



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières****Soixante-troisième session**

Genève, 19-22 mars 2012

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Convention de 1968 sur la signalisation routière****Proposition relative aux panneaux à message variable (PMV)****Propositions spécifiques d'ad hoc groupe sur les panneaux à message variable présent au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières**

1. Le 29 septembre 2011, à l'occasion de la soixante-deuxième session, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a demandé au groupe de travail ad hoc sur les panneaux à message variable (Unité PMV) de dresser une proposition spécifique en accord avec la précédente ligne d'action présentée en vue de restructurer la Convention de 1968 afin que les PMV soient dûment pris en considération.

2. L'Unité PMV propose les modifications spécifiques suivantes concernant les questions ci-dessous :

**A. Question 1 – Besoin de différencier les panneaux à message fixe des panneaux à message variable****1.1 Besoin d'une définition concernant les panneaux à message variable.**

3. L'Unité PMV offre deux options pour faciliter la mise au point d'une définition concernant les panneaux à message variable :

4. En premier lieu, l'unité PMV estime que l'adoption de la définition indiquée sur la RE2 (résolution consolidée n°2) devrait être considérée, sans modifications. Cette définition est la suivante :

“Un panneau à message variable (PMV) est un panneau conçu pour afficher l'un des plusieurs messages qui peuvent être affichés alternativement, ou allumés et éteints, en fonction des besoins.”

5. Cependant, l'unité PMV estime que cette définition pourrait être légèrement remaniée afin de mieux l'harmoniser avec le texte concernant les PMV indiqué à l'article 8 de la Convention. Cette définition modifiée est la suivante :

“Un panneau à message variable (PMV) est un panneau conçu pour afficher l'un des plusieurs inscriptions et symboles qui peuvent être affichés alternativement, ou allumés et éteints, en fonction des besoins.”

6. Le groupe propose qu'une telle définition devrait figurer au Chapitre I. Dispositions générales. Article 1. Définitions ... lettre (w).

**1.2 Besoin d'un statut clair, d'une mise en œuvre et utilisation coordonnée des panneaux à message fixe et variable.**

7. L'Unité PMV recommande l'approbation et la mise en place de l'énoncé suivant :

“Les panneaux à message variable ne devraient être utilisés que pour la gestion des événements temporaires. Les situations nécessitant être indiquées à long terme pour un emplacement fixe devraient toujours être affichées sur des panneaux fixes.”

8. Le groupe propose qu'une telle définition devrait figurer au Chapitre II. Signaux routiers. Article 8. 1. ter...

9. Les raisons expliquant ces propositions sont détaillées à l'annexe I du présent document.

**B. Question 2 – Besoin de mettre à jour le rôle des signaux lumineux de circulation en tant que signaux routiers dans la Convention de 1968**

10. La pratique actuelle fait référence aux croix et aux flèches décrites dans la Convention de 1968 en tant que « signaux lumineux de circulation » (article 23, point 11 a et b) dans plusieurs cas (par exemple, combinés avec des limitations de vitesse). L'unité PMV conseille de donner aux croix et aux flèches un statut approprié en tant que signaux routiers dans la Convention de 1968, c'est-à-dire en les décrivant à l'annexe 1 et en indiquant à l'annexe 3 leur nomenclature correspondante. En principe, comme indiqué à l'article 23, au point 11 a et b pour les feux de circulation, les croix et les flèches en tant que signaux routiers pourraient aussi clignoter (ou pas) et être de couleur blanche ou jaune.

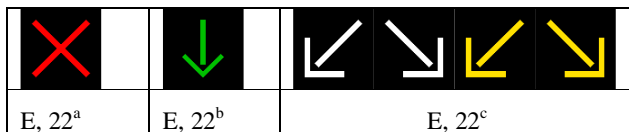
**Texte de l'annexe 1 :**

(E, 22) Signal indiquant la disponibilité d'une voie;

Trois signaux différents peuvent être utilisés en cas d'affectation variable des voies :

- - E, 22<sup>a</sup> : La circulation ne peut pas emprunter la voie sur laquelle le signal est placé.
- - E, 22<sup>b</sup> : La circulation peut emprunter la voie sur laquelle le signal est placé.
- - E, 22<sup>c</sup> : La voie est en passe d'être fermée à la circulation et les usagers de la route sur cette voie doivent passer à la voie indiquée par la flèche.

