



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2009/4
13 juillet 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-huitième session
Genève, 22-25 septembre 2009
Point 7 de l'ordre du jour provisoire

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

Note du secrétariat

1. À sa cinquante-septième session, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a demandé au secrétariat d'établir une proposition d'amendement visant à incorporer dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière des signaux distinctifs pour le gaz naturel comprimé (GNC) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) (comme proposé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2008/9/Rev.1).
2. Le WP.1 a également demandé au secrétariat d'inviter les pays membres à formuler des propositions d'amendements supplémentaires à la Convention de 1968 sur la signalisation routière et de les inclure dans un ensemble de propositions qui lui serait soumis pour examen à sa cinquante-huitième session (ECE/TRANS/WP.1/122, par. 49 et 50).
3. Le présent document est soumis par le secrétariat. Il a été établi sur la base des propositions reçues de la Norvège, de l'Espagne, de l'Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (IANGV) et de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL).

I. Propositions de la Norvège et de l'IANGV/AEGPL

A. Rappel des faits

4. Le gaz naturel comprimé (GNC) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL), en tant que carburants alternatifs économiques et écologiques utilisés dans le secteur des transports, acquièrent actuellement une valeur commerciale reconnue dans un nombre croissant de pays du monde. Les fabricants de véhicules fonctionnant au GNC estiment que si les rythmes de croissance actuels se maintiennent, 65 millions de véhicules de ce type circuleront sur les routes d'ici à 2020, les possibilités de développement ultérieur étant encore plus importantes.

5. En 2005, le WP.1, ayant déjà reconnu ces possibilités, a décidé d'adopter et d'inclure dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) un pictogramme pour le GNC et un pictogramme pour le GPL pour les stations-service proposant ces carburants.

6. Encourager l'utilisation des carburants alternatifs, en particulier les carburants à émissions zéro ou faibles tels que l'hydrogène (H₂), est devenu une priorité mondiale. Actuellement, les véhicules à hydrogène et à pile à combustible sont relativement peu utilisés mais leur nombre est appelé à se développer. De nombreux fabricants produiront par an une centaine de véhicules à pile à combustible de démonstration. La production en série des véhicules à pile à combustible et à hydrogène devrait commencer d'ici à 2015. À cette époque, le nombre de stations-service proposant ces carburants devrait augmenter de deux à quatre unités par mois dans le monde et les investissements dans le développement de ces infrastructures devraient s'élever à 500 milliards de dollars¹.

7. Afin de faciliter l'utilisation de ces véhicules et de fournir aux États une réglementation concernant la sécurité et l'environnement, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a déjà inscrit la question des «véhicules à hydrogène et à pile à combustible (HFCV)» à son ordre du jour en vue de réglementer cette question, en particulier en ce qui concerne les moteurs alimentés à l'hydrogène comprimé et liquide et les questions connexes de sécurité électrique. Le Forum mondial estime qu'un règlement technique mondial sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible pourrait voir le jour d'ici à 2014.

8. On peut s'attendre à ce qu'un nombre croissant de véhicules utilisant ces types de carburants alternatifs franchissent les frontières. Une signalisation internationale normalisée et appropriée devrait faciliter la tâche des conducteurs qui cherchent à se ravitailler en GNC, en GPL et en hydrogène. Cela pourrait également encourager l'utilisation de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs et stimuler la croissance des stations-service proposant ces types de carburant.

¹ «Le marché mondial de l'énergie produite par l'hydrogène, des piles à combustible et des nanotechnologies connexes devrait peser 14 milliards de dollars d'ici à 2014».

<http://www.azonano.com/news.asp?newsID=12224>, 23 juin 2009.

9. 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, de GPL et de H₂ dans les stations-service, on citera les raisons suivantes:

- a) Aider à bien distinguer les carburants les uns des autres, la sécurité étant une priorité;
- b) Aider à légitimer le GNC, le GPL et l'hydrogène 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; et
- c) Aider à légitimer et à encourager les mesures prises par les pouvoirs publics pour promouvoir une atmosphère et une énergie propres et lutter contre le réchauffement climatique.

B. Propositions

10. À la lumière de ce qui précède, il est proposé que les pictogrammes concernant les stations-service proposant du GNC et du GPL acceptés précédemment et figurant dans la section 1.13 et à l'annexe 6 de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) ainsi que le pictogramme concernant les stations-service proposant du H₂, considéré comme un panneau indicateur également normalisé, soient incorporés dans l'instrument plus vaste que constitue la Convention de 1968 sur la signalisation routière (partie I, annexe 1, sect. F, et annexe 3).

