctif de l'État d'immatriculation

Ajouter à la fin de l'article 37.1 la disposition suivante:

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

Modifier la première phrase du paragraphe 2 de l'article 37 comme suit:

«2. Toute remorque attelée à une automobile et devant, en vertu de l'article 36 de la présente Convention, porter à l'arrière un numéro d'immatriculation doit aussi porter à l'arrière, **soit séparément de la plaque d'immatriculation, soit intégré à celle-ci**, le signe distinctif de l'État où ce numéro d'immatriculation a été délivré.»

Modifier l'article 37.3 comme suit:

«3. 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.»

VII. Article 41: Permis de conduire

Modifier l'article 41.2 comme suit:

«Les Parties contractantes reconnaissent:

- a) Tout permis rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;
- b) Tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention; [...]
- c) Tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention, **à condition qu'il soit présenté avec le permis national correspondant;**

comme valable pour la conduite sur leurs territoires, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par **les permis**, à condition que **lesdits permis soient** en cours de validité et **qu'ils aient été délivrés** par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur.»

VIII. Annexe 1: DÉROGATIONS À L'OBLIGATION D'ADMETTRE EN CIRCULATION INTERNATIONALE LES AUTOMOBILES ET LES REMORQUES

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

«9. Les Parties contractantes peuvent ne pas admettre en circulation internationale sur leur territoire toute automobile ou toute remorque attelée à une automobile qui porterait 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 du véhicule lorsqu'est apposé séparément de la plaque d'immatriculation un signe distinctif conforme aux dispositions de la présente Convention et qui viendrait suppléer un signe distinctif incorporé dans la plaque d'immatriculation.**»

IX. Annexe 2: NUMÉRO D'IMMATRICULATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

Le titre de l'annexe 2 est modifié comme suit:

«Annexe 2: NUMÉRO **ET PLAQUE** D'IMMATRICULATION DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE»

Modifier le paragraphe 3 (première phrase) de l'annexe 2 comme suit (suppression du mot «special»):

«3. Dans le cas où le numéro d'immatriculation est apposé sur une plaque (...), cette plaque doit être plate et fixée dans une position verticale et perpendiculairement au plan longitudinal médian du véhicule.»

Modifier le paragraphe 4 de l'annexe 2 comme suit:

«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, peut être en matériau rétro réfléchissant.»

Ajouter à l'annexe 2 un nouveau paragraphe 5 rédigé comme suit:

«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.»

X. Annexe 3: SIGNE DISTINCTIF DES AUTOMOBILES ET DES REMORQUES EN CIRCULATION INTERNATIONALE

Modifier l'annexe 3 comme suit:

«1. Le signe distinctif visé à l'article 37 de la Convention doit être composé d'une à trois lettres en caractère latins majuscules. (...)

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

2.1 Les lettres auront au minimum une hauteur de 0,08 m et leurs traits une épaisseur d'au moins 0,01. Les lettres seront (...) noires sur un **fond blanc** ayant la forme d'une ellipse dont le grand axe est horizontal. **Le fond blanc peut être en matériau rétro réfléchissant.**

2.2 lorsque le signe distinctif ne comporte qu'une seule lettre, le grand axe de l'ellipse peut être vertical.

2.3 Le signe distinctif doit être apposé de manière telle qu'il ne puisse être confondu avec le numéro d'immatriculation ou compromettre sa lisibilité.

2.4 Sur les motocycles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins 0,175 m et 0,115 m. Sur les autres automobiles et sur leurs remorques, les dimensions des axes de l'ellipse seront d'au moins:

a) 0,24 m et 0,145 m si le signe distinctif comporte trois lettres;

b) 0,175 m et 0,115 m si le signe distinctif comporte moins de trois lettres.

3. Lorsque le signe distinctif est incorporé dans la plaque d'immatriculation, les dispositions suivantes s'appliquent:

3.1 Les lettres auront une hauteur d'au moins 0,02 m en prenant comme référence une plaque d'immatriculation de 0,110 m.

3.2 à 3.4 à compléter.

3.5 Pour les motocycles et leur remorque ainsi que pour les plaques d'immatriculation dont le numéro s'inscrit sur deux lignes, la taille des lettres du signe distinctif, ainsi que, le cas échéant, celles du drapeau ou de l'emblème national ou de l'emblème de l'organisation régionale d'intégration économique à laquelle appartient le pays, peuvent être réduites en conséquence.

