



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.1/1999/9  
25 janvier 1999

Original: FRANÇAIS

---

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail de la sécurité de la circulation  
(Trente-deuxième session, 13-16 avril 1999,  
point 2 d) de l'ordre du jour)

**SIGNALISATION DES CARREFOURS GIRATOIRES**

Transmis par le Gouvernement allemand

Lors de sa trente et unième réunion, le Groupe de travail WP.1 a décidé de poursuivre la discussion relative à la réorganisation du régime juridique des sens giratoires. Donnant suite au mandat de travail visé au par. 24 du document TRANS/WP.1/62 le représentant du gouvernement allemand présente, en annexe, des propositions alternatives qui tiennent compte des signaux routiers existants ainsi que des réflexions juridiques d'ordre général.

Les propositions ne considèrent pas la présignalisation, délibérément, et ne prennent pas en compte non plus d'éventuelles variantes techniques des sens giratoires. Ces sujets devraient faire l'objet de considérations supplémentaires, le cas échéant.

\* \* \*

## 1. Remarque préliminaire

La complexité et la disparité des signalisations des ronds-points ont donné lieu à une vaste discussion visant à trouver une solution simple, uniforme et incontestable du point de vue juridique. Il existe, jusqu'à présent, plusieurs approches qui peuvent être différenciées en propositions visant à modifier la Convention sur la signalisation routière, d'une part, et en propositions visant à modifier la Convention sur la circulation routière, d'autre part. Vu que les signaux routiers prévalent sur les règles générales, il a fallu discuter, tout d'abord, les propositions citées en premier lieu. On se basait pour cela, entre autres, sur le document TRANS/SC.1/WP.1/1998/6. Le Groupe de travail WP.1 n'a cependant pas retenu la proposition d'introduire un nouveau signal sous forme d'une combinaison des signaux A,22 et B,1. Il en est de même en ce qui concerne la proposition de compléter la signification du signal D,3 en lui associant la notion "priorité à l'anneau". Il a été convenu de laisser sans modification la Convention sur la signalisation routière et de concentrer, par conséquent, les efforts sur les amendements à apporter à la Convention sur la circulation routière.

## 2. Pertinence juridique et économie de régulation

Il faut tout d'abord rappeler une vérité fondamentale : il s'agit de régler le comportement de deux acteurs, l'un vis-à-vis de l'autre, c'est-à-dire de l'un se trouvant dans l'anneau et de l'autre débouchant sur le rond-point. Ceci s'avère relativement simple si l'injonction intimée à l'utilisateur sert des mêmes mécanismes de notification. Il est donc assez facile de trouver pour un certain signal routier le contre-pied. Néanmoins, des difficultés peuvent surgir si les obligations et les interdictions émanent de documents normatifs différents qui, en sus, se servent de formes d'expression différentes, par exemple la Convention sur la circulation routière comprenant les prescriptions générales, et la Convention sur la signalisation routière définissant les signaux routiers.

Le comportement des conducteurs se trouvant dans l'anneau est régi par les Etats contractants de trois manières :

a) par un signal routier spécifique ;

un signal supplémentaire confirme au conducteur dans l'anneau sa priorité ; suivant la pratique actuelle, il s'agit dans la plupart des cas du contre-pied du signal d'obligation notifiant au conducteur débouchant sur le rond-point de céder le passage.

Certains milieux revendiquent, cependant, de réduire le nombre des signaux implantés au minimum. Selon l'argumentation adoptée le résultat peut être obtenu tout aussi bien par une règle générale, le signal de confirmation pouvant ainsi être économisé. Or, il s'agit là, tout compte fait, d'une question de stratégie générale.

b) sans signal routier spécifique ;

sur ce point, il faut faire des réserves juridiques : Pour le conducteur dans l'anneau, la règle générale de la priorité à droite reste d'application. Il s'ensuit que le signal routier implanté aux accès du rond-point fait faussement croire au conducteur y débouchant que le conducteur se trouvant dans l'anneau jouit de la priorité ce qui n'est absolument pas le

cas. Une telle solution peut être acceptée pour des raisons pratiques, mais tout au plus pour une période transitoire.

c) par une prescription spécifique ;

la priorité est accordée à l'anneau en vertu d'une prescription spécifique ; dans certains cas, la signalisation qui notifie au conducteur débouchant sur le rond-point de céder le passage est l'élément constitutif de cette prescription.

