



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Soixante-quatrième session**

Genève, 24-27 septembre 2012

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

**Convention de 1968 sur la signalisation routière:****Propositions d'amendement concernant les panneaux  
à message variable****Proposition adressée au Groupe de travail de la sécurité  
et de la circulation routières par le groupe informel  
d'experts des panneaux à message variable****Additif****Note du secrétariat\*****I. Introduction et mandat**

1. À sa soixante-deuxième session, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a demandé au groupe informel d'experts des panneaux à message variable (PMV) d'élaborer une proposition précise visant à modifier la Convention de 1968 sur la signalisation routière afin que les PMV soient dûment pris en considération.

2. À sa soixante-troisième session, le Groupe de travail a été informé des progrès accomplis par le groupe informel d'experts des PMV, lequel a présenté une proposition visant à modifier la Convention de 1968 afin de prendre en compte les panneaux à message variable (ECE/TRANS/WP.1/2012/1). Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de remanier le document précité en intégrant les propositions dans les sections pertinentes de la Convention. La présente version révisée sera soumise au Groupe de travail pour examen.

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2013 (ECE/TRANS/2012/9, module 4, p. 9), le Groupe de travail de la sécurité de la circulation routière (WP.1) examine les questions pertinentes et adopte des mesures appropriées en vue d'améliorer la sécurité de la circulation routière. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

3. Les modifications qu'il est proposé d'apporter à la Convention figurent en caractères gras pour les ajouts et en caractères biffés pour les suppressions.
4. On trouvera à l'annexe I les notes explicatives relatives à chaque proposition fournies par le groupe informel d'experts des PMV. Les observations formulées par le secrétariat après un examen plus approfondi de certaines des propositions figurent à l'annexe II.

## II. Propositions d'amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière

### A. Chapitre premier (Généralités), article 1 (Définitions)

w) **Un panneau à message variable (PMV) est un panneau conçu pour afficher l'un des plusieurs inscriptions et symboles qui peuvent être affichés alternativement, ou allumés et éteints, en fonction des besoins.**

Note du secrétariat: Le groupe d'experts des PMV propose cette définition, qui est une version légèrement modifiée de celle qui figure dans la R.E.2. Cependant, le groupe d'experts n'est pas contre l'utilisation de la définition de la R.E.2 sans modifications si telle est la préférence du Groupe de travail.

### B. Chapitre II (Signaux routiers), article 8

*1 ter*

Les panneaux à message variable ne devraient être utilisés que pour la gestion des événements temporaires. Les situations nécessitant être indiquées à long terme pour un emplacement fixe devraient toujours être affichées sur des panneaux fixes.

### C. Annexe 1 (Signaux routiers), section E (Signaux de prescriptions particulières), sous-section II (Description), point 1 (Signaux indiquant une prescription ou un danger pour une ou plusieurs voies de circulation)

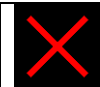
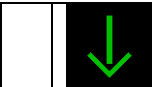

iv) E, 22<sup>a</sup> «**La circulation ne peut pas emprunter la voie sur laquelle le signal est placé.**».

v) E, 22<sup>b</sup> «**La circulation peut emprunter la voie sur laquelle le signal est placé.**».

vi) E, 22<sup>c</sup> «**La voie est en passe d'être fermée à la circulation et les usagers de la route sur cette voie doivent passer à la voie indiquée par la flèche.**».

### D. Annexe 3 (Signaux «E»)

Ajouter:

		
E, 22 <sup>a</sup>	E, 22 <sup>b</sup>	E, 22 <sup>c</sup>

## E. Chapitre II (Signaux routiers)

### Article 8 bis

1. Lorsqu'utilisés, les pictogrammes doivent toujours fournir l'unité principale d'information dans chaque message PMV.
2. Quand un PMV possède une telle capacité, les éléments graphiques (pictogrammes, symboles) doivent toujours être utilisés autant que possible pour remplacer le texte.
3. Lorsqu'utilisé, un pictogramme/symbole réglementaire ne devrait pas contenir de texte à l'appui pour être clairement compris des usagers de la route.
4. En général, les messages de danger (en utilisant le triangle rouge) ne devraient pas être utilisés lorsque le tronçon de route se trouve éloigné du PMV (par exemple, plus de 5 km). Lors de l'utilisation de texte dans les messages de danger, placer en premier lieu l'information concernant la nature du danger, suivie d'éventuelles informations complémentaires succinctes.
5. Quand un PMV est utilisé pour informer sur une situation à une certaine distance (par exemple, 5 km ou plus) ou dans le futur (par exemple des travaux routiers prévus), des informations complémentaires (par exemple la distance, ou une indication de la date et de l'heure, respectivement) s'avèrent nécessaires. L'ordre recommandé du message est le suivant:
  - i) Informations sur la nature de l'événement;
  - ii) Distance et/ou indication de l'heure;
  - iii) Informations complémentaires (par exemples conseils, causes).
6. Les PMV ne doivent pas afficher de défilement de messages en alternance ou séquentiels.
7. La signification d'un pictogramme ne devrait pas être indiquée dans le texte d'un message PMV, à moins que cela soit nécessaire pour éduquer les conducteurs sur la signification d'un nouveau pictogramme.
8. Utiliser uniquement des abréviations bien connues et internationales (par exemple, «km» pour kilomètres, «min» pour minutes, etc.).
9. Afin d'assurer que les messages puissent être correctement lus par les conducteurs, les messages PMV ne doivent pas contenir plus de quatre unités d'information.
10. Un PMV doit être vide lorsque aucun message concernant la circulation ne doit y être affiché. Une exception pourrait être l'affichage de points ou de l'heure pour indiquer que le PMV fonctionne.
11. L'affichage de messages publicitaires n'est pas autorisé.

