



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.1/2000/20
21 août 2000

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS
et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité de la circulation
(Trente-cinquième session, 3-6 octobre 2000,
point 2(b) de l'ordre du jour)

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR
LA CIRCULATION ROUTIERE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIERE AINSI
QUE LES ACCORDS EUROPEENS DE 1971 LES COMPLETANT, ET
AMENDEMENTS CONCERNANT CES INSTRUMENTS**

Transmis par le groupe de travail spécial d'experts juridiques sur les Conventions de Vienne

À la trente-troisième session du Groupe de travail de la sécurité routière (WP.1), il a été décidé de constituer un groupe de travail spécial d'experts juridiques sur les Conventions de Vienne qui serait chargé d'examiner un document d'ensemble (TRANS/WP.1/2000/4) contenant toutes les propositions d'amendement aux dites Conventions et aux Accords européens les complétant, adoptées de façon définitive et transmises initialement au Groupe de travail de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Les représentants du Luxembourg, de la Norvège (président), de la Fédération de Russie et de la Suisse se sont portés volontaires pour y participer (TRANS/WP.1/67, par. 10).

Toujours à la trente-troisième session, le groupe spécial d'experts juridiques a été chargé de proposer les amendements nécessaires à la Convention sur la circulation routière afin d'exiger que le titulaire d'un permis de conduire international présente aussi, en même temps, un permis de conduire national (TRANS/WP.1/67, par. 13 et 16).

Les premiers résultats des travaux du groupe ont été présentés dans le document TRANS/WP.1/2000/5. Le Groupe de travail (WP.1) a tiré un certain nombre

de conclusions préliminaires lors de la trente-quatrième session et a demandé au Groupe de travail de mettre au point définitivement les propositions et de présenter un document d'ensemble pour la trente-cinquième session du WP.1.

À la même session, le Groupe de travail a été prié par le WP.1 d'étudier :

- a) Les propositions de la Pologne relatives à des amendements (rectificatifs) à la Convention de 1968 sur la signalisation routière concernant les signaux indiquant une agglomération et le marquage des routes en bleu pour les places de stationnement (TRANS/WP.1/2000/11).
- b) Une proposition d'amendement à l'article 18 de la Convention de 1968 sur la circulation routière concernant la priorité aux ronds-points, adoptée antérieurement par le WP.1 (TRANS/WP.1/64, par. 21).
- c) Une proposition de la Fédération de Russie tendant à rectifier le paragraphe 12 de l'annexe à l'Accord européen complétant la Convention de 1968 sur la circulation routière (TRANS/WP.1/2000/18).

Les amendements proposés comparés au texte actuel des conventions/accords, sont indiqués en *italiques*. Les dernières propositions du Groupe de travail sont indiquées en caractères **gras**.

* * *

A. CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Article premier : Définitions

1. Le texte ci-dessous a été définitivement adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Insérer un nouvel alinéa, ainsi libellé :

"g bis) Le terme 'voie cyclable' désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 bis de la Convention sur la signalisation routière. Le marquage d'une voie cyclable peut être complété, mais non remplacé, par des signaux routiers. D'autres marques (par exemple le symbole du cycle) peuvent être ajoutées. La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit en tout temps assurée."

2. Le Groupe de travail considère qu'en principe les définitions ne devraient pas contenir de règles, mais uniquement la définition proprement dite. Il est donc proposé de supprimer les trois dernières phrases. Cela ne signifie pas que les parties contractantes ne sont pas autorisées à compléter les marques routières par des signaux ou que le symbole du cycle ne peut pas être

ajouté. Quant à la possibilité d'autoriser les cyclomoteurs ou d'autres usagers de la route sur les voies cyclables, ce principe découle du paragraphe 4 de l'article 27, tel qu'il a été modifié (voir par. 28 et 29 du présent document).

2 bis. Le Groupe de travail propose ce qui suit :

"Insérer un nouvel alinéa g bis) ainsi libellé :

"g bis) Le terme 'voie cyclable' désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 bis de la Convention sur la signalisation routière.""

3. Le texte ci-dessous a été définitivement adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Insérer un nouvel alinéa g ter) ainsi libellé :

"g ter) Le terme 'piste cyclable' désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels. Une piste cyclable peut être réservée aux seuls cyclistes ou aux cyclistes et à d'autres usagers de la route conformément à la section D de l'annexe 1 de la Convention sur la signalisation routière.""

