

**Conseil économique et social**

Distr. générale
4 août 2009
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****Cent quatrième session**

Genève, 19-21 octobre 2009

Point 5 a) ii) de l'ordre du jour provisoire

Infrastructure des transports routiers

– **Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR):
examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR**

Note du secrétariat

1. À sa centième session (2006), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a examiné les amendements susceptibles d'être apportés à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), sur la base du document TRANS/SC.1/2005/5 soumis par la France. Il a été décidé de reporter les débats sur l'inspection de la sécurité des routes et l'éventuelle incorporation, sous la forme d'un amendement, de nouvelles dispositions dans l'AGR jusqu'à ce que le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne (UE) publient une Directive sur la question (ECE/TRANS/SC.1/379).

2. La Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières a été publiée le 18 novembre 2008. Compte tenu du fait que 20 des États membres de l'UE sont également Parties contractantes à l'AGR et étant donné la nécessité d'harmoniser les législations nationales au niveau de la CEE, le secrétariat a établi le présent document, qui vise à relancer, au sein du SC.1, le débat sur l'inspection de la sécurité des routes et les éventuels amendements à apporter à l'AGR.

I. Objectifs de la Directive 2008/96/CE

3. Dans l'Union européenne, le réseau routier transeuropéen revêt une importance primordiale lorsqu'il s'agit de favoriser l'intégration et la cohésion, et de ménager un niveau élevé de bien-être. La plupart de ces objectifs relèvent de la sécurité routière. La Commission européenne (CE) a déjà signalé la nécessité de réaliser des audits de la sécurité routière, afin de déterminer et de gérer les tronçons présentant une forte concentration

d'accidents dans l'UE, et de réduire le nombre de décès sur les routes dans l'Union européenne¹.

4. L'objectif de la Directive 2008/96/CE est l'établissement et la mise en œuvre, par les États membres de l'Union européenne, de procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière élevé sur l'ensemble du réseau routier transeuropéen. Ces procédures concernent les évaluations des incidences sur la sécurité routière, les audits de sécurité routière, la gestion de la sécurité du réseau routier, et les inspections de sécurité par les États membres de l'UE.

5. La Directive s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation, mais les États membres peuvent également appliquer les dispositions de la présente directive, en tant qu'ensemble de bonnes pratiques, aux infrastructures nationales de transport routier. La Directive renferme une série de définitions en rapport avec la sécurité. S'entendent ainsi notamment par:

a) «Évaluation des incidences sur la sécurité routière», une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;

b) «Audit de sécurité routière», une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;

c) «Classification des tronçons à forte concentration d'accidents», une méthode d'identification, d'analyse et de classification des tronçons du réseau routier ouverts à la circulation depuis plus de trois ans et sur lesquels a été enregistré un nombre important d'accidents mortels par rapport au débit de circulation;

d) «Classification de la sécurité du réseau», une méthode visant à identifier, à analyser et à classer les sections du réseau routier existant en fonction de leur potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents;

e) «Inspection de sécurité», la vérification ordinaire périodique des caractéristiques et des défauts exigeant une intervention d'entretien pour des raisons de sécurité;

f) «Projet d'infrastructure», un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation.

6. S'agissant des critères régissant les procédures, ils sont énumérés dans les annexes à la Directive, lesquelles sont reproduites en annexe du présent document: l'évaluation des incidences sur la sécurité routière (annexe I), l'audit de sécurité routière (annexe II) et la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau (annexe III).

7. Entre autres dispositions essentielles de la Directive, on retiendra que:

¹ Dans sa communication du 2 juin 2003 intitulée «Programme d'action européen pour la sécurité routière – Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici à 2010: une responsabilité partagée», la Commission européenne désigne l'infrastructure routière comme étant le troisième pilier de la politique de sécurité routière.

- a) Les États membres sont priés de veiller à ce que les routes en exploitation fassent l'objet d'inspections de sécurité dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents;
- b) En matière de gestion de données, les États membres sont priés de veiller à ce qu'un rapport d'accident, reprenant tous les éléments d'information énumérés à l'annexe IV, soit dressé pour chaque accident mortel survenu sur une route visée par la Directive;
- c) Les États membres calculent le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire;
- d) Les États membres veillent à ce que les programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière, s'ils n'existent pas encore, soient adoptés au plus tard le 19 décembre 2011. Les États membres veillent à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par la présente directive suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement;
- e) Les États membres sont priés de réaliser des examens au moins tous les trois ans et de recenser et de classer les tronçons à forte concentration d'accidents. Des mesures correctives, notamment la réalisation de travaux de voirie et la mise en place d'une signalisation visible par tout temps, de jour comme de nuit, doivent être prises pour ces tronçons.