Pour notifier, aux accès, qu'il convient de céder le passage à l'anneau, l'on a recours aux signaux routiers du type B et D. Cette signalisation est suffisamment précise bien que peu économe. Beaucoup pensent qu'un seul signal devrait suffire.

Ce sont donc bien des aspects tant juridiques qu'économiques qui interviennent dans ce débat.

### **3. Règles applicables dans l'anneau**

#### **3.1. Règles existantes, définies par les Conventions**

La Convention sur la signalisation routière est, à l'heure actuelle, la seule à définir une prescription applicable aux sens giratoires. La section D de l'Annexe 1 de la Convention stipule :

"Le signal D,3 "Intersection à sens giratoire obligatoire" notifie aux conducteurs qu'ils sont tenus de se conformer aux règles concernant les intersections à sens giratoire".

Cette notification s'adresse aux conducteurs débouchant sur le rond-point. La Convention sur la signalisation routière ne prévoit, cependant, pas de règles définissant les droits et obligations applicables aux conducteurs dans l'anneau. Cette disposition fait donc référence aux règles générales. Mais, la Convention sur la circulation routière reste, elle aussi, muette à ce sujet. Il n'existe pas de régime juridique spécifique. Une prescription spécifique régissant le comportement des conducteurs dans l'anneau fait donc défaut. Cette lacune doit être comblée.

#### **3.2. Proposition de la CEMT (TRANS/SC.1/WP.1/R.140/Add.1)**

En guise de premier pas vers une restructuration des règles applicables aux sens giratoires, la CEMT a proposé de renoncer à confirmer la priorité à l'anneau. Elle a ensuite proposé de compléter l'article 18,4,a) de la Convention sur la circulation routière de façon qu'il se lise, en substance, comme suit :

La priorité est à droite,

"à moins :

- a) qu'une signalisation routière soit placée ;
- b) qu'aux intersections à sens giratoire obligatoire, une signalisation routière impose aux conducteurs qui les abordent de céder le passage ou de s'arrêter sans que le signal "route à priorité" ou le signal d'avertissement

de danger indiquant une intersection où le conducteur a la priorité, ne soit placé".

### **3.2.1. Appréciation de la proposition de la CEMT**

La proposition de la CEMT présente l'avantage de mettre fin, sans équivoque, au conflit régnant entre les conducteurs débouchant sur le rond-point et les conducteurs se trouvant dans l'anneau. Dans la mesure où une signalisation routière notifiée aux conducteurs débouchant sur le rond-point de céder le passage, le conducteur se trouvant dans l'anneau jouit de la priorité même si celle-ci ne lui est pas accordée de façon explicite par des signaux spécifiques.

La proposition est, en outre, une solution prudente. La raison en est que les Etats contractants ne sont pas tous disposés à rendre systématiquement prioritaire l'anneau du giratoire.

La solution permet un régime double : Il peut y avoir, dorénavant, des sens giratoires avec ou sans mise en priorité de l'anneau. Ceci se révèle, néanmoins, peu utile puisque la sécurité de la circulation ne sera optimale que si des situations comparables du point de vue des usagers, font l'objet d'une réglementation identique. Les prescriptions applicables aux sens giratoires doivent être homogènes. On pourra cependant examiner si et dans quelle mesure la proposition de la CEMT pourra être réadaptée tout en supprimant cet inconvénient.

### **3.3. Un signal routier indiquant un régime spécifique aux sens giratoires**

Sur la base de la proposition de la CEMT il sera, par exemple, possible de définir un type de sens giratoire qui, de par sa nature, réclame la mise en priorité de l'anneau en refusant toute autre réglementation. Ceci suppose un catalogue de critères à définir par les Etats contractants. En fin de compte, il s'agira, en l'occurrence, de la définition des caractéristiques minimales de l'archétype du sens giratoire, qui justifient un régime spécifique.