4. Voir les commentaires dans le paragraphe 2. La dernière phrase n'est pas nécessaire. Il découle déjà de la section D de l'annexe 1 de la Convention sur la signalisation routière qu'une piste cyclable peut aussi être réservée aux cyclomotoristes. Quant aux autres usagers de la route, le Groupe de travail considère qu'ils ne devraient être autorisés à emprunter une piste cyclable que dans des cas exceptionnels, et cela, par des panneaux supplémentaires.

4 bis. Le Groupe de travail propose ce qui suit :

"Insérer un nouvel alinéa g ter) ainsi libellé :

"g ter) Le terme 'piste cyclable' désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels.""

II. Article 11 : Dépassement et circulation en files

5. Le texte ci-après a été définitivement adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Insérer un nouvel alinéa, ainsi libellé :

"c) La législation nationale peut autoriser les cyclistes et les cyclomotoristes à dépasser les véhicules arrêtés ou circulant lentement, du côté correspondant au sens de la circulation, à condition qu'il existe un espace suffisant.""

6. Cet amendement devrait en fait être apporté à l'article 11.1 (art. 11, al. 1), ainsi que la CEMT l'avait initialement proposé.

7. Sans objet en français.

8. Le Groupe de travail souhaiterait aussi attirer l'attention du WP.1 sur la question de savoir si cette autorisation ne devrait s'appliquer qu'au dépassement de véhicules autres que des cycles ou des cyclomoteurs. Cette question n'a pas encore été examinée par le WP.1. Le Groupe de travail estime que le WP.1 devrait répondre, que ce soit par l'affirmative ou la négative. Le Groupe de travail recommande que, pour des raisons de sécurité, cette autorisation soit ainsi limitée.

9. Le Groupe de travail propose donc d'apporter l'amendement suivant à l'article 11 :

"Ajouter un nouvel alinéa 1 c) ainsi conçu :

"c) La législation nationale peut autoriser les cyclistes et les cyclomotoristes à dépasser les véhicules immobilisés ou les véhicules circulant lentement autres que les cycles et les cyclomoteurs du côté correspondant au sens de la circulation, à condition qu'il existe un espace suffisant."

10. (Texte supprimé)

11. (Texte supprimé)

III. Article 16 : Changement de direction

12. Le texte ci-dessous a été adopté par le WP.1 à sa trente-deuxième session et entériné à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999).

"Modifier l'alinéa 16.1 b) comme suit :

"b) S'il veut quitter la route de l'autre côté, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'édicter des dispositions différentes pour les cycles et les cyclomoteurs *leur permettant d'effectuer un changement de direction en traversant l'intersection en deux phases*, serrer le plus possible l'axe médian de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée à double sens, ou le bord opposé au côté correspondant au sens de la circulation s'il s'agit d'une chaussée à sens unique et, s'il veut s'engager sur une autre route à double sens, exécuter sa manœuvre de manière à aborder la chaussée de cette autre route par le côté correspondant au sens de la circulation."

13. Cet amendement devrait en fait être un amendement à l'*article* 16.1 (art. 16, al. 1), comme cela avait été initialement proposé par la CEMT. Le Groupe de travail propose d'ajouter le terme « notamment », afin de permettre aux législations nationales d'adopter d'autres solutions que le seul changement de direction en *deux* phases.

14. La proposition du Groupe de travail se lit comme suit :

"Modifier l'article 16.1 b) comme suit :

"b) S'il veut quitter la route de l'autre côté, sous réserve de la possibilité pour les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'édicter des dispositions différentes pour les cycles et les cyclomoteurs leur permettant notamment d'effectuer un changement de direction en traversant l'intersection en deux phases, serrer le plus possible l'axe médian de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée à double sens, ou le bord opposé au côté correspondant au sens de la circulation s'il s'agit d'une chaussée à sens unique et, s'il veut s'engager sur une autre route à double sens, exécuter sa manœuvre de manière à aborder la chaussée de cette autre route par le côté correspondant au sens de la circulation."

15. Le texte ci-dessous a été adopté par le WP.1 à sa trente-deuxième session et entériné à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999).

"Modifier le paragraphe 16.2 comme suit :

"2. Pendant sa manœuvre de changement de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention en ce qui concerne les piétons, laisser passer les usagers de la route sur la chaussée, ou sur d'autres parties de la même route, qu'il s'apprête à quitter."