**Pictogrammes pour l'annexe 3 :**



11. Les raisons expliquant ces propositions sont détaillées à l'annexe II du présent document.

### C. Question 3 – Considérations concernant l'inversion des couleurs

12. L'Unité PMV décide de suivre la règle la plus « économique », c'est-à-dire, de laisser tous les exemples dans les couleurs standard attribuées à l'annexe 3 (bien qu'il se puisse que certains signaux ne soient utilisés qu'en PMV).

13. Tous les signaux doivent figurer sur le catalogue dans le format original des panneaux fixes. L'article 8, 1.bis, portant sur l'inversion des couleurs devrait suffire pour indiquer d'autres possibilités.

14. L'Unité PMV suggère de fournir au site WP.1 un catalogue non officiel incluant les signaux aux couleurs inversées. Ceci afin que les concepteurs ne modifient pas en excès le style original figurant sur le catalogue de 1968.

### D. Question no. 4 – Considérations concernant la section “5.3.2. Normes portant sur le contenu et la structure du message en PMV”

15. La section 5.3.2. « Normes portant sur le contenu et la structure du message en PMV », actuellement dans la RE2, doit trouver un nouvel emplacement spécifique dans la Convention de 1968. L'Unité PMV propose d'inclure ces informations dans un nouvel article dans le Chapitre II. Signaux routiers.

16. En premier lieu, l'unité PMV considère que l'adoption de l'énoncé des différentes règles détaillées à la RE2 pourrait être envisagée, sans modification. Cette définition figure dans la colonne de gauche du tableau ci-dessous.

17. Cependant, l'unité PMV estime que cette définition pourrait être légèrement remaniée pour la rendre plus claire. L'énoncé modifié, si existant, figure dans la colonne de droite.

#### 5.3.2.1. Messages PMV relatifs à la circulation.

<i>Original</i>	<i>Nouveau</i>
1 Lorsqu'on utilise les PMV avec des pictogrammes, l'information principale est donnée par le pictogramme. L'utilisation de pictogrammes spécifiques au lieu de génériques (par exemple, le pictogramme A, 24 représentant un « embouteillage » au lieu de A, 23 de danger général) est préférable, quand ils existent.	Lorsqu'utilisés, les pictogrammes doivent toujours fournir l'unité principale d'information dans chaque message PMV.
2 Utilisation d'éléments graphiques autant que possible lors de l'utilisation de texte (par exemple, des pictogrammes, des symboles).	Quand un PMV possède une telle capacité, les éléments graphiques (pictogrammes, symboles) doivent toujours être utilisés autant que possible pour remplacer le texte.
3 Utilisation des messages règlementaires sans aucun texte, si possible.	Lorsqu'utilisé, un pictogramme/symbole règlementaire ne devrait pas contenir de texte à l'appui pour être clairement compris

