



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2005/6  
6 janvier 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et  
de la circulation routières

(Quarante-sixième session, 14-16 mars 2005,  
point 5 j) de l'ordre du jour)

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

**Panneaux à message variable (PMV)**

Communication du groupe restreint

À sa quarante-cinquième session, le Groupe de travail a examiné un document établi par le groupe restreint des panneaux à message variable (Allemagne, Espagne (assurant la présidence), France, Pays-Bas), qui porte sur l'évolution historique de ces panneaux, les différentes tentatives d'harmonisation qui ont déjà été faites et les différences entre les systèmes existants (TRANS/WP.1/2004/13).

Le groupe restreint a été invité à établir pour la quarante-sixième session du Groupe de travail un document indiquant quels panneaux à message variable sont actuellement en usage, quels panneaux devraient être abandonnés, quels nouveaux panneaux devraient être adoptés et quelles mesures il conviendrait de prendre pour différencier les panneaux d'avertissement de danger des panneaux d'indication.

Le groupe restreint des panneaux à message variable s'est réuni à Rotterdam les 9 et 10 décembre 2004. On trouvera ci-après sa proposition.

\* \* \*

[Un nouvel article sur les panneaux à message variable pourrait être inséré dans le chapitre II (l'article 20 ou l'article 22 pourrait éventuellement être utilisé) de la Convention de 1968 sur la signalisation routière.]

### 1. Définition

Un panneau à message variable (PMV) est un panneau conçu pour afficher un parmi plusieurs messages qui peuvent être affichés alternativement ou allumés ou éteints en fonction des besoins<sup>1</sup>.

### 2. Inversion des couleurs

[L'actuel paragraphe 1 *bis* de l'article 8 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière pourrait être placé ici.]










### 3. Liste des signaux recommandés par la Convention de Vienne qui pourraient être utilisés pour les panneaux à message variable (PMV)

[Le groupe restreint recommande d'étendre la signification du signal d'avertissement de danger (A-14) «débouqué de cyclistes» au message «cyclistes sur la route».]

Signaux de réglementation	Signaux d'avertissement de danger	Signaux d'indication	
		Tactiques	Stratégiques
<i>Signaux de restriction</i>	A-4a; A-4b	G-17	G-1a
C-1a	A-5	H-1	G-1b
C-2	A-9	H-2	G-1c
C-3e	A-14	H-5	
C-10	A-16		
C-13aa	A-17		
C-13ba	A-23		
C-14	A-24		
C-17a	A-31		
C-17d	A-32		
<i>Signaux d'obligation</i>			
D-1a			
D-9			

### 4. Nouveaux signaux à utiliser sur les panneaux à message variable

[Chap. III, art. 23, par. 11, ajouter: «S'il n'est pas possible de placer des signaux au-dessus des voies, la ou les voies affectées à la circulation peuvent être indiquées dans un signal.» (Voir proposition I-1).]

Signaux de réglementation	Signaux d'avertissement de danger	Signaux d'indication	
		Tactiques	Stratégiques
<i>Signaux d'obligation</i>  I-1 (affectation des voies)  2	A-33 (piétons)  3  A-34 (route glissante – verglas ou neige)  4  A-35 ( <i>accident</i> ) – voir ci-dessous  A-36 ( <i>brouillard</i> ) – voir ci-dessous  I-2 (conducteur circulant à contresens)  5	G-24a, G-24b, G-24c, (utilisation de l'accotement stabilisé)  6  G-25 (route barrée)  7  G-26 (sortie fermée)  8  H-10 (chasse-neige)  9  H-11 (engin lent)  10	G-23 (déviation) – voir ci-dessous

[On trouvera ci-après quelques définitions des nouveaux signaux avec les exemples correspondants:]

## Signaux de réglementation

### *Signaux d'obligation*


I-1. Réglementation de l'affectation des voies [en tant que solution de remplacement des «signaux de voie» placés au-dessus de chacune des voies d'une chaussée, comme proposé dans l'amendement de la Convention de Vienne qui est entré en vigueur le 30 novembre 1995.]




Exemple pour indiquer que seule la voie de gauche est ouverte

Toute autre combinaison de croix et de flèches est autorisée, y compris pour les routes qui comportent plus de deux voies.

