



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2008/9/Rev.1
7 janvier 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-septième session
Genève, 23-25 mars 2009
Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**EXAMEN D'UN AMENDEMENT À LA CONVENTION DE 1968
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE**

Proposition de l'Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel
et de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés

1. Le gaz naturel comprimé (GNC) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL), en tant que carburants de rechange économiques et écologiques dans le secteur des transports, acquièrent actuellement une valeur commerciale reconnue dans un nombre croissant de pays du monde.

En septembre 2003, l'Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV) a présenté au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) une demande tendant à l'adoption d'une signalisation routière officielle pour les stations-service proposant du gaz naturel comprimé (GNC). Le Groupe de travail a approuvé l'idée d'une harmonisation de la signalisation en raison, d'une part, de l'utilisation croissante, à l'échelle mondiale, de véhicules fonctionnant au gaz naturel et, d'autre part, des risques de confusion qui découleraient de l'utilisation de panneaux différents dans les stations-service du monde entier proposant ce type de carburant. C'est pourquoi le Groupe de travail a décidé, en 2005, d'adopter un pictogramme proposé par l'Allemagne et la Suisse pour le GNC et le GPL.

2. En novembre 2008 a été publiée une version mise à jour de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (ECE/TRANS/WP.1/119) comprenant, à la section 1.13 et à l'annexe 6 les dispositions concernant le GNC et le GPL. Certes, il s'agit là d'une réelle avancée pour l'industrie des véhicules fonctionnant au gaz naturel ou au GPL, mais l'IANGV et l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL) souhaiteraient aller plus loin et légitimer, par le biais d'un instrument juridique international, la signalisation mise au point par le

WP.1, afin de soutenir les efforts d'harmonisation déployés au niveau mondial par les industriels de la filière des véhicules à gaz naturel, y compris les gérants et les propriétaires de stations-service. C'est pourquoi, au nom des industriels de la filière des véhicules au GNC et au GPL du monde entier, l'IANGV et l'AEGPL propose que le WP.1 envisage d'introduire les pictogrammes concernant le GNC et le GPL dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

I. Le développement du marché justifie une décision

3. Lorsqu'en septembre 2003 l'IANGV a pour la première fois demandé au WP.1 d'adopter une signalisation pour les stations-service proposant du GNC, à peine plus de 3 millions de véhicules au gaz naturel circulaient dans le monde et quelque 6 500 stations-service étaient réparties dans 59 pays. Cinq ans plus tard, on compte 8,8 millions de véhicules de ce type circulant dans 64 pays et un réseau de près de 12 700 stations-service, ce qui représente une augmentation de 200 % du nombre des véhicules et des stations-service. En Europe, où l'on recensait 500 000 véhicules au gaz naturel et 1 550 stations-service en 2003, on compte aujourd'hui 957 000 véhicules et 2 285 stations-service proposant du GNC. Le gaz naturel pour les véhicules tend à se substituer aux carburants classiques et n'est plus simplement un carburant non conventionnel dans de nombreuses régions du monde. Les fabricants de véhicules fonctionnant au GNC prévoient que si les rythmes de croissance actuels se maintiennent ce ne sont pas moins de 65 millions de véhicules de ce type qui circuleront sur les routes d'ici à 2020.

4. En 2003, on comptait dans le monde 10,3 millions de véhicules fonctionnant au GPL et 40 000 stations-service proposant ce carburant. La croissance moyenne du marché du GPL a été de 9 % entre 2000 et 2007.

5. Malgré la forte croissance de la consommation de GNC et de GPL, la plupart des gens ignorent que des véhicules sont alimentés par l'un ou l'autre de ces carburants. Par ailleurs, nombre de consommateurs confondent encore ces deux carburants. Bien que les stations-service et les véhicules soient désormais équipés respectivement d'embouts de remplissage et de prises de remplissage qui diffèrent nettement les uns des autres, selon qu'ils sont destinés à servir/recevoir du GNC ou du GPL, on enregistre encore des incidents dus au fait que ces deux carburants continuent d'être confondus. Il est arrivé par exemple que des réservoirs à GPL (conçus pour supporter une pression de 15 bars) soient installés par erreur (ou intentionnellement) sur des véhicules fonctionnant au GNC (dont les réservoirs sont conçus pour résister à une pression de 200 bars) et explosent lors du remplissage. Du GNC à 200 bar a été injecté dans des véhicules GPL par des consommateurs au moyen d'embouts de remplissage diversement adaptés et a explosé.

6. Si le GNC et le GPL doivent faire l'objet d'une signalisation spécifique, c'est principalement parce que ces carburants ne sont disponibles que dans certaines stations-service ordinaires. L'existence d'une signalisation appropriée simplifie la tâche des conducteurs de véhicules qui cherchent à se ravitailler en GNC ou en GPL. Parmi les autres raisons qui militent en faveur de l'incorporation, dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière, de panneaux signalant l'existence de GNC et de GPL dans les stations-service, on citera les raisons suivantes:

- a) Aider à bien distinguer les deux carburants l'un de l'autre, la sécurité étant une priorité, et aider les gens à comprendre que le GPL n'est pas le GNC et vice versa;
- b) Aider à légitimer les carburants gazeux non seulement en tant que carburants alternatifs mais aussi en tant que carburants capables de remplacer l'essence et le gazole maintenant et à l'avenir;
- c) Aider à légitimer et à encourager les mesures prises par les pouvoirs publics pour lutter contre la pollution atmosphérique et le réchauffement climatique et améliorer la sécurité énergétique au fur et à mesure que continueront de s'étoffer les réseaux de distribution du GNC et du GPL.

7. Il est proposé d'apporter à la Convention de 1968 sur la signalisation routière les modifications suivantes.

8. Partie I, Annexe I, Section F (Signaux d'information, d'installation ou de service), II (Description), 2 (Symboles divers), F.4 (Poste d'essence), ajouter les symboles F.4.1 GPL et F.4.2 GNC ainsi conçus:



II. Associations internationales appuyant cette mesure

9. L'IANGV, créée en 1986, représente les intérêts de la filière des véhicules à gaz naturel à l'échelle mondiale. La plupart de ses adhérents sont d'autres associations régionales et nationales du secteur, dont les membres – particuliers ou entreprises – font eux-mêmes partie de l'IANGV. Certaines délégations de pays sont également membres de l'IANGV. L'IANGV est une organisation non gouvernementale dotée du statut consultatif auprès de l'ONU depuis 1995.

10. L'AEGPL, créée en 1968, représente les intérêts de la filière européenne des véhicules à GPL.