<i>Original</i>	<i>Nouveau</i>
	des usagers de la route.
4 Les messages de danger (en utilisant le triangle rouge) doivent être uniquement utilisés lorsque le tronçon de route dangereux se trouve à proximité du PMV (par exemple, pas plus de 2 km). Lors de l'utilisation de texte dans les messages de danger, placer en premier lieu l'information concernant la nature du danger, suivie d'éventuelles informations complémentaires succinctes.	En général, les messages de danger (en utilisant le triangle rouge) ne devraient pas être utilisés lorsque le tronçon de route se trouve éloigné du PMV (par exemple, plus de 5 km). Lors de l'utilisation de texte dans les messages de danger, placer en premier lieu l'information concernant la nature du danger, suivie d'éventuelles informations complémentaires succinctes.
5 Quand un PMV est utilisé pour informer sur une situation à une certaine distance (par exemple, 2 km ou plus) ou dans le futur (par exemple des travaux routiers prévus), des informations complémentaires (par exemple la distance, ou une indication de la date et de l'heure, respectivement) s'avèrent nécessaires. L'ordre recommandé du message est le suivant: en premier lieu, informer de la nature de l'événement sur la première ligne, puis indiquer la distance et / ou la date sur la deuxième ligne. Une troisième ligne peut être utilisée pour afficher des informations complémentaires (par exemple des conseils ou les causes de ladite situation).	Quand un PMV est utilisé pour informer sur une situation à une certaine distance (par exemple, 5 km ou plus) ou dans le futur (par exemple des travaux routiers prévus), des informations complémentaires (par exemple la distance, ou une indication de la date et de l'heure, respectivement) s'avèrent nécessaires. L'ordre recommandé du message est le suivant: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informations sur la nature de l'événement.</li> <li>2. Distance et / ou indication de l'heure.</li> <li>3. Informations complémentaires (par ex. conseils, causes).</li> </ol>
6 Éviter les messages alternés.	Les PMV ne doivent pas afficher de défilement de messages en alternance ou séquentiels.
7 Éviter les répétitions, sauf dans le but de familiariser les conducteurs avec de nouveaux pictogrammes.	La signification d'un pictogramme ne devrait pas être indiquée dans le texte d'un message PMV, à moins que cela soit nécessaire pour éduquer les conducteurs sur la signification d'un nouveau pictogramme.
8 Utiliser uniquement des abréviations bien connues et internationales (par exemple, « km » pour kilomètres, « min » pour minutes, etc.)	Utiliser uniquement des abréviations bien connues et internationales (par exemple, « km » pour kilomètres, « min » pour minutes, etc.)
9 Réduire le nombre de mots et de symboles (par exemple, sept maximum).	Afin d'assurer que les messages puissent être correctement lus par les conducteurs, les messages PMV ne doivent pas contenir plus de 4 unités d'information.

## 5.3.2.1. Messages PMV relatifs à la non-circulation

---

<i>Original</i>	<i>Nouveau</i>
10	Un PMV doit être vide lorsqu'aucun message concernant la circulation ne doit y être affiché. Une exception pourrait être l'affichage de points ou de l'heure pour indiquer que le PMV fonctionne.
11	L'affichage de messages publicitaires n'est pas autorisé.

---

18. Les raisons expliquant ces propositions sont détaillées à l'annexe III du présent document

## Annexe I

### Notes explicatives concernant la question 1 – Besoin de différencier les panneaux à message variable des panneaux à message fixe

1. Après discussion, les membres de l'unité PMV conviennent qu'il n'est pas nécessaire de définir les différents signaux dans la Convention (c'est-à-dire le marquage routier, les signaux routiers et les panneaux de signalisation). Les définitions créent certaines limitations qui peuvent ensuite être difficiles à gérer.

2. Une exception concerne toutefois la définition des propres PMV. Les PMV sont des signaux complexes qui sont combinés et changent de pictogrammes, de caractères alphanumériques, de mots, d'abréviations, etc. Une fois posés, les panneaux à message fixe restent en place et peuvent être l'objet de critiques (et en fait le sont). De tels signaux, égaux pour tous, peuvent même être mis en place par une seule agence et ensuite distribués. Par contre, les PMV sont plus souples, ils peuvent être mis en place puis enlevés, utilisés par différentes mains... en appliquant quelques règles structurelles de base structurelles afin de garantir leur utilisation unifiée dans les différents centres de contrôle de la circulation. Donc, pour commencer, si nous voulons appliquer certaines règles à certains types de panneaux de signalisation routière, nous devons définir lesquelles. Ces règles s'appliquent uniquement aux PMV existants à ce jour. Les panneaux à message variable peuvent clairement s'opposer aux panneaux à message fixe.

3. Cette définition repose sur le raisonnement suivant. Contrairement au passé, de nos jours la catégorie de ce que nous appelons les « signaux routiers » n'est pas suffisamment représentée uniquement par des panneaux fixes. Les **panneaux à message variable** sont également des signaux routiers.