4. Les dispositions pertinentes du paragraphe 3 de l'annexe 2 s'appliquent (...) au signe distinctif.»

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONVENTION DE VIENNE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Article premier: Définitions, alinéas *g bis* et *g ter*

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ayant suggéré d'adopter des mesures propres à améliorer la sécurité des cyclistes, le Groupe de travail propose de nouvelles définitions de la «piste cyclable» et de la «voie cyclable» à insérer dans les Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Ces nouvelles définitions correspondent à deux dispositions différentes prévues à l'intention des cycles, à savoir la piste cyclable qui est indépendante de la chaussée principale et la voie cyclable qui en fait partie.

II. Article 11.1 c)

L'amendement proposé laisse aux cyclistes et aux cyclomotoristes la possibilité de dépasser les véhicules immobilisés ou circulant lentement. Le Groupe de travail a estimé que cette disposition correspondait à la réalité dans les pays ayant une importante circulation de cycles.

Il est également proposé de modifier l'Accord européen complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière en interdisant l'arrêt ou le stationnement des véhicules à moins de 5 m des passages pour cyclistes, comme c'est actuellement le cas en ce qui concerne les passages pour piétons.

III. Article 16, paragraphes 1 b) et 2

L'amendement proposé offre aux cycles et aux cyclomoteurs la possibilité d'effectuer un changement de direction en traversant l'intersection en deux étapes. L'autre proposition relative à cet article impose aux conducteurs l'obligation de laisser passer d'autres usagers de la route lorsqu'ils s'approprient à changer de direction, qu'il s'agisse de traverser une autre chaussée ou non. Une telle disposition s'applique aux autres usagers de la route en général et prend en considération non seulement les usagers de la chaussée, mais également les usagers d'autres parties de la même route, telles que des voies ou des pistes cyclables.

IV. Article 23, paragraphes 1 et 6

L'amendement proposé étend l'interdiction de s'arrêter ou de stationner sur les pistes cyclables, les trottoirs et les accotements aux voies cyclables, aux voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, aux pistes pour cavaliers et aux chemins pour piétons. Une proposition complémentaire autorise les pays à introduire d'autres dispositions en matière de stationnement et d'arrêt et à adopter des dispositions distinctes pour le stationnement et l'arrêt des cycles et des cyclomoteurs.

V. Article 27.4

L'amendement proposé ajoute les voies cyclables aux pistes cyclables et laisse à la législation nationale le soin de préciser quels sont les autres usagers de la route qui peuvent également emprunter les pistes ou voies cyclables.

VI. Article 37, paragraphes 1, 2 et 3

Selon l'amendement proposé, le signe distinctif peut être intégré dans la plaque d'immatriculation et les mêmes renseignements doivent figurer sur les plaques avant et arrière, y compris le signe distinctif s'il y est intégré. L'article 37 est ainsi mis en conformité avec la pratique suivie dans l'Union européenne où un règlement autorise l'incorporation du signe distinctif du pays d'immatriculation, en sus de l'emblème de l'Union européenne, dans la plaque d'immatriculation: les véhicules pourvus d'une plaque d'immatriculation de ce type ne seront plus tenus de porter un signe distinctif séparé lorsqu'ils circulent dans des pays ne faisant pas partie de l'Union européenne.

VII. Article 41.2

Compte tenu des informations de plus en plus nombreuses donnant à penser que des permis de conduire internationaux sont délivrés frauduleusement, notamment au moyen de l'Internet, l'amendement proposé a pour objet d'empêcher les conducteurs de présenter uniquement un PCI et de veiller à ce que les Parties contractantes ne reconnaissent celui-ci que s'il est accompagné du permis national correspondant sur la base duquel il a été délivré.

VIII. Annexe 1, paragraphe 9

L'amendement proposé confirme la légitimité tant des signes distinctifs intégrés dans la plaque d'immatriculation que de ceux qui sont apposés séparément.

IX. Annexe 2, titre et paragraphes 3, 4 et 5

L'amendement proposé modifie le titre de l'annexe. Il admet également la possibilité d'apposer sur la plaque d'immatriculation un drapeau ou un emblème national ou l'emblème de l'organisation d'intégration économique régionale à laquelle appartient le pays, et stipule que 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.