Les critères à retenir seraient assez complexes. En tout cas, ils contiendront des paramètres techniques et, selon toute vraisemblance, également des paramètres relatifs à la circulation, en particulier en ce qui concerne le débit du trafic ; dans le doute, on retiendrait une combinaison des deux éléments vu que, dans les considérations visant à augmenter la sécurité de la circulation, les deux facteurs, soit la conception technique et le débit du trafic, dépendent l'un de l'autre.

De tels critères ne serviront, cependant, pour rien aux usagers individuels vu qu'il leur manque d'évidence et qu'ils s'adressent, en premier lieu, à l'administration pour lui faciliter l'application uniforme. Ces critères font donc systématiquement l'objet des dispositions administratives qui ne se répercutent sur les usagers que de manière indirecte, c'est-à-dire par l'intermédiaire de leur application uniforme. L'utilisateur a besoin de points de repère évidents, intelligibles et facilement compréhensibles. Et ceci d'autant plus que la priorité constitue l'une des prescriptions des plus fondamentales. La conception technique des ronds-points étant des plus variées, elle ne se prête pas toujours comme indice de la présence d'un sens giratoire. Cette fonction ne saura donc être remplie que par un signal routier.

Pour l'usager se trouvant déjà dans l'anneau et par manque d'autres indices naturels appropriés, ce signal routier aura, dans le cadre de la Convention sur la circulation routière, seulement la fonction de notifier l'existence d'un régime de priorité spécifique aux sens giratoires. Il ne constituera pas lui-même ce régime.

#### **3.4. Avantages d'un signal routier indiquant le régime spécifique**

Indiquer par un signal routier le régime spécifique aux sens giratoires présenterait plusieurs avantages : les usagers se trouveraient en présence de règles claires et facilement compréhensibles, celles-ci étant directement conçues pour cette finalité et s'adressant exclusivement aux usagers abordant un sens giratoire.

En outre, cette solution

- permettrait d'éviter les discussions relatives à la notion de sens giratoire ; cet avantage n'est absolument pas négligeable vu les différents points de vue concernant la conception technique des ronds-points, par exemple la question du statut des minigiratoires ;

- laisserait aux Etats contractants la possibilité de soumettre les carrefours qu'ils jugeront inappropriés au régime spécifique, à une autre réglementation. Ceci paraît particulièrement important parce que, dans le cadre de considérations d'utilité, les Etats contractants pourraient avoir intérêt à tenir compte d'autres éléments qui ne s'exprimeront pas explicitement dans la prescription spécifique, tels que espace disponible, infrastructure existante, degré d'accoutumance de la part des usagers, mentalité de la population, rôle de la construction routière au sein de la philosophie de la sécurité de la circulation.

Il conviendrait donc en tout cas de retenir, parmi les éléments proposés par la CEMT, l'idée de matérialiser par un signal routier le régime spécifique donnant priorité à l'anneau.

#### **3.5. Le signal routier D,3 indiquant un régime spécifique**

Selon les circonstances données, le signal routier D,3 est absolument approprié pour assumer cette fonction. D'autres signaux, tels que ceux du type D,1 et utilisés à cette fin par certains Etats contractants ne s'y prêtent pas vu qu'ils ne contiennent aucune indication relative aux caractéristiques spécifiques des sens giratoires. Ils pourraient néanmoins servir à indiquer des ronds-points pour lesquels l'autorité locale ne veut pas donner la priorité à l'anneau. Le signal D,3 serait donc l'élément constitutif d'un sens giratoire à régime spécifique. Cette solution présenterait, en outre, l'avantage de réduire considérablement le nombre des signaux routiers mis en place.

Par contre, il ne paraît pas être nécessaire de prévoir, outre le signal D,3, un signal du type B : Le signal instituant le régime spécifique aux sens giratoires a uniquement pour objectif d'indiquer, faute d'autres indices appropriés, la présence d'un sens giratoire ; le signal du type B, lui, ne contient aucune indication pareille.

