



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/1999/8  
22 janvier 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité  
de la circulation

(Trente-deuxième session, 13-16 avril 1999,  
point 4 de l'ordre du jour)

**RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)  
ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2)**

Communication du Gouvernement norvégien

Note : À sa trente et unième session, le Groupe de travail a prié les gouvernements de transmettre au secrétariat toutes observations ou propositions concernant le texte consolidé de la R.E.1 contenu dans le document TRANS/SC.1/294/Rev.5. Il a également convenu que les délégations transmettraient des propositions écrites touchant la modification du texte consolidé de la R.E.2 figurant dans le document TRANS/SC.1/295/Rev.3 (TRANS/WP.1/62, par. 29 à 34).

Le secrétariat reproduit ci-après les propositions communiquées par le Gouvernement norvégien.

\* \* \*

**I. Révision de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)  
(TRANS/SC.1/294/Rev.5)**

1. Lorsque la structure de la R.E.1 sera modifiée conformément à la décision prise par le WP.1 lors de sa trentième session, il est proposé de renuméroter les annexes 2 et 3 (l'annexe 2 devenant l'annexe 3 et vice-versa), étant donné que l'annexe 3 actuelle sera liée à une recommandation ayant un numéro inférieur (futur numéro 2.5.1) à celui de l'annexe 2 actuelle (futur numéro 2.7).

2. Recommandation 3.6 2). Conformément aux notes prises lors de la vingt-sixième session du WP.1, il a été convenu de supprimer le paragraphe 2 recommandant que les motocycles soient équipés d'au moins un rétroviseur. Toutefois, cela n'est pas indiqué dans le rapport. Étant donné que le montage obligatoire de rétroviseurs pour les motocycles est maintenant inscrit dans la Convention sur la circulation routière (par. 47 de l'annexe 5), il semble approprié de supprimer de la R.E.1 le paragraphe 2 de la recommandation 3.6.

**II. Révision de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière  
(R.E.2) (TRANS/SC.1/295/Rev.3, TRANS/SC.1/WP.1/1997/9)**

3. Recommandation 1.1. Il convient de simplifier le texte et le Gouvernement norvégien propose ce qui suit :

*"Lorsque les conducteurs de tramways, de trains ou de trolleybusne sont pas tenus d'obéir aux signaux routiers, cette dérogation devrait être portée à la connaissance des autres usagers de la route, lorsqu'il y a lieu, par un panneau additionnel conformément à la section H de l'annexe 1 de la Convention sur la signalisation routière"*

4. Ancienne recommandation 1.2. La majeure partie de l'ancienne recommandation 1.2 est maintenant incluse dans la Convention. Toutefois, ce n'est pas le cas de la partie sur les signaux de voies additionnelles pour véhicules lents (1.2.5). Bien que le principe de la création d'une voie lente indiquée par le signal G,3b<sup>1</sup> figure dans la Convention, il n'en est pas de même des possibilités d'indiquer la fin de la voie lente (1.2.5.2) et la fin des limites minimales de vitesse (1.2.5.3). Étant donné qu'en Norvège le principe des voies lentes a été abandonné, la question de conserver l'ancienne recommandation 1.2.5 (mise à jour) dans la R.E.2 est laissée à l'appréciation du Groupe de travail.

5. Recommandation 1.2 actuelle

a) Il est proposé de se référer à la section E dans le texte, de la façon suivante :

*"Lorsque, à l'approche d'une intersection où la circulation est canalisée, le signal E,4 de la section E de l'annexe 1 à la Convention..., etc."*

---

<sup>1</sup>Note du secrétariat : L'ancien signal G,3b de la R.E.2 (TRANS/SC.1/295/Rev.2/Annexe 1) a été renommé signal E,1b dans la Convention, modifiée le 30 novembre 1995 (E/CONF.56/17/Rev.1/Amend.1).

b) Il semble inutile d'inclure la figure 3 dans l'annexe 1, étant donné qu'elle n'est pas mentionnée dans la recommandation 1.2 (ni ailleurs dans la R.E.2) et que la figure 3 est identique au signal E,4 de la Convention (qui est mentionné dans la recommandation).