11. La procédure à suivre est la suivante:

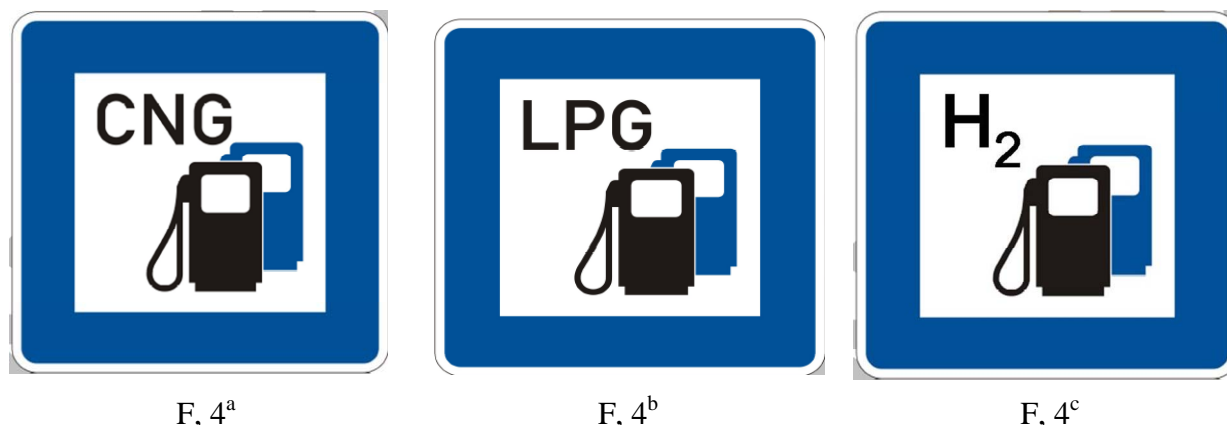
- a) Modifier le point 1 de la section F de l'annexe 1 de la partie I comme suit:

«1. Les signaux "F" sont à fond bleu ou vert; ils portent un rectangle blanc ou de couleur jaune sur lequel apparaît le symbole. **Lorsque le signal contient une indication écrite en lettres, cette indication devrait être libellée en anglais, qu'il s'agisse d'un nom ou d'une abréviation, en lettres noires permettant d'identifier le type d'installation. Si nécessaire, ce signal peut être complété par un panneau additionnel indiquant l'abréviation ou le nom correspondant utilisé dans la langue du pays en question.**».

- b) Adopter et inclure la signalisation pour les carburants alternatifs dans l'annexe 3:

Ce pictogramme est composé de l'actuel symbole de couleur noire F, 4, et du même symbole, mais de couleur bleue, situé en arrière-plan et décalé diagonalement vers la droite. Il est accompagné de l'abréviation anglaise CNG, LPG ou H₂, en lettres noires, pour indiquer le type de combustible disponible dans la station-service (voir fig. 1 ci-dessous). Si nécessaire, ce signal peut être complété par un panneau additionnel indiquant l'abréviation ou le nom correspondant utilisé dans la langue du pays en question.

Figure 1



12. Grâce à l'introduction de ces signaux dans la Convention, les indications concernant les stations-service proposant des carburants alternatifs placées à l'intérieur ou à proximité de ces stations seront toutes présentées de la même façon et seront par conséquent claires et exhaustives. L'ajout de dispositions relatives aux carburants alternatifs dans la Convention contribue à la réalisation des objectifs établis du WP.1 et constitue une adaptation judicieuse à la nature novatrice et harmonieuse de la sécurité de la circulation routière pour le présent et pour l'avenir.

II. Proposition de l'Espagne

A. Rappel des faits

13. En 2003, l'Espagne et la France ont présenté une analyse des panneaux de signalisation routière visés dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière et ont abordé la question de l'hétérogénéité des panneaux à message variable (PMV).

14. À l'issue de cette analyse et après évaluation par le WP.1, un «petit groupe sur les PMV» a été créé par l'Allemagne, l'Espagne, la France et les Pays-Bas afin de «préparer l'introduction, dans la Convention de Vienne sur la circulation routière, de dispositions sur les PMV. Celles-ci comprendraient une définition de ces signaux, une liste des signaux figurant déjà dans la Convention, et une liste des nouveaux signaux et pictogrammes qui pourraient être utilisés sur les PMV, et des règles sur la valeur juridique des messages et signaux apparaissant sur les PMV au regard des signaux fixes existants, ainsi que sur la teneur et la structure des messages à diffuser sur les PMV». Les travaux de ce groupe ont débouché sur un ensemble de propositions qui ont été incluses dans la R.E.2.