16. Cet amendement devrait en fait être un amendement à l'article 16.2 (art. 16, al. 2), comme cela avait été initialement proposé par la CEMT.

17. La proposition du Groupe de travail se lit comme suit :

"Modifier l'article 16.2 comme suit :

"2. Pendant sa manœuvre de changement de direction, le conducteur doit, sans préjudice des dispositions de l'article 21 de la présente Convention en ce qui concerne les piétons, laisser passer les usagers de la route sur la chaussée, ou sur d'autres parties de la même route, qu'il s'apprête à quitter."

IV. Article 18 : Intersections et obligations de céder le passage

17 bis. À sa trente-deuxième session, le WP.1 a adopté la proposition suivante de l'Allemagne (TRANS/WP.1/64, par. 21) :

"Ajouter à la fin de l'alinéa 18.4 a) :

"sauf si un carrefour giratoire est indiqué par le signal D, 3 ainsi que par le signal B, 1 ou B, 2, auquel cas le conducteur se trouvant sur le carrefour giratoire a la priorité."

17 ter. Le Groupe de travail approuve cette proposition.

V. Article 21 bis : Comportement des conducteurs à l'égard des piétons

18. Le texte ci-après a été adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Ajouter un nouvel article 21 bis, ainsi libellé :

'Article 21 bis

Comportement des conducteurs de véhicules automobiles à l'égard des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteur à deux roues

Tout conducteur de véhicule automobile doit, sans préjudice des articles 11 et 12 de la présente Convention, laisser une distance de sécurité suffisante entre son véhicule et le cycle ou le cyclomoteur à deux roues qu'il dépasse ou qu'il croise. En cas de croisement, le conducteur du véhicule automobile doit ralentir si des circonstances particulières l'empêchent de laisser une distance de sécurité suffisante entre son véhicule et le cycle ou le cyclomoteur à deux roues; au besoin, il doit s'arrêter."

19. Le Groupe de travail estime que la première phrase n'ajoute rien aux articles 11.4 (dépassement), 12.1 (croisement de la circulation venant en sens inverse) et ni même à l'article 13.1 (vitesse).

20. En ce qui concerne la seconde phrase, le terme anglais "passing" (qui en français peut signifier soit "croisement" soit "dépassement") n'est pas défini dans la Convention. Il semble évident que ce terme a ici le sens de "croisement". Mais n'a-t-il pas aussi le sens de "dépassement" ? Le Groupe de travail estime que cela ne devrait pas être le cas. Lorsqu'un véhicule (quel qu'il soit) ne dispose pas d'un espace suffisant pour dépasser, il va de soi qu'en vertu de l'article 11.4 cette manœuvre lui est interdite. Pour plus de clarté il faudrait donc dire, dans la version anglaise, "passing ... oncoming".

21. En fait, le Groupe de travail se demande même si cette disposition devrait s'appliquer au "croisement de la circulation venant en sens inverse". L'article 12.1 contient des dispositions générales à cet égard et dispose qu'un conducteur doit ralentir voire s'arrêter lorsqu'il rencontre un obstacle de son côté. La seconde phrase du nouvel article proposé (21 bis) précise que, si le conducteur est dans l'impossibilité, à cause de circonstances particulières, de laisser une distance de sécurité suffisante entre son véhicule et le cyclomoteur ou le cycle il doit ralentir voire s'arrêter. Le Groupe de travail se demande s'il peut exister d'autres circonstances que la présence d'un obstacle, comme indiqué à l'article 12.1. Il se peut, mais sans aucune certitude, qu'un autre élément soit sous-entendu. La seconde phrase semble prévoir aussi le cas où le cyclomoteur ou le cycle dépassé rencontre lui aussi un obstacle de son côté (ou encore une autre circonstance particulière). On ne voit pas très bien cependant si ce nouvel article, dans ce cas précis, doit remplacer l'article 12.1. La mention "sans préjudice des articles 11 et 12" ne figure que dans la première phrase de l'article 21 bis. On peut se demander si cette mention vaut aussi pour la seconde phrase. On peut aussi se demander quelle est sa signification. Troisièmement, on peut encore se demander quel est l'article qui l'emporte si les deux conducteurs conduisent un cyclomoteur ou un cycle. À part la troisième question, les autres questions ne semblent pas appeler de réponse facile, ce qui risque de mener à des interprétations divergentes. Il semble donc que le WP.1 devrait trancher sur la signification réelle du texte et le cas échéant l'amender. Étant donné que le Groupe de travail n'est pas au clair sur la signification du texte proposé, il ne peut proposer de nouveau libellé.