6. Recommandation 1.3. Le texte de la recommandation relative aux signaux de confirmation devrait être simplifié et corrigé. Le paragraphe a) n'est pas nécessaire, étant donné que le signal et sa forme sont décrits dans la Convention (section G de l'annexe 1). Le paragraphe b) devrait être corrigé comme il est proposé ci-après. Pour ce qui est du paragraphe c), il semble qu'il ne soit pas à jour et il est proposé que le WP.1 envisage de le supprimer ou de le mettre à jour. Si les paragraphes c) et a) sont supprimés, il ne reste que le principe de la couleur et l'on pourrait être tenté de supprimer la recommandation tout entière. Toutefois, la Norvège considère qu'il s'agit d'un principe important. Si le paragraphe c) n'est pas supprimé, il convient de toute façon de corriger la première phrase comme indiqué ci-après. La proposition est la suivante :

Supprimer le paragraphe a), renuméroter a) et b) les paragraphes b) et c), et modifier comme suit :

"a) Couleur du signal - La couleur devrait être identique à celle utilisée pour les signaux indicateurs de direction

b) Dimensions du signal - Les dimensions dépendent de la quantité d'informations à donner et des dimensions adoptées pour les signaux sur la route en question. Si, outre..., etc."

7. Recommandation 1.5

a) Il est proposé de modifier la première phrase comme suit :

"Lorsqu'une route est temporairement fermée..., etc."

b) Dans la première phrase du paragraphe d) remplacer "annexe 3" par "annexe 2" et, dans la deuxième phrase, remplacer "annexe 1" par "annexe 1 G)".

8. Recommandation 1.6. On peut se demander s'il convient de conserver cette recommandation en l'état, principalement parce que l'application de cette recommandation, au regard des principes énoncés dans la législation nationale pour ce qui est de l'utilisation du signal C,6, n'est pas tout à fait claire. On pourrait régler cela en supprimant la limite exacte de 4,30 m. Dans ce cas, la dernière partie de la recommandation, qui commence par les mots "toutefois, si la législation nationale..." devrait également être supprimée. Il semble également inutile d'utiliser des signaux de déviation, en plus du signal C,6, pour tous les ouvrages d'art (pour lesquels la hauteur libre est inférieure à celle qui est prescrite), en particulier les ouvrages permanents. Le texte suivant est proposé :

"Lorsque les ouvrages d'art ont une hauteur libre minimale au-dessus de la chaussée inférieure à la hauteur fixée par la législation nationale, une signalisation appropriée devrait être prévue."

9. Recommandation 1.8. Les trois signaux indiquant la direction à suivre pour atteindre les trains auto-couchettes, les trains ou les ferrys sont des signaux indicateurs de direction et devraient, conformément à la structure des signaux de la Convention, être considérés comme des "signaux G". Il s'ensuit qu'il devrait y avoir un choix entre les symboles de couleur foncée sur fond clair, comme prescrit dans le texte actuel de la recommandation 1.8 (et de la Convention) et des symboles blancs ou de couleur claire sur fond de couleur foncée, comme le permet la Convention. Le Gouvernement norvégien fait la proposition suivante :

Modifier la dernière phrase de la recommandation 1.8, comme suit :

"Les symboles doivent être de couleur foncée sur *fond blanc* ou de couleur claire, ou *blancs* ou de couleur claire sur fond de couleur foncée, conformément à la section G de l'annexe 1 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière."

10. Recommandation 1.9. Dans la dernière phrase, remplacer "annexe 3" par "annexe 1 (G)".

11. Recommandation 1.10. Cette recommandation devrait inclure les trois options pour signaler la "fin d'une agglomération" (E,8a, E,8b et E,8c). Le paragraphe a) prescrit que le signal G,10 doit être placé au-dessus des signaux E. La Norvège estime que cette prescription est sans importance pour la sécurité de la circulation. Le paragraphe b) devrait être supprimé. Ce type de détails peut être réglé par la législation nationale. Le paragraphe c) est inutile. La couleur des signaux est décrite dans la Convention. La Norvège fait la proposition suivante :

Modifier la recommandation 1.10. comme suit :

"1.10. Utilisation combinée des signaux E,8a, E,8b ou E,8c (fin d'une agglomération) et G,10 (signal de confirmation)<sup>2</sup>.