## Signaux d'avertissement de danger

A-33. Piétons sur la route 

A-34. Route glissante – verglas ou neige 

Une autre possibilité consiste à combiner A-9 et le panneau additionnel H-9 

A-35. Obstacle dû à un accident (voir plus bas).


A-36. Visibilité réduite – brouillard, pluie ou neige (voir plus bas).


I-2. Conducteur circulant à contresens 

**Signaux d'indication**


*Tactiques (c'est-à-dire messages PMV concernant le même tronçon routier)*


G-24a. Accotement stabilisé temporairement utilisable ou non utilisable.


– G-24a: Utiliser l'accotement stabilisé 


– G-24b: Fin de l'utilisation de l'accotement stabilisé 

– G-24c: Quitter l'accotement stabilisé 

G-25. Route barrée – obligation d'emprunter la prochaine sortie 

G-26. Prochaine sortie fermée – poursuivre la route 









H-10. Attention ralentir – chasse-neige en service 

H-11. Attention ralentir – engin lent 

*Stratégiques (c'est-à-dire messages PMV concernant d'autres routes)*

G-23. Itinéraire de déviation recommandé (déviation) – voir ci-dessous.

[Le groupe restreint des PMV demande au WP.1 de choisir parmi les pictogrammes proposés ci-dessous quels pictogrammes utiliser en cas de brouillard, d'accident et de déviation.]

Mauvaise visibilité (brouillard)				Accident		Déviation	
 11	 12	 13	 14	 15	 16	 17	 18
BROUILLARD A	BROUILLARD B	BROUILLARD C	BROUILLARD D	ACCIDENT A	ACCIDENT B	DÉVIATION A	DÉVIATION B

[Définitions proposées pour les nouveaux signaux ... voir ci-dessus A-35, A-36 et G-23.]

## **5. Relation entre la situation sur la route et les classes de signaux routiers sur les PMV**

### *Des signaux d'avertissement de danger aux signaux d'indication*

Pour différencier le plus possible les signaux d'avertissement de danger des autres signaux, il faudrait n'utiliser le triangle rouge que pour ces signaux et les placer au même endroit que les PMV ou à faible distance de ces panneaux (à moins de 2 km).

Pour annoncer une situation dangereuse suffisamment en amont du PMV (plus de 2 km), les signaux d'indication peuvent utiliser les mêmes symboles mais dans un carré et sans le triangle rouge. Pour qu'apparaisse clairement la différence entre un avertissement de danger imminent et l'indication d'un danger attendu à quelque distance, des informations supplémentaires (par exemple l'indication de la distance) sont nécessaires.

### *Des panneaux additionnels aux panneaux d'indication*

Certains des symboles utilisés dans les panneaux additionnels peuvent aussi être utilisés en tant que messages d'indication (en adaptant leur taille aux nouvelles dimensions).

## **6. Teneur et structure des messages affichés sur les PMV**

Différencier les messages PMV concernant la circulation et les messages PMV ne concernant pas la circulation.

### *Messages PMV concernant la circulation*

1. Les panneaux PMV ont toujours la priorité, y compris sur les signaux statiques ou fixes. Toutefois, les panneaux PMV ne doivent pas remplacer les signaux permanents statiques et ne doivent pas être utilisés avec des messages permanents sans rapport avec des situations dynamiques.
2. Lorsqu'on utilise les panneaux PMV, on doit toujours donner la priorité aux pictogrammes sur le texte. On doit choisir des pictogrammes spécifiques de préférence aux pictogrammes génériques (par exemple le pictogramme représentant un «embouteillage» doit être préféré au pictogramme représentant un danger général A-31).
3. Utiliser des symboles autant que possible dans la partie texte.
4. Éviter les messages alternés.
5. Éviter les redondances.
6. Utiliser uniquement des abréviations internationales et connues de tous (par exemple, «KM» pour kilomètres, «MIN» pour minutes, etc.).
7. Limiter autant que possible le nombre de mots et de symboles (par exemple 7 au maximum).