22. Le Groupe de travail estime que les considérations énoncées jusqu'à présent sont de nature juridique. Il souhaiterait pouvoir contribuer à la solution d'une question qui est plutôt une question de fond. Il n'est pas favorable à ce que, en matière de croisement, les dispositions

régissant l'espace de sécurité suffisant ou la distance latérale suffisante (ou encore deux règles différentes pour le dépassement) varient selon le type de véhicule dépassé. Il semble peu probable que les conducteurs puissent s'adapter à de telles dispositions. Le Groupe de travail estime en outre que les cyclomotoristes et les cyclistes n'ont pas grand-chose à y gagner, - si ce n'est le droit de s'engager dans une voie contraire au sens de circulation (en cas d'obstacle de leur côté) même s'il y a de la circulation dans cette voie (qui est censée ralentir ou s'arrêter), solution qui ne semble ni logique ni sûre.

23. Le Groupe de travail propose la suppression de l'article 21 bis (nouveau).

VI. Article 23 : Arrêt et stationnement

24. Le texte ci-dessous a été adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Modifier la dernière phrase de l'article 23.1 comme suit :

'Dans et hors des agglomérations, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, les voies cyclables, les pistes pour cavaliers, les chemins pour piétons, les trottoirs ou autres zones aménagées pour la circulation autre que celle des véhicules, sauf dans la mesure où la législation nationale applicable le permet.'"

25. À la trente-quatrième session du WP.1, le Groupe de travail a été prié de donner une explication sur cette proposition, sauf sur la question de la piste ou voie cyclable, par rapport au texte actuel de la Convention. Le nouveau libellé a été proposé à l'origine par la Norvège (TRANS/WP.1/1999/4/Add.2). Le but principal était de faire en sorte que cette règle soit aussi applicable aux voies cyclables, à la suite des nouvelles définitions des voies et des pistes cyclables. En même temps, il semblait justifié d'étendre cette règle à d'autres zones non mentionnées dans le texte actuel de l'article 23.1 (indiqués en italique), où le stationnement ne devrait absolument pas être autorisé.

25 bis. Le Groupe de travail propose ce qui suit :

"Modifier la dernière phrase de l'article 23.1 comme suit :

'Dans et hors des agglomérations, ils ne doivent pas être placés sur les pistes cyclables, les voies cyclables, les voies réservées aux véhicules des services réguliers de transport en commun, les pistes pour cavaliers, les chemins pour piétons, les trottoirs ou les accotements aménagés pour la circulation des piétons, sauf dans la mesure où la législation nationale applicable le permet.'"

26. Le texte ci-après a été adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre) :

"Modifier l'article 23.6 comme suit :

'6. Rien dans le présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'imposer d'autres interdictions de stationnement et d'arrêt ou

d'adopter les dispositions distinctes pour le stationnement et l'arrêt des cycles et des cyclomoteurs à deux roues."

27. Afin de respecter la terminologie de la Convention, le Groupe de travail propose que, dans la version anglaise, le terme "bicycles" soit remplacé par le terme "cycles". Il suggère en outre de supprimer les mots "à deux roues". C'était également l'avis du WP.1 à sa trente-quatrième session.

La proposition sera donc la suivante :

"Modifier l'article 23.6 comme suit :

'6. Rien dans le présent article ne saurait être interprété comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions d'imposer d'autres interdictions de stationnement et d'arrêt ou d'adopter des dispositions distinctes pour le stationnement et l'arrêt des cycles et des cyclomoteurs.'"

VII. Article 27 : Prescriptions particulières applicables aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes

28. Le texte ci-après a été adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Modifier l'article 27.4 comme suit :

"Lorsqu'il existe une voie cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur la voie cyclable et, si elles le jugent bon, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée."

29. Le Groupe de travail souscrit à cette proposition mais fait remarquer que cette disposition n'empêche pas les États d'en faire de même pour les pistes cyclables. C'est ce qui ressort de la Convention sur la signalisation routière, annexe 1, section D, par. 4 (voir art. 1 g) *ter* dans les deux conventions). Le Groupe de travail souhaite insérer cette possibilité clairement dans le texte de l'article 27 de la Convention.

