



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de la sécurité routière**

Groupe d'experts de la signalisation routière

Seizième session

Genève, 4 et 5 septembre 2018

**Rapport du Groupe d'experts de la signalisation  
routière sur sa seizième session****I. Participation**

1. Le Groupe d'experts de la signalisation routière (GE.2) a tenu sa seizième session à Genève, les 4 et 5 septembre 2018, sous la présidence de M. Karel Hofman (Belgique). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Belgique, Danemark, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Roumanie, Slovaquie, Suède et Suisse.
2. Le Nigéria, État non membre de la CEE, a également participé à la session. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : A-Mazing Designs, Easa Husain Al-Yousifi & Sons Company et Forschungsgesellschaft Strasse-Schiene-Verkehr (FSV).

**II. Adoption de l'ordre du jour**

3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.1/GE.2/31).

**III. Programme de travail : Situation en ce qui concerne  
la législation nationale****A. Signal enjoignant au conducteur d'un véhicule piégé sur un passage  
à niveau d'enfoncer les barrières**

4. À sa quinzième session, le Groupe d'experts est convenu de la nécessité de créer un signal enjoignant au conducteur d'un véhicule piégé sur un passage à niveau d'enfoncer les barrières. Il s'agirait de préférence d'un signal d'indication de la section G, sur le modèle des signaux relatifs aux issues de secours (G, 23). À cette session-ci, les experts ont examiné les suggestions concernant le signal « enfoncement des barrières » émises par l'Italie (document informel n° 3, septembre 2018), la FSV (document informel n° 4,



septembre 2018), Amazing Design et le secrétariat. Ils ont opté pour le dessin de la FSV, représentant une barrière cassée et la vue arrière d'un véhicule s'inscrivant dans la représentation graphique d'une collision figurée en blanc, dans un panneau rectangulaire sur fond vert. Ils se sont en outre accordés à dire que la barrière devrait présenter des bandes blanches et rouges.

5. La définition du signal devrait préciser que les couleurs de la barrière représentée sur le panneau correspondent aux couleurs des barrières installées aux passages à niveau, conformément au paragraphe 1 de l'article 35. L'incorporation de ce signal à la Convention pourrait être envisagée, et ce sur le modèle des signaux relatifs aux issues de secours (sect. G, 24). Une disposition devrait préciser l'emplacement du panneau « enfoncement des barrières », sur la face interne de la deuxième barrière (celle qu'il s'agirait d'enfoncer), dans le sens de la circulation. Une autre devrait prévoir la possibilité d'adjoindre un panneau supplémentaire portant, dans une langue nationale, l'injonction d'enfoncer la barrière, et indiquant l'emplacement de ce deuxième panneau.

6. Les représentants du Danemark et de la Fédération de Russie ont manifesté leur désaccord quant à l'inclusion du signal d'enfoncement des barrières dans le texte de la Convention, suggérant qu'il fasse plutôt l'objet de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière. Pour eux, un tel signal ne devrait figurer dans la Convention que s'il est avéré qu'il joue bien le rôle qu'il est censé jouer.

## **B. Examen des recommandations relatives aux signaux A à F**

7. Le Groupe d'experts a continué d'examiner les recommandations formulées précédemment au sujet des signaux A à F en se fondant sur le document informel n° 4 (février 2018), qui contient les réponses des experts au document ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/1.

8. Lors de l'examen, le Groupe a entériné ou confirmé ses recommandations précédentes ou en a formulé de nouvelles, à savoir :