4. On doit comprendre que le contexte spécifique dans lequel les panneaux routiers sont présentés au conducteur a une influence sur l'interprétation de ce dernier de ces signaux et, de ce fait, sur l'action réalisée ultérieurement par le conducteur. Deux contextes spécifiques sont ici d'une grande importance en raison de leur influence directe sur la compréhension du panneau routier :

a) La référence (la réalité), représentée par le signal lui-même. On trouve un exemple clair dans les signaux de danger concernant la présence de vent, d'embouteillages ou de neige, c'est-à-dire des situations variables. Lorsque le conducteur lors d'un voyage en montagne aperçoit des panneaux fixes informant de la possibilité d'une situation dangereuse en août, ou lorsqu'il rentre chez lui un paisible samedi après-midi et est informé d'un éventuel embouteillage, il interprète que ces panneaux fixes sont destinés à informer d'éventuelles situations à d'autres périodes ou moments, et ne réagit pas comme il le ferait en janvier ou un lundi matin. Le même signal n'a pas la même signification dans des contextes très différents selon la nature du signal lui-même.

b) Tous les panneaux de signalisation routière n'ont pas le même statut pour ce qui est de présenter la réalité (actuelle, en temps réel). Les panneaux fixes présentés aux conducteurs ne sont pas toujours dûment interprétés et n'amènent pas à réagir de la même façon que s'il s'agissait de signaux routiers présentés dans un format variable. Un exemple classique est le signal de danger de pont tournant. Lorsque présenté dans un format fixe, un tel signal indique au conducteur qu'il se dirige vers un pont tournant qui peut être ouvert ou fermé (c'est-à-dire pouvant s'avérer dangereux ou pas). Lorsque présenté dans un format variable, un tel signal indique au conducteur qu'il se dirige vers un pont ouvert, en temps réel, donc dangereux.

5. L'énoncé proposé pour la nouvelle clause 1.ter de l'article 8 doit empêcher l'utilisation massive de PMV (panneaux à message variable « à utilisation fixe »), car cette pratique entrave la fonctionnalité et l'efficacité des PMV.

## Annexe II

### **Notes explicatives concernant la question 2 – Besoin de mettre à jour le rôle des signaux lumineux de circulation en tant que signaux routiers dans la Convention de 1968**

1. À l'origine, les dispositifs de contrôle des voies consistaient en une sorte de signaux lumineux de circulation, avec l'utilisation de feux de circulation. Plus tard, quand le contrôle des voies gagna en popularité, les signaux PMV commencèrent à être utilisés, tout d'abord uniquement avec des croix et des flèches, puis en affichant des limitations de vitesse sur les voies « libres ».
2. L'utilisation de combinaisons de ce genre fit que les croix et les flèches soient de nos jours officiellement reconnues en tant que « feux de circulation », tandis que les signaux présents sur des voies adjacentes sont considérés comme des « signaux routiers », alors qu'en réalité il s'agit d'un seul système. C'est ainsi que deux significations officielles différentes ont été créées pour les mêmes signaux.
3. De cette façon, rien ne change dans la Convention de 1968, les paragraphes ne sont pas modifiés (les signaux lumineux de circulation sont toujours les mêmes), mais les croix et les flèches obtiennent aussi le statut de signaux qui peuvent ensuite être combinées avec d'autres signaux (comme c'est le cas d'autres signaux). Les croix et les flèches sont, en tant que contenu, des informations précieuses pour combiner des panneaux de signalisation routière à part entière.



## Annexe III

### **Notes explicatives concernant la question 4 – Considérations concernant la section (5.3.2. Normes portant sur le contenu et la structure du message en PMV)**

1. Norme 9. Unités d'information : un terme plus approprié pour les PMV pouvant afficher des pictogrammes, des caractères alphanumériques, des abréviations, des mots ...
  2. Les PMV affichent des pictogrammes, des signes abstraits, des chiffres, des mots (par exemple des descripteurs, un toponyme) et des abréviations formant des unités d'information. Une unité d'information peut être décrite comme la réponse que nous obtenons pour une question s'avérant significative pour le conducteur [3, 4]. Par exemple, si je me demande « Qu'est-ce qui se passe? » ou « Que dois-je faire? », on peut répondre à la première question par « embouteillage » ou « vent », et à la seconde par « ralentir » ou « prendre la sortie A-23 ». Une unité d'information peut se composer d'un ou de plusieurs mots ou pictogrammes ; afin d'en assurer l'intelligibilité, les unités d'information sont normalement placées sur la même ligne dans les PMV, contribuant ainsi à leur lecture cohérente.
-