8. Les messages de réglementation doivent apparaître sans aucun texte (à l'exception de l'information additionnelle relative à la «longueur» en cause si nécessaire).

9. Si un texte est utilisé dans des messages d'avertissement de danger, donner l'information concernant la prescription ou le danger à la première ligne. Ne pas indiquer la distance et/ou la longueur en cause à la deuxième ligne (toujours à proximité immédiate ou à moins de 2 km) et, si nécessaire, donner des informations complémentaires succinctes (par exemple conseils, cause) à la troisième ligne.

10. Si un texte est utilisé pour des messages concernant des situations dangereuses plus lointaines (plus de 2 km), donner d'abord l'information concernant la nature de l'événement à la première ligne, puis indiquer la distance et/ou la longueur en cause à la deuxième ligne, et, si cela est utile, donner des informations complémentaires (par exemple conseils, cause) à la troisième ligne.

11. En cas de déviation stratégique avant, il peut être utile, en amont des embranchements, de séparer les panneaux indicateurs de direction permanents des recommandations concernant l'itinéraire de déviation. Il est alors possible d'avoir des panneaux séparés ou alternés, l'un indiquant la longueur en cause, la nature du danger et le lieu et l'autre indiquant la destination et l'itinéraire de déviation recommandé.

#### *Messages PMV ne concernant pas la circulation*

On peut répartir ces messages en trois catégories: les messages neutres, les messages concernant la sécurité générale et les autres messages.

12. D'une manière générale, lorsqu'il n'est pas nécessaire d'afficher un message concernant le trafic, les panneaux devraient être vides.

13. Les messages neutres (par exemple lignes de pointillés, heure, température) servent à indiquer que le panneau fonctionne mais qu'aucun message routier spécifique n'est affiché; si l'on estime nécessaire de les afficher, ces messages doivent en tout état de cause être très courts et être affichés au bas des panneaux de façon à ne pas être confondus avec une information routière proprement dite.

14. Les messages concernant la sécurité générale (annonces de sécurité routière – par exemple campagnes de sécurité) ne sont généralement pas recommandés car ils pourraient détourner l'attention des conducteurs des messages concernant le trafic proprement dit. Ils ne devraient être affichés que dans le cadre d'une campagne générale de sécurité temporaire. En tout état de cause, les messages ne concernant pas la circulation ne doivent comporter aucun pictogramme.

15. Les autres messages, par exemple les messages commerciaux/publicitaires, sont interdits.

Notes

- <sup>1</sup> Définition utilisée par CENTRICO.
- <sup>2</sup> Signal déjà utilisé en Espagne (feux de signalisation – croix et flèches).
- <sup>3</sup> Signal déjà utilisé dans certains codes de la route nationaux (par exemple Espagne, Pays-Bas).
- <sup>4</sup> Projet COST 30 BIS (1985).
- <sup>5</sup> Projet TROPIC – modèle du Royaume-Uni (1998).
- <sup>6</sup> G-24a, b, c: modèle allemand; pictogrammes déjà utilisés en Allemagne et aux Pays-Bas.
- <sup>7</sup> Modèle italien (d'après le VMS WHITE BOOK, 1991), également adopté par la France.
- <sup>8</sup> Modèle français.
- <sup>9</sup> Modèle italien – signal additionnel pour les engins de déneigement.
- <sup>10</sup> Modèle italien – signal additionnel indiquant la présence d'un véhicule lent sur la route.
- <sup>11</sup> Projet TROPIC – modèle français pour le brouillard (1998).
- <sup>12</sup> Projet TROPIC – modèle français pour le brouillard (1998).
- <sup>13</sup> Projet TROPIC – modèle français pour le brouillard (1998).
- <sup>14</sup> Projet COST 30 BIS (1985); également testé dans le cadre du Projet TROPIC (1998).
- <sup>15</sup> Projet COST 30 BIS (1985).
- <sup>16</sup> Projet TROPIC – modèle français (1998).
- <sup>17</sup> CENTRICO (2000). On notera que le pictogramme peut être dirigé vers n'importe quelle direction (à l'intérieur d'un carré).
- <sup>18</sup> Projet COST 30 BIS (1985). Pictogramme utilisé en Allemagne.

-----