29 bis Le Groupe de travail propose ce qui suit :

"Modifier l'article 27.4 comme suit :

Lorsqu'il existe une voie cyclable ou une piste cyclable, les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent interdire aux cyclistes de circuler sur le reste de la chaussée. Dans le même cas, elles peuvent autoriser les cyclomotoristes à circuler sur la voie cyclable ou la piste cyclable et, si elles le jugent opportun, leur interdire de circuler sur le reste de la chaussée. La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la piste cyclable ou les traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée. "

VIII. Article 41 : Permis de conduire

30. À sa trente-troisième session, le WP.1 a examiné une proposition visant à exiger des détenteurs d'un permis de conduire qu'ils présentent, en même temps que celui-ci, un permis de conduire national, afin d'éviter l'usage de permis de conduire internationaux illégaux, et il a décidé de demander au Groupe spécial d'experts juridiques de présenter un projet d'amendement de la Convention en ce sens.

31. La proposition se lit comme suit :

"Modifier l'article 41.2 comme suit :

'Les Parties contractantes reconnaissent :

- a) **Tout permis rédigé dans leur langue ou dans l'une de leurs langues ou, s'il n'est pas rédigé dans une telle langue, accompagné d'une traduction certifiée conforme;**
- b) **Tout permis national conforme aux dispositions de l'annexe 6 de la présente Convention;**
- c) **Ou tout permis international conforme aux dispositions de l'annexe 7 de la présente Convention, à condition qu'il soit présenté avec le permis national correspondant,**

comme valable pour la conduite sur leurs territoires, d'un véhicule qui rentre dans les catégories couvertes par les permis, à condition que lesdits permis soient en cours de validité et qu'ils aient été délivrés par une autre Partie contractante ou une de ses subdivisions ou par une association habilitée à cet effet par cette autre Partie contractante ou par une de ses subdivisions. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux permis d'élève conducteur."

32. Le Groupe de travail estime que l'obligation d'avoir sur soi un permis de conduire *national* et de le présenter en même temps que le permis de conduire international devrait figurer sur le permis de conduire international, c'est-à-dire que le modèle devrait être modifié. Mais cela n'est pas strictement nécessaire puisqu'il existe d'autres possibilités de modifier le modèle, notamment en créant de nouvelles sous-catégories. Le WP.1 voudra bien se demander si une révision est nécessaire, sachant que le permis de conduire international risque d'être supprimé à l'avenir. Le groupe estime que l'éventuelle révision du modèle devrait être confiée à un groupe de travail spécial.

B. ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE

I. Annexe au paragraphe 12 (Ad article 13 de la Convention)

32 *bis*. La Fédération de Russie a informé le WP.1 d'une erreur dans le paragraphe 12 (TRANS/WP.1/2000/18). Le renvoi au "paragraphe 4" devrait être remplacé par le "paragraphe 6".

32 *ter*. Le Groupe de travail approuve cette correction et fait la proposition suivante :

"Modifier le paragraphe 12 comme suit :

'12. Ad article 13 de la Convention (Vitesse et distance entre véhicules).'"

Paragraphe 6

Ce paragraphe, y compris les alinéas a) et b), doit se lire comme suit :

"En dehors des agglomérations... (le texte reste le même)."

II. Annexe au paragraphe 18 (Ad art. 23 de la Convention)

33. Le texte ci-après a été adopté par le WP.1 à sa trente-deuxième session et définitivement entériné à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999).

"Modifier l'alinéa 23.3 a) i) comme suit :

i) À moins de 5 m des passages pour piétons *et des passages pour cyclistes*, sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et sur les passages à niveau."

34. Cet amendement devrait en fait être un amendement à l'article 23.3 (art. 23, al. 3), comme cela avait été initialement proposé par la CEMT (en tant qu'amendement à la Convention).

La proposition du Groupe de travail se lit donc comme suit (texte identique à celui de l'alinéa correspondant) :

"Modifier l'article 23.3 a) i), comme suit :

i) À moins de 5 m des passages pour piétons *et des passages pour cyclistes*, sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et sur les passages à niveau."

III. Annexe, paragraphe 20 (Ad art. 27 de la Convention)

35. Le texte ci-après a été adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Modifier comme suit le texte se rapportant au paragraphe 4 :

"Les cyclomotoristes peuvent être autorisés à circuler sur la voie cyclable et, si cela est jugé opportun, il peut leur être interdit de circuler sur le reste de la chaussée."