- a) Listel des signaux d'obligation : le listel devrait être plus large ;
- b) Signaux de direction à caractère obligatoire : huit signaux de direction à caractère obligatoire devraient être incorporés à la Convention (à gauche, à gauche à la prochaine intersection, tout droit ou à gauche à la prochaine intersection, tout droit, à droite, à droite à la prochaine intersection, tout droit ou à droite à la prochaine intersection, à gauche ou à droite) ; le dessin des flèches devrait être amélioré, de même que les signaux indiquant « à gauche » ou « à droite », de façon à bien montrer la direction vers la gauche ou vers la droite. Amazing Designs s'est proposé pour faire le dessin d'un tel signal ;
- c) Intersection à sens giratoire obligatoire : la distance entre les flèches devrait être légèrement augmentée ;
- d) Chemin obligatoire pour piétons : le symbole devrait être amélioré de telle façon que la représentation des piétons ne puisse pas être associée spécifiquement à l'un des deux sexes ; le symbole représentant un adulte accompagnant un enfant devrait être modifiée de façon que les personnages soient représentés plus de face ;
- e) Chemin obligatoire pour cavaliers : le symbole devrait être amélioré, notamment de manière que la jambe du cavalier n'apparaisse pas ;
- f) Fin de chemin ou piste obligatoire : les signaux indiquant la fin d'un chemin ou d'une piste cyclable obligatoire, qu'il s'agisse d'un chemin pour piétons, d'un chemin pour cavalier à cheval ou d'un chemin ou d'une piste partagé(e), ou la fin d'obligation de circuler avec des chaînes à neige devraient être incorporés dans la Convention ;
- g) Réversibilité des signaux de la section D : le signal D, 3 devrait pouvoir être inversé uniquement pour la circulation à gauche (réversibilité obligatoire) ;

h) Vitesse minimale obligatoire : il conviendrait de clarifier la disposition régissant l'application de l'unité de mesure de la vitesse apposée sur le signal. Après clarification, cette disposition devrait être appliquée aux signaux C, 14 (vitesse maximale limitée) et G, 17 (vitesse conseillée) ;

i) Direction obligatoire pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses : la couleur du fond devrait être limitée au blanc. Les symboles des signaux C, 3 m et C, 3 n devraient également pouvoir être utilisés sur ce panneau. Seul le signal D, 1 a, indiquant une direction obligatoire, devrait pouvoir être utilisé en complément du signal D, 10.

j) Définitions révisées de la signalisation obligatoire : la disposition relative à la réversibilité obligatoire devrait être ajoutée à la définition de D, 3 (intersection à sens giratoire obligatoire) ; la définition de D, 9 (chaînes à neige obligatoires) devrait être clarifiée en précisant dans quelle situation les chaînes doivent être utilisées, à savoir lorsque la chaussée est enneigée ou verglacée ;

k) Flèches figurant sur les panneaux E : les flèches devraient être redessinées, leur forme plus standardisée, leurs extrémités plus nettes, et le bas du pied de la flèche aplati ;

l) Voies réservées aux autobus : le symbole de l'autobus sur le signal H devrait être placé sur la flèche de droite. Il faudra examiner ce signal lors de l'examen des signaux hors Convention ;

m) Présélection des voies : la définition de ce signal devrait inclure une disposition mentionnant que le panneau peut inclure un marquage routier séparant les voies signalées par des flèches ;

n) Sens unique : placé perpendiculairement à l'axe de la chaussée, le panneau doit conserver sa forme carrée, et s'il est placé parallèlement à l'axe de la chaussée, le corps de la flèche doit être suffisant pour contenir une inscription ;

o) Autoroute et route pour automobiles : sur ces panneaux, le fond doit être bleu ou vert et le symbole de couleur blanche. La disposition relative à la manière d'avertir les usagers du début de l'autoroute ou de la route pour automobiles devrait être maintenue dans l'Accord européen et non pas inscrite dans la Convention. Le symbole présentant le véhicule vu de face devrait avoir une calandre plus visible ;

p) Agglomération et fin d'agglomération : l'inscription correspondante devrait figurer en lettres minuscules, à l'exception de la première lettre ; elle devrait être centrée horizontalement et verticalement sur le panneau ; les lignes parallèles indiquant la fin de la réglementation devraient être améliorées – elles devraient être de même largeur et présenter le même espacement ;

q) Signaux à validité zonale : la définition du signe devrait suggérer l'utilisation préférentielle de l'inscription « Zone » ou son équivalent dans la langue nationale. La mention horaire devrait être figurée à l'aide du signe « deux points » séparant les heures et les minutes, l'indication des heures complètes se bornant au seul chiffre de l'heure. Le dessin figurant la fin de validité zonale devrait suivre les mêmes principes que dans la version actuelle de la Convention (pas de changement en rouge de la couleur du listel) ; les inscriptions précisant la fin de la validité zonale devraient rester en noir ou en bleu foncé ;

r) Tunnel : le symbole de l'arche de pierre devrait être encore amélioré ;