Note du secrétariat: Le nouvel article est une version légèrement modifiée du paragraphe 5.3.2.1 de la R.E.2.

## Annexe I

### A. Notes explicatives du groupe d'experts des PMV concernant la modification de l'article 1 (ajout d'un alinéa w) et de l'article 8 (ajout d'un paragraphe 1 *ter*)

1. Après discussion, les membres de l'unité PMV conviennent qu'il n'est pas nécessaire de définir les différents signaux dans la Convention (c'est-à-dire le marquage routier, les signaux routiers et les panneaux de signalisation). Les définitions créent certaines limitations qui peuvent ensuite être difficiles à gérer.

2. Une exception concerne toutefois la définition des propres PMV. Les PMV sont des signaux complexes qui sont combinés et changent de pictogrammes, de caractères alphanumériques, de mots, d'abréviations, etc. Une fois posés, les panneaux à message fixe restent en place et peuvent être l'objet de critiques (et en fait le sont). De tels signaux, égaux pour tous, peuvent même être mis en place par une seule agence et ensuite distribués. Par contre, les PMV sont plus souples, ils peuvent être mis en place puis enlevés, utilisés par différentes mains ... en appliquant quelques règles de base structurelles afin de garantir leur utilisation unifiée dans les différents centres de contrôle de la circulation. Donc, pour commencer, si nous voulons appliquer certaines règles à certains types de panneaux de signalisation routière, nous devons définir lesquelles. Ces règles s'appliquent uniquement aux PMV existants à ce jour. Les panneaux à message variable peuvent clairement s'opposer aux panneaux à message fixe.

3. Cette définition repose sur le raisonnement suivant. Contrairement au passé, de nos jours la catégorie de ce que nous appelons les «signaux routiers» n'est pas suffisamment représentée uniquement par des panneaux fixes. Les panneaux à message variable sont également des signaux routiers.

4. On doit comprendre que le contexte spécifique dans lequel les panneaux routiers sont présentés au conducteur a une influence sur l'interprétation de ce dernier de ces signaux et, de ce fait, sur l'action réalisée ultérieurement par le conducteur. Deux contextes spécifiques sont ici d'une grande importance en raison de leur influence directe sur la compréhension du panneau routier:

a) La référence (la réalité), représentée par le signal lui-même. On trouve un exemple clair dans les signaux de danger concernant la présence de vent, d'embouteillages ou de neige, c'est-à-dire des situations variables. Lorsque le conducteur lors d'un voyage en montagne aperçoit des panneaux fixes informant de la possibilité d'une situation dangereuse en août, ou lorsqu'il rentre chez lui un paisible samedi après-midi et est informé d'un éventuel embouteillage, il interprète que ces panneaux fixes sont destinés à informer d'éventuelles situations à d'autres périodes ou moments, et ne réagit pas comme il le ferait en janvier ou un lundi matin. Le même signal n'a pas la même signification dans des contextes très différents selon la nature du signal lui-même;

b) Tous les panneaux de signalisation routière n'ont pas le même statut pour ce qui est de présenter la réalité (actuelle, en temps réel). Les panneaux fixes présentés aux conducteurs ne sont pas toujours dûment interprétés et n'amènent pas à réagir de la même façon que s'il s'agissait de signaux routiers présentés dans un format variable. Un exemple classique est le signal de danger de pont tournant. Lorsque présenté dans un format fixe, un tel signal indique au conducteur qu'il se dirige vers un pont tournant qui peut être ouvert ou fermé (c'est-à-dire pouvant s'avérer dangereux ou pas). Lorsque présenté dans un format variable, un tel signal indique au conducteur qu'il se dirige vers un pont ouvert, en temps réel, donc dangereux.