35 bis. À la trente-quatrième session du WP.1, le Groupe de travail a été prié d'examiner le texte de la Convention en le confrontant à celui de l'Accord européen, et de voir si cet amendement était nécessaire, ou si le libellé actuel de l'Accord pourrait éventuellement être supprimé. Le Groupe de travail voudrait faire observer que le sens de l'Accord sur cette question est que la première phrase du texte de la Convention est supprimée. Nous estimons qu'il s'agit là d'une conséquence du texte de l'article 10 de l'Accord (annexe du paragraphe 9 - ajouter le paragraphe supplémentaire (1 bis a)), alors que les conducteurs doivent emprunter exclusivement, lorsqu'ils existent, les chemins, chaussées, voies et pistes prévus pour les usagers de la route de cette catégorie. En conséquence, d'après la Convention, les Parties contractantes peuvent interdire aux cyclistes d'utiliser le reste de la chaussée alors que, d'après l'Accord, il est

obligatoire pour les cyclistes d'utiliser la voie cyclable (ou la piste selon les libellés actuels). Le Groupe de travail en conclut que cette proposition doit être maintenue. Le texte doit être corrigé et adapté à celui (nouveau) de l'article 27 de la Convention. Cf. paragraphe 29 *bis* de ce document.

Ajouter après le paragraphe 35 *bis* ce qui suit :

35 *ter* Le Groupe de travail propose ce qui suit :

"Modifier comme suit le texte se rapportant au paragraphe 4 :

'Les cyclomotoristes peuvent être autorisés à circuler sur les *voies cyclables ou les pistes cyclables* et, au besoin, il peut leur être interdit de circuler sur le reste de la chaussée. *La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la piste cyclable ou les traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée.* ' "

C. CONVENTION SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

I. Article premier : Définitions

36. Le texte ci-après a été adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Ajouter un nouvel alinéa, ainsi libellé :

'e bis) Le terme 'voie cyclable' désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 bis de la Convention. Le marquage d'une voie cyclable peut être complété, mais non remplacé, par des signaux routiers. D'autres marques (par exemple le symbole : cycle) peuvent être ajoutées. La législation nationale doit préciser dans quelles conditions d'autres usagers de la route peuvent utiliser la voie cyclable ou la traverser, de telle manière que la sécurité des cyclistes soit tout le temps assurée.'"

37. Voir les commentaires dans le paragraphe 2.

37 *bis*. Le Groupe de travail propose ce qui suit :

"Insérer un nouvel alinéa *e bis*) ainsi libellé :

'e bis) Le terme 'voie cyclable' désigne la partie d'une chaussée conçue pour les cycles. Une voie cyclable est séparée du reste de la chaussée par des marques routières longitudinales conformément à l'article 26 bis de la Convention.'"

38. Le texte ci-après a été adopté par le WP.1 à sa trente-troisième session (28 septembre - 1er octobre 1999) :

"Insérer un nouvel alinéa e) *ter*, ainsi libellé :

'e) ter Le terme 'piste cyclable' désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes, et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels. Une piste cyclable peut être réservée aux seuls cyclistes ou aux cyclistes et à d'autres usagers de la route, conformément à la section D de l'annexe I de la présente Convention.'"

39. Voir les commentaires du paragraphe 4.

39 bis. Le Groupe de travail propose ce qui suit :

"Insérer un nouvel alinéa e *ter*) ainsi libellé :

'e ter) Le terme 'piste cyclable' désigne une route indépendante ou la partie d'une route destinée aux cyclistes, et indiquée comme telle par des signaux. Une piste cyclable est séparée des autres routes ou des autres parties de la même route par des aménagements matériels.'"

II. Article 13.2 (Signalisations dans les agglomérations)

39 *ter*. La Pologne a proposé de modifier l'article 13.2 à la suite de la nouvelle signalisation pour les agglomérations sans indication du nom du lieu, comme suit (TRANS/WP.1/2000/11) :

"Modifier l'article 13.2 comme suit :

"Les signaux de réglementation placés à l'aplomb d'un signal *indiquant l'entrée* de l'agglomération, ou peu après un tel signal, signifient que la réglementation s'applique dans toute l'agglomération, sauf dans la mesure où une autre réglementation serait notifiée par d'autres signaux sur certaines sections de la route dans l'agglomération."