X. Annexe 3

L'amendement proposé précise les dimensions d'un signe distinctif intégré dans la plaque d'immatriculation et d'un signe apposé séparément. Il stipule également que l'emplacement du signe distinctif ne doit pas créer une confusion avec le numéro d'immatriculation ou nuire à sa lisibilité. Par ailleurs, il prévoit que le signe distinctif doit être placé à l'extrémité gauche ou droite de la plaque d'immatriculation, mais de préférence à gauche, et obligatoirement à l'extrémité gauche si la plaque porte également un emblème régional ou local. Il autorise une modification de la taille des plaques d'immatriculation pour les cyclomoteurs ou dans le cas de plaque qui occupent deux lignes.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS

B. ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Annexe, paragraphe 12 (Ad art. 13 de la Convention)

Modifier le paragraphe 12 comme suit:

«12. Ad article 13 de la Convention (Vitesse et distance entre véhicules)

Paragraphe 6

(Le paragraphe 4 est renuméroté et devient le paragraphe 6; le texte reste le même.)»

II. Annexe, paragraphe 18 [Ad art. 23 de la Convention (Arrêt et stationnement)]

Modifier l'article 23.3 a) i) comme suit:

«i) À moins de 5 m des passages pour piétons **et des passages pour cyclistes**, sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et sur les passages à niveau.»

III. Annexe, paragraphe 20 (Ad art. 27 de la Convention [Prescriptions particulières applicables aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes])

Modifier comme suit le texte se rapportant au paragraphe 4:

«Les cyclomotoristes peuvent être autorisés à circuler sur **les voies cyclables ou** les pistes cyclables et, au besoin, il peut leur être interdit de circuler sur le reste de la chaussée. **La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la piste cyclable ou les traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée.**»

EXPOSÉ DES MOTIFS

ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION DE VIENNE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Annexe, paragraphe 12 (Ad art. 13 de la Convention)

L'amendement corrige le numéro du paragraphe 4, qui devient le paragraphe 6.

II. Annexe, paragraphe 18 (Ad art. 23 de la Convention)

L'amendement interdit l'arrêt ou le stationnement à moins de 5 m des passages pour cyclistes afin d'assurer une visibilité tant aux usagers du passage pour cyclistes qu'aux véhicules qui s'en approchent.

III. Annexe, paragraphe 20 (Ad art. 27 de la Convention)

Observation du secrétariat: cette proposition est désormais sans objet car elle fait double emploi avec celle qui vise à modifier l'article 27.4 de la Convention sur la circulation routière.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS

C. **CONVENTION DE VIENNE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE**

I. Article premier: Définitions

Insérer un nouvel alinéa e *bis* ainsi libellé:

«e *bis* Le terme voie cyclable désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 *bis* de la Convention.»

Insérer un nouvel alinéa e *ter* ainsi libellé:

«e *ter* Le terme piste cyclable désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes, et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels.»

II. Article 13: Prescriptions communes aux signaux décrits aux sections C et D de l'annexe 1 de la présente Convention

Modifier l'article 13.2 comme suit:

«2. Les signaux de réglementation placés à l'aplomb d'un signal **indiquant l'entrée** de l'agglomération, ou peu après un tel signal, signifient que la réglementation s'applique dans toute l'agglomération, sauf dans la mesure où une autre réglementation serait notifiée par d'autres signaux sur certaines sections de la route dans l'agglomération.»

III. Article 26 *bis*

Modifier le paragraphe 1 de l'article 26 *bis* comme suit:

«Le marquage des voies réservées à certaines catégories de véhicules, **y compris les voies cyclables**, est réalisé au moyen de lignes qui se distinguent clairement des autres lignes continues ou discontinues apposées sur la chaussée, notamment par leur plus grande largeur et par les intervalles plus réduits entre les traits.»

IV. Article 29

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

«2. 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.)**.»

V. Annexe 1, section C, chapitre II

Le paragraphe 9 c) vii) est supprimé.