5. L'énoncé proposé pour le nouveau paragraphe 1 *ter* de l'article 8 doit empêcher l'utilisation massive de PMV (panneaux à message variable «à utilisation fixe»), car cette pratique entrave la fonctionnalité et l'efficacité des PMV.

## **B. Notes explicatives du groupe d'experts des PMV concernant la modification de l'annexe 1 et de l'annexe 3 (symboles E, 22 a, b et c)**

6. À l'origine, les dispositifs de contrôle des voies consistaient en une sorte de signaux lumineux de circulation, avec l'utilisation de feux de circulation. Plus tard, quand le contrôle des voies gagna en popularité, les signaux PMV commencèrent à être utilisés, tout d'abord uniquement avec des croix et des flèches, puis en affichant des limitations de vitesse sur les voies «libres».

7. L'utilisation de combinaisons de ce genre fit que les croix et les flèches sont de nos jours officiellement reconnues en tant que «feux de circulation», tandis que les signaux présents sur des voies adjacentes sont considérés comme des «signaux routiers», alors qu'en réalité il s'agit d'un seul système. C'est ainsi que deux significations officielles différentes ont été créées pour les mêmes signaux.

8. De cette façon, rien ne change dans la Convention de 1968, les paragraphes ne sont pas modifiés (les signaux lumineux de circulation sont toujours les mêmes), mais les croix et les flèches obtiennent aussi le statut de signaux qui peuvent ensuite être combinées avec d'autres signaux (comme c'est le cas de nombreux signaux). Les croix et les flèches sont, en tant que contenu, des informations précieuses pour combiner des panneaux de signalisation routière à part entière.

## **C. Notes explicatives du groupe d'experts des PMV concernant l'ajout d'un article 8 bis**

9. Norme 9. Unités d'information: un terme plus approprié pour les PMV pouvant afficher des pictogrammes, des caractères alphanumériques, des abréviations, des mots...

10. Les PMV affichent des pictogrammes, des signes abstraits, des chiffres, des mots (par exemple des descripteurs, un toponyme) et des abréviations formant des unités d'information. Une unité d'information peut être décrite comme la réponse que nous obtenons pour une question s'avérant significative pour le conducteur [3, 4]. Par exemple, si je me demande «Qu'est-ce qui se passe?» ou «Que dois-je faire?», on peut répondre à la première question par «embouteillage» ou «vent», et à la seconde par «ralentir» ou «prendre la sortie A-23». Une unité d'information peut se composer d'un ou de plusieurs mots ou pictogrammes; afin d'en assurer l'intelligibilité, les unités d'information sont normalement placées sur la même ligne dans les PMV, contribuant ainsi à leur lecture cohérente.

## Annexe II

### Observations et considérations du secrétariat

#### A. Observations générales

1. Les présentes propositions d'amendements ne peuvent être soumises, conformément à la Convention, que par des Parties contractantes. L'Espagne est actuellement signataire mais n'a pas ratifié la Convention et n'est pas considérée comme étant une Partie contractante. Par conséquent, le Groupe de travail ne peut pas considérer que ces amendements ont été proposés par le Gouvernement espagnol. Le Groupe de travail peut examiner les présentes propositions mais il faut qu'elles soient soumises par un pays qui a ratifié la Convention pour pouvoir être adoptées.

#### B. Formulation

2. La formulation de l'ensemble des propositions devrait peut-être être revue, pour des raisons de précision technique et juridique et dans le but de conserver la cohérence de l'ensemble du texte. Certains des termes et expressions utilisés ne sont pas idéaux pour un texte juridique. Le secrétariat recommande que toutes les propositions soient remaniées en utilisant le langage juridique voulu.

Exemples:

Proposition de nouveau paragraphe 1 *ter* de l'article 8:

«Les panneaux à message variable ne ~~devraient~~ **doivent** être utilisés ~~que pour la gestion des événements temporaires~~ **qu'en tant que mesure temporaire** [...]».

Proposition de nouvel article 8 *bis*, paragraphe 1:

«Lorsqu'utilisés, les **pictogrammes** doivent toujours fournir **l'unité principale d'information** dans chaque **message** PMV.».

3. Dans le deuxième exemple, les mots en caractères gras posent problème sur le plan de la cohérence. Le mot «pictogramme» n'est utilisé ni défini nulle part dans la Convention. Dans la définition proposée des PMV (nouvel alinéa *w* de l'article 1), les termes utilisés sont «inscriptions et symboles». Le mot pictogramme devra soit être défini, soit être remplacé par un mot conforme à la définition des PMV.

4. Il en va de même pour l'expression «unité d'information». Il s'agit d'un terme technique qui ne figure ni n'est défini dans la Convention.