39 quater. Le Groupe de travail approuve cette proposition.

III. Article 26 *bis* (Marquage des voies)

40. Le Groupe de travail propose que le WP.1 vérifie que le marquage des voies cyclables est correctement décrit dans le paragraphe 1 de l'article 26 *bis*, qui est littéralement applicable seulement aux voies et non pas aux voies cyclables. Il appartient donc aux Parties contractantes de décider de la marche à suivre. Si le WP.1 estime que le marquage des voies cyclables doit absolument être le même que celui des autres voies réservées à certaines catégories d'usagers (décrites au paragraphe 1), le Groupe de travail propose d'amender le paragraphe 1.

41. La proposition se lit comme suit :

"Modifier le paragraphe 1 de l'article 26 *bis* comme suit :

"Le marquage des voies réservées à certaines catégories de véhicules, *y compris les voies cyclables*, est réalisé au moyen de lignes qui se distinguent clairement des autres lignes continues ou discontinues apposées sur la chaussée, notamment par leur plus grande largeur et par les intervalles plus réduits entre les traits."

IV. Article 29.2 (Marquage bleu).

41 *bis*. La Pologne a proposé que le marquage bleu soit réservé aux emplacements de stationnement permis mais limité (TRANS/WP.1/2000/11). Ceci serait en harmonie avec les dispositions du paragraphe 9 c) vii) du chapitre II de la section C de l'annexe I. Le libellé actuel autorise aussi les marques bleues pour les emplacements où le stationnement est autorisé sans restriction. À sa trente-quatrième session, le WP.1 a approuvé en principe cette disposition à titre préliminaire. La proposition de la Pologne était la suivante :

"Modifier la première phrase de l'article 29.2 comme suit :

'Si les marques sur la chaussée sont peintes, elles seront de couleur jaune ou blanche, la couleur bleue pouvant toutefois être employée pour les marques indiquant les emplacements où le stationnement est permis *mais limité*.'"

41 *ter*. Le Groupe de travail estime que cette question n'est pas suffisamment clarifiée, notamment s'agissant des pratiques en vigueur dans différents pays. Le Groupe de travail propose que cette question soit discutée lors de la prochaine session du WP.1.

V. Annexe I, section C, chapitre II, paragraphe 9 a) vii) (Bandes bleues/lignes bleues sur le trottoir)

41 *quater*. La Pologne a proposé de modifier le paragraphe 9 c) vii) du chapitre II de la section C de l'annexe I (TRANS/WP.1/2000/11) pour bien indiquer que tous les stationnements soumis à certaines restrictions peuvent être confirmés (et non notifiés) par une marque bleue. La proposition est la suivante :

"Modifier le paragraphe 9 c) vii) du chapitre II de la section C de l'annexe 1, comme suit :

'Dans les zones où la durée de stationnement est *limitée*, *cette limitation peut être confirmée* par une bande bleue... (etc. le reste du texte reste inchangé).'

41 *quinquies*. Voir les commentaires au paragraphe 41 *ter*.

VI. Autres remarques

42. Il y a plusieurs autres règles pour les signaux et les marquages routiers concernant les voies. Comme pour la Convention, voir les paragraphes 1 et 2 de la section E Ch. II de l'annexe 1 de l'article 27, paragraphes 1 et 3 (il est évident que le paragraphe 2 ne s'applique pas aux voies cyclables), les paragraphes 1, 2 et 8 de la section G Ch. V de l'annexe 1 et le Ch. 2 G de l'annexe 2 (ceci n'est à notre avis qu'une répétition du paragraphe 1 de l'article 26 *bis*). Comme pour l'Accord européen et le Protocole sur les marques routières, il y a encore davantage de règles. Le Groupe de travail considère qu'il ne devrait pas être nécessaire d'en passer par là à moins que le WP.1 ne veuille édicter des règlements détaillés sur les cas où les Parties contractantes doivent appliquer des règles ou sont autorisées à le faire concernant les voies pouvant s'appliquer également aux voies cyclables s'il y a lieu.

D. PROTOCOLE SUR LES MARQUES ROUTIÈRES, ADDITIONNEL
À L'ACCORD EUROPÉEN COMPLÉTANT LA CONVENTION
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

I. Paragraphe 6 de l'annexe (Ad art. 29 de la Convention)

43. Voir les commentaires du paragraphe 41 *ter*.