VI. Annexe I, section D

Modifier le paragraphe 3 comme suit:

«3. 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.**»

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONVENTION DE VIENNE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

I. Article premier: Définitions, alinéas *e bis* et *e ter*

La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ayant suggéré d’adopter des mesures propres à améliorer la sécurité des cyclistes, le Groupe de travail propose de nouvelles définitions de la «piste cyclable» et de la «voie cyclable» à insérer dans les Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière. Ces nouvelles définitions correspondent à deux dispositions différentes prévues à l’intention des cycles, à savoir la piste cyclable qui est indépendante de la chaussée principale et la voie cyclable qui en fait partie.

II. Article 13.2

Les modifications à la Convention sur la signalisation routière entrées en vigueur le 30 novembre 1995 ont introduit un nouveau signal indiquant le début d’une agglomération E,7 b sans le nom de celle-ci. Dans le système qui utilise le signal E,7 b, le nom de l’agglomération est indiqué sur un autre signal (E,7 d, par exemple) généralement placé à la limite administrative d’une ville, séparément du signal E,7 b. L’amendement consiste à remplacer «le nom de» par «le début de».

III. Article 26 bis

L’amendement consiste à ajouter les voies cyclables parmi les voies réservées à certaines catégories de véhicules qui doivent être marquées sur la chaussée.

IV. Article 29.2

Les dispositions actuelles de l’article 29 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière qui précisent que la couleur bleue peut être employée pour les marques indiquant les emplacements où le stationnement est *permis ou limité* ne cadrent pas avec les dispositions du paragraphe 9 a) vii) du chapitre II de la section C de l’annexe 1 selon lesquelles des bandes de couleur bleue apposées à une hauteur d’environ 2 m sur les supports d’éclairage, les arbres, etc.,

bordant la chaussée, ou des lignes sur la bordure de la chaussée, peuvent signifier que la durée du stationnement est *limitée*, mais que le stationnement n'est pas payant. D'après les dispositions actuelles du paragraphe 2 de l'article 29, la couleur bleue peut être utilisée pour marquer toutes sortes d'emplacements de stationnement.

L'amendement a pour objet d'autoriser l'emploi de marques bleues pour indiquer les emplacements où le stationnement est autorisé mais soumis à certaines conditions ou restrictions (durée limitée, paiement, catégorie d'usagers, etc.).

V. Annexe 1, section C, chapitre II

Il est proposé de supprimer le paragraphe 9 c) vii), vu que la nouvelle disposition ajoutée à l'article 29.2 précise l'emploi des marques bleues.

VI. Annexe 1, section D, paragraphe 3

En réponse aux inquiétudes exprimées par des membres du Groupe de travail concernant les cas dans lesquels la priorité n'est pas toujours accordée aux conducteurs déjà engagés dans le carrefour giratoire, ainsi que le risque de confusion quant à la direction à suivre dans le carrefour, la proposition vise à modifier les dispositions relatives aux intersections à sens giratoire obligatoire et aux signaux à utiliser pour indiquer la direction à suivre et la priorité à respecter à ces intersections.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS

**D. ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION DE VIENNE
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE**

I. Paragraphe 21 (Ad annexe 1, section D, sous-section II, de la Convention)

Le paragraphe 3 (Intersections à sens giratoire obligatoire) est supprimé.

EXPOSÉ DES MOTIFS

ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION DE VIENNE
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

I. Paragraphe 21 (Ad annexe 1, section D, sous-section II, de la Convention)

La proposition consistant à supprimer le paragraphe 3 (Intersection à sens giratoire obligatoire) tient compte des nouvelles dispositions relatives aux intersections à sens giratoire obligatoire ajoutées à la Convention sur la signalisation routière.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS

E. PROTOCOLE SUR LES MARQUES ROUTIÈRES, ADDITIONNEL À L'ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

I. Annexe

Modifier le paragraphe 6 comme suit:

«6. Ad article 29 de la Convention

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).»

EXPOSÉ DES MOTIFS

PROTOCOLE SUR LES MARQUES ROUTIÈRES, ADDITIONNEL À L'ACCORD
EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION DE VIENNE
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

I. Annexe, paragraphe 6

La proposition vise à préciser l'emploi des marques bleues indiquant les emplacements où le stationnement est soumis à certaines conditions ou restrictions conformément aux nouvelles dispositions proposées pour l'article 29.2 de la Convention sur la signalisation routière.