### **3.6. Proposition**

Vu ce qui précède il conviendrait peut-être de simplifier la proposition de la CEMT en deux points : Tout d'abord la condition sous a) "qu'une signalisation routière soit placée" pourrait être supprimée. Vu que, en vertu de l'article 5 de la Convention sur la circulation routière, les prescriptions indiquées par des signaux routiers prévalent sur les règles générales, la condition visée ci-dessus n'est pas de rigueur ; la lisibilité, déjà réduite à certains égards, de la prescription serait améliorée davantage. D'autre part, pour un régime spécifique il ne faudra faire référence qu'au signal D,3, mais ceci de manière explicite.

Il est donc proposé ce qui suit :

L'article 18, 4, a) de la Convention sur la circulation routière, immédiatement après les mots "sur sa droite" est complété par les membres de phrase suivants :

"à moins qu'il s'agisse d'un sens giratoire obligatoire indiqué par le signal D,3 ; dans ce cas, la priorité est au conducteur se trouvant dans l'anneau."

### **4. Règle de comportement applicable aux accès de l'anneau**

A l'heure actuelle, le comportement des usagers débouchant sur l'anneau est régi uniquement par des signaux routiers, soit des signaux du type D et B. Il conviendrait d'étudier s'il n'était pas possible de supprimer ce double emploi de signalisation ; à cet effet, le signal D,3 devrait faire l'objet de certaines réflexions de principe.

#### **4.1. Le signal D,3 notifiant la direction obligatoire**

Dans la Convention sur la signalisation routière, le signal D,3 figure parmi les signaux d'obligation. De manière générale, le signal est interprété comme notifiant une obligation à l'instar des signaux du type D,1 notifiant la direction obligatoire ; c'est du moins ce que fait penser son aspect : le signal D,3, lui aussi, présente des flèches sur fond circulaire de couleur bleue. Bien que la "direction obligatoire" ne soit pas explicitement formulée, cette signification n'est remise en question par personne. Toutefois, si les auteurs avaient eu l'intention d'attribuer à ce signal cette seule signification il aurait été plus utile et, en particulier, plus conséquent d'en faire un signal du type D,1. Mais ils ont fait autrement et ont voulu, par cela, lui assigner une autre fonction.

#### **4.2. Le signal D,3 à signification spécifique**

En mettant le signal D,3 au même rang que les signaux d'obligation du type D, tels que D,2 "Contournement obligatoire", D,4 "Piste cyclable obligatoire" et D,7 "Vitesse minimale obligatoire", la Convention sur la signalisation routière lui assigne un caractère spécifique qui est censé dépasser la seule obligation de suivre la direction prescrite. La Convention ne définit, cependant, pas cette fonction complémentaire, mais fait référence - comme indiqué sous point 3.1 - à la Convention sur la circulation routière.

Ceci donne lieu à faire ressortir deux aspects essentiels :

- a) Pour l'application d'un régime spécifique aux sens giratoires de quelle nature que ce soit, les auteurs de la Convention sur la signalisation routière croient ne pas pouvoir renoncer au principe selon lequel une prescription quelconque doit être visiblement notifiée au conducteur débouchant sur l'anneau. La Convention confirme donc la nécessité de rendre visible, par un signal routier, un régime spécifique aux sens giratoires.
- b) Le signal réglementant la priorité du type B mis en place par les Etats contractants à l'égard du conducteur débouchant sur l'anneau pour qu'il respecte la priorité donnée à l'anneau, n'est qu'un ersatz qui s'explique par le fait que la Convention sur la circulation routière n'y prévoit aucune règle spécifique.

Il s'ensuit que dans la mesure où la Convention sur la circulation routière introduira la mise en priorité de l'anneau, le signal notifiant au conducteur débouchant sur l'anneau de céder le passage ou de marquer l'arrêt pourra être supprimé.

#### **4.3. Proposition relative à la signalisation à mettre en place aux accès de l'anneau**

L'accès aux intersections à régime spécifique aux sens giratoires est signalisé par le signal D,3. Le signal du type B peut être mis en place de façon supplémentaire, en particulier aux endroits où il a été utilisé auparavant. Ce signal aura pour objectif d'indiquer avec insistance aux usagers la mise en priorité de l'anneau, mais tout particulièrement de familiariser les usagers pendant une période de transition avec la nouvelle réglementation.

---