15. Le statut des PMV a beaucoup changé du fait de leur introduction dans la R.E.2, ce qui a permis de répondre provisoirement à quelques besoins évidents concernant la signalisation et les PMV dans les pays membres de la CEE. Il convient toutefois de noter que la section de la R.E.2 consacrée aux PMV contient des critères et des informations qui avaient déjà été codifiés pendant les deux dernières décennies du XX^e siècle.

16. La signalisation routière est de moins en moins souvent systématiquement associée à des panneaux fixés sur des montants métalliques. On utilise de plus en plus des signaux variables (électroniques) pour communiquer en temps réel des informations sur les conditions spéciales mais temporaires de la circulation routière. En tant que tels, ils sont étroitement liés à la nécessité d'optimiser la mobilité et la sécurité routière par le biais de procédures spécifiques de gestion du trafic: ils sont affichés sur différents types de PMV, à l'intérieur des véhicules, sur les navigateurs, sur Internet, dans les commerces situés en bord de route, etc.

17. Au niveau international, plusieurs activités concernant l'harmonisation et l'interopérabilité des PMV sont actuellement menées, notamment dans le cadre de la Tâche 09 de la Conférence des directeurs des routes d'Europe de l'Ouest (DREO) et du programme EASYWAY de l'Union européenne.

18. Actuellement, la Convention de 1968 sur la signalisation routière n'énonce, au paragraphe 1 *bis* de son article 8, que des principes très généraux concernant les PMV. Dans le domaine des systèmes de transport intelligent où les techniques de signalisation électroniques et leur application au trafic routier et à la gestion de la sécurité évoluent à un rythme extrêmement rapide, à la fois en quantité et en qualité, cela risque d'empêcher la Convention d'être l'outil international d'harmonisation qu'elle était censée être au départ et qu'elle pourrait être aujourd'hui.

B. Proposition

19. Dans sa forme actuelle, la Convention de 1968 reflète l'évolution historique de la signalisation routière:

a) Marques routières: elles visent à délimiter l'espace disponible sur la route (ce qu'est la route et ce qui ne l'est pas, sur quel type de route on circule, etc.) et aussi à donner des repères visuels permettant de percevoir les informations en continu, à structurer les routes, etc.;

b) Signaux routiers (fixes): ils visent à identifier les éléments permanents essentiels de la route qui méritent une attention particulière. Cette partie reflète les fonctions traditionnelles de la signalisation: fonction réglementaire, avertissement et information.

20. Compte tenu de ce qui précède, il est proposé que le WP.1 envisage d'ajouter à la Convention une troisième partie qui serait consacrée aux panneaux à message variable et qui viendrait s'ajouter aux deux parties existantes.

21. À cette fin, le WP.1 souhaitera peut-être établir un groupe spécial d'experts sur la signalisation routière et les nouvelles technologies, qui s'occuperait tout particulièrement des dispositifs d'affichage et qui serait dénommé «Groupe d'experts sur les PMV». Le Groupe d'experts serait chargé d'élaborer une proposition visant à modifier la structure de la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

22. Le «Groupe d'experts sur les PMV» poursuivrait les activités menées par le «Petit groupe sur les PMV» entre 2003 et 2008 afin d'analyser et d'étudier plusieurs propositions visant à mettre à jour et à améliorer les éléments de signalisation (pictogrammes, règles de conception applicables aux PMV) figurant dans la Convention de 1968. Il s'attacherait à déterminer

comment le code visuel inhérent aux panneaux de signalisation routière pourrait être appliqué à différents systèmes de présentation de l'information visuelle: PMV, dispositifs embarqués, Internet, téléphones portables, etc.

23. Compte tenu de l'intérêt que suscite cette question aux niveaux international et national et au sein du secteur privé, ce groupe d'experts comprendra très probablement des représentants d'un grand nombre de pays dont l'expérience lui sera très utile, notamment pour bâtir un consensus plus solide sur des bases entièrement nouvelles (par exemple l'Italie, le Royaume-Uni et la Suède).

24. Le «Groupe d'experts sur les PMV» devrait contribuer à renforcer le rôle que joue l'ONU dans l'étude de cette question en structurant et en proposant, à l'intention du WP.1, une nouvelle conception de la signalisation routière et des nouvelles technologies du XXI^e siècle, et notamment, si nécessaire, en repensant la Convention de 1968 sur la signalisation routière.