Le signal de confirmation G,10 2/ et le signal indiquant la fin d'une agglomération : E,8a, E,8b ou E,8c peuvent être utilisés sur le même support, soit sur un panneau séparé soit sur le même panneau."

12. Recommandation 1.12 e) - piétons aveugles Le symbole (lunettes de soleil), prévu pour un panneau additionnel, devrait être réexaminé, étant donné que sa signification n'est pas évidente. La Norvège propose la suppression du paragraphe e) de la recommandation 1.12.

13. Ancienne recommandation 1.14. Le signal "vitesse recommandée" figure maintenant dans la Convention (signal G,17). Toutefois, l'ancienne recommandation 1.14 contenait également le signal de "fin de vitesse recommandée". Pour des raisons que l'on ignore, ce signal n'a pas été inclus dans la Convention. Il est proposé de conserver le texte relatif à la fin de vitesse recommandée, comme suit :

---

<sup>2</sup>Note du secrétariat : Dans le texte de la Convention, on trouve les termes "signal de confirmation" (voir la section G iv) de l'annexe 1).

"1.13. Signal indiquant la fin de vitesse recommandée

Le signal figurant dans l'annexe 6 de la présente Résolution d'ensemble signifie que la recommandation de vitesse, indiquée par le signal G,17 de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, cesse d'être en vigueur."

14. Signaux concernant l'itinéraire recommandé pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses

À sa vingt-deuxième session (avril 1994), le Groupe de travail a adopté une recommandation décrivant les signaux relatifs à l'itinéraire recommandé pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses; elle portait alors le No 1.21 (TRANS/SC.1/WP.1/44, par. 19 et annexe). Cette recommandation ne figure pas dans la Convention ou l'Accord européen. Il est demandé au secrétariat de faire savoir au WP.1 si cette recommandation a bien été approuvée par le Groupe de travail principal des transports routiers et, si possible, la raison pour laquelle cette recommandation ne devrait pas figurer dans la R.E.2. Quoi qu'il en soit, il semble qu'à l'heure actuelle le WP.1 soit l'organe subsidiaire pertinent du Comité des transports intérieurs habilité à trancher cette question<sup>3</sup>.

15. Recommandation 2.3. On peut se demander si cette recommandation est nécessaire, en plus du paragraphe 1 b) de l'article 3 et du paragraphe 1bis de l'article 8 de la Convention. Si cette recommandation est conservée, il est proposé de remplacer les termes "signaux lumineux spéciaux" par les termes "signaux à messages variables" dans le titre et le paragraphe a). Le paragraphe b) devrait être supprimé. Il ne semble pas qu'il soit compatible avec la Convention de dire que les signaux devraient être adaptés dans toute la mesure possible aux dispositions de la Convention, étant donné que le paragraphe 1 bis de l'article 8 de la Convention décrit et limite les possibilités des signaux à messages variables.

-----

---

<sup>3</sup>Note du secrétariat : Effectivement, à sa quatre-vingt-huitième session, le Groupe de travail principal des transports routiers a approuvé les rapports du Groupe de travail sur ses vingt-deuxième et vingt-troisième sessions (TRANS/SC.1/WP.1/44 et TRANS/SC.1/WP.1/46, respectivement) et il a adopté un projet de recommandation sur les signaux d'itinéraire recommandé pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses (TRANS/SC.1/WP.1/44, annexe) à inclure dans la Résolution d'ensemble R.E.2 ... (TRANS/SC.1/355, par. 30). En conséquence, le Groupe de travail voudra peut-être décider d'inclure dans la R.E.2 le texte de la Recommandation 1.21 figurant dans l'annexe du document TRANS/SC.1/WP.1/44.