5. En outre, le groupe d'experts des PMV a proposé que dans la définition des PMV, au nouvel alinéa *w* de l'article 1, le mot «messages» soit remplacé par «inscriptions et symboles». Il n'est donc pas cohérent d'utiliser le mot «message» ailleurs dans le texte. L'introduction de l'expression «inscriptions et symboles» signifie également que les PMV devront être conformes aux prescriptions de la Convention applicables aux inscriptions et symboles.

### C. Signaux fixes et variables

6. Il est utile de distinguer les signaux fixes des signaux variables car les premiers sont destinés à un usage régulier à long terme et les seconds à des situations temporaires ou d'urgence. Cependant, la notion de signal fixe ou permanent n'est définie nulle part dans la Convention. Par conséquent, si le mot «fixe» est utilisé dans le nouveau paragraphe 1 *ter* de l'article 8, il convient de le définir.

Par exemple:

«Les situations nécessitant être indiquées à long terme pour un emplacement fixe devraient toujours être affichées sur des panneaux fixes.».

### D. La double fonction des croix et des flèches en tant que signaux lumineux et que PMV

7. En vertu des alinéas *a* et *b* du paragraphe 11 de l'article 23, les croix et les flèches indiquant la disponibilité des voies sont considérées comme des signaux lumineux de circulation. Cela permet l'utilisation prolongée des croix et des flèches, au même titre que les panneaux de signalisation.

8. Le groupe d'experts des PMV propose de les ajouter aux annexes 1 et 3 de la Convention en tant que signaux, sans modifier leur fonction initiale en tant que signaux lumineux visée à l'article 23. Il semblerait que cette modification ne présente pas d'intérêt particulier puisque l'article 23 prévoit déjà la possibilité d'utiliser ces symboles de manière prolongée, y compris en tant que signaux lumineux. Le fait de considérer les croix et les flèches à la fois comme signaux et comme signaux lumineux sera sans doute une source de confusion. Si le Groupe de travail souhaite que les croix et les flèches soient désormais considérées comme des signaux, il conviendrait peut-être de ne plus les inclure en tant que signaux lumineux à l'article 23.

9. De plus, si les croix et les flèches sont des signaux lumineux ou des signaux, elles ne seront plus considérées comme des PMV au sens de l'alinéa *w* de l'article 1 et du paragraphe 1 *ter* de l'article 8, qui précisent le caractère temporaire des PMV.

10. Enfin, il n'est proposé d'inclure aucun autre symbole PMV dans la Convention. Tous les signaux qui peuvent être utilisés dans le cadre des PMV restent dans la R.E.2 et constituent donc des recommandations n'ayant pas force obligatoire. Cela implique que tous les signaux inscrits dans la Convention pourraient être utilisés en tant que PMV. Les Parties contractantes y consentent-elles?

### E. Numérotation et emplacement des pictogrammes

11. Il est proposé d'ajouter les pictogrammes de flèches et de croix dans les annexes 1 et 3 de la Convention. Les pictogrammes sont numérotés E, 22<sup>a</sup>, <sup>b</sup> et <sup>c</sup>, suivant ainsi la numérotation pertinente de la R.E.2. Cependant, dans la Convention, les signaux «E» sont numérotés de 1<sup>a</sup> à 18<sup>b</sup>. L'ajout d'une série de signaux «E, 22» porte donc à confusion. Si ces pictogrammes doivent être ajoutés, ils devraient être placés en concordance avec la numérotation de la Convention. Ils pourraient ainsi prendre les numéros E, 1<sup>d</sup>, <sup>e</sup> et <sup>f</sup> et être placés avec les autres signaux relatifs aux voies, ou être ajoutés à la fin de la liste des signaux «E» en tant que signaux E, 19<sup>a</sup>, <sup>b</sup> et <sup>c</sup>.

12. L'emplacement proposé pose d'autres difficultés qui méritent d'être signalées. Si ces pictogrammes doivent être considérés comme des signaux et placés aux côtés d'autres signaux dans les annexes, ils ne peuvent pas être considérés comme des PMV. Comme

indiqué plus haut, ils seraient alors destinés à une utilisation à long terme, contrairement aux autres PMV qui sont à usage temporaire. Si telle est l'intention des Parties contractantes, seule la numérotation proposée des signaux considérés devrait être modifiée. Toutefois, si la Convention devait définir les PMV, fixer les règles de leur utilisation et de leur apparence mais ne pas contenir de section consacrée aux PMV dans ses annexes, il y aurait lieu d'être préoccupé. Tous les signaux qui peuvent être utilisés en tant que PMV figurent dans la R.E.2. Peut-être serait-il utile d'ajouter, à l'annexe 3, une sous-section consacrée aux PMV intitulée «Signaux pouvant être utilisés en tant que PMV», tout en laissant les croix et les flèches à part en tant que signaux et/ou que signaux lumineux.

---