s) Passage pour piétons : la variante représentant le passage de type zébré devrait être la seule variante retenue dans la Convention (pour E, 12 et A, 12). Le paragraphe 4 de l'article 27 devrait être modifié par la suppression des mots « de préférence ». Le symbole représentant le piéton et le nombre de bandes sur le passage devraient être choisis dans les exemples proposés par le secrétariat et les panneaux du Danemark et de la Fédération de Russie. Les experts voudront bien faire connaître leurs préférences par écrit d'ici à la prochaine session. La variante présentant un fond de couleur noire devrait être écartée ;

t) Hôpital : la bande blanche entre la croix et le fond bleu devrait être épaissie ;

- u) Parking : la lettre P devrait être améliorée ;
- v) Arrêt d'autobus et de tramway : la définition de ces signaux devrait inclure une mention des règles de circulation spéciales applicables. Les signaux devraient être redessinés pour la Convention afin qu'ils correspondent aux caractéristiques des signaux E ;
- w) La Lituanie et la Fédération de Russie se sont opposées au changement de conception des signaux d'arrêt d'autobus et de tramway ;
- x) Zone résidentielle : les couleurs doivent être limitées au bleu pour le fond et au blanc pour le symbole. La définition de ce signal ne devrait pas faire référence à un autre accord international, mais citer les règles de circulation spéciales concernées. Le symbole de la maison ne devrait pas se détacher du fond, et son apparence pourrait être adaptée au style des maisons du pays ;
- y) Barre rouge sur les signaux de la section C : le signal avec la barre rouge placée derrière le symbole devrait être inclus dans la Convention pour les signaux C, 3, C, 4 et C, 15 et les autres variantes placées dans eCoRSS.

9. Le Groupe est parvenu au point 63 de l'examen du document informel n° 4.
10. Le Groupe a demandé au secrétariat d'incorporer les changements convenus au projet de rapport final.
11. Faute de temps, le Groupe d'experts n'a pas été en mesure d'examiner les observations relatives au document ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/4, proposant des amendements aux annexes 1 et 3 de la Convention et au document informel n° 1 regroupant les observations des experts. Le secrétariat a été prié de présenter à la prochaine session le document ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/4/Rev.1, contenant les dernières modifications.
12. Le Groupe d'experts a décidé de solliciter l'avis de l'expert sur les symboles préférés pour les motocycles et les cyclomoteurs.
13. Le Président du Groupe d'experts soumettra le projet de version préliminaire du nouveau rapport structuré au Forum mondial sur la sécurité et la circulation routières (WP.1) à sa soixante-dix-septième session pour recueillir ses observations préliminaires et ses réactions. Le projet de version préliminaire du nouveau rapport structuré devrait être présenté à la prochaine session (ECE/TRANS/WP.1/GE.2/2018/5).

### **C. Évaluation des signaux ne figurant pas dans la Convention et observations formulées à ce sujet**

14. Le Groupe n'a pas été en mesure, faute de temps, d'examiner ce point de l'ordre du jour. Le document soumis sous ce point de l'ordre du jour sera examiné à la prochaine session.

## **IV. e-CoRSS**

15. Le secrétariat a informé le Groupe d'experts que le système e-CoRSS avait été mis au point sur le plan informatique et qu'il fallait l'alimenter à l'aide des images actualisées et du texte proposé pour l'annexe 1 révisée ainsi que des amendements proposés pour les dispositions de la Convention et de l'Accord européen de 1971. Ce travail serait accompli en attendant la finalisation du rapport du Groupe d'experts.

## **V. Question diverses**

16. Le Groupe d'experts a remercié M. L. Wyrowski pour sa magnifique contribution et lui a souhaité plein succès dans sa nouvelle entreprise.
17. Le Groupe a demandé au WP.1 que son mandat soit prorogé jusqu'au 31 décembre 2019.

## **VI. Date et lieu de la prochaine session**

18. La prochaine réunion du Groupe d'experts devrait se tenir les 22 et 23 novembre 2018 à Genève.

## **VII. Adoption du Rapport**

19. Le Groupe d'experts a adopté le rapport de sa seizième session.

## Annexe

### Panneau appelant à l'enfoncement des barrières de passage à niveau



---