II. Solutions possibles pour modifier l'AGR

8. Compte tenu des faits nouveaux intervenus dans l'UE et des discussions déjà tenues dans le cadre de ses réunions, le Groupe de travail devrait envisager de modifier l'AGR, de manière à y incorporer des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau routier et aux inspections de sécurité.
9. Le SC.1 souhaitera peut-être décider d'entamer le processus d'amendement; le cas échéant, les trois stratégies recommandées par les participants à la vingtième session de la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR (ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40) demeurent valables, comme suit:
- a) Soit modifier l'annexe II, soit créer une nouvelle annexe aux fins de l'incorporation de dispositions relatives aux audits de sécurité routière dans l'AGR. [...] la Réunion spéciale a estimé que tant qu'à modifier l'AGR il valait mieux créer une nouvelle annexe;
 - b) Créer un nouvel instrument juridique au champ d'application élargi, étant donné que l'inspection de la sécurité des routes est importante pour toutes les routes et pas seulement pour celles appartenant au réseau E;
 - c) Commencer à établir une résolution destinée à être soumise au SC.1. Cette solution offre l'avantage d'une plus grande souplesse et permettrait d'aller plus au fond des choses.
10. Étant donné le lien étroit qui existe entre la sécurité routière et les procédures de sécurité routière relatives aux projets d'infrastructure, le SC.1 souhaitera peut-être envisager d'organiser une réunion commune avec le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routière (WP.1) de la CEE en 2010.

Annexe I

Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:
 - a) Définition du problème;
 - b) Situation actuelle et scénario de statu quo;
 - c) Objectifs de sécurité routière;
 - d) Analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
 - e) Comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
 - f) Présentation de l'éventail de solutions possibles.
2. Éléments à prendre en compte:
 - a) Décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
 - b) Choix des itinéraires et nature du trafic;
 - c) Répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
 - d) Usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - e) Trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
 - f) Saisonnalité et conditions climatiques;
 - g) Présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
 - h) Activité sismique.

Annexe II

Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure

1. Critères applicables au stade de la conception:
 - a) Situation géographique (par exemple, exposition aux glissements de terrain, aux inondations, aux avalanches), conditions saisonnières et climatiques et activité sismique;
 - b) Types de jonction et distance entre les points de jonction;
 - c) Nombre et type de voies;
 - d) Types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
 - e) Fonctionnalité de la route dans le réseau;
 - f) Conditions météorologiques;
 - g) Vitesses de conduite;
 - h) Profils en travers (par exemple, largeur de la chaussée, pistes cyclables, chemins piétonniers);
 - i) Alignements horizontaux et verticaux;
 - j) Visibilité;
 - k) Disposition des points de jonction;
 - l) Transports publics et infrastructures publiques;
 - m) Passages à niveau.
2. Critères applicables au stade de la conception détaillée:
 - a) Tracé;
 - b) Signalisation et marquage cohérents;
 - c) Éclairage des routes et des intersections éclairées;
 - d) Équipements de bord de route;
 - e) Environnement de bord de route, dont végétation;
 - f) Obstacles fixes en bord de route;
 - g) Aménagement d'aires de stationnement sûres;
 - h) Usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
 - i) Dispositifs de retenue routiers adaptés (terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables).
3. Critères applicables au stade de la prémission en service:
 - a) Sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales;
 - b) Lisibilité de la signalisation et du marquage;
 - c) État de la chaussée.
4. Critères applicables au début de l'exploitation: évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs. La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

Annexe III

Classification des tronçons à forte concentration d'accidents et classification de la sécurité du réseau

1. Recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents

Le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents tient au minimum compte du nombre d'accidents entraînant des décès au cours des années précédentes par unité de distance en relation avec le volume de trafic et, en présence de jonctions, du nombre de tels accidents par point de jonction.

2. Recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau

Le recensement de tronçons en vue d'une analyse dans le cadre de la classification de la sécurité du réseau tient compte des économies potentielles dans les coûts des accidents. Les tronçons routiers sont classés en différentes catégories. Pour chaque catégorie de route, les tronçons routiers sont analysés et classés selon des facteurs liés à la sécurité tels que concentration des accidents, volume de trafic et typologie du trafic.

Pour chaque catégorie de route, la classification de la sécurité du réseau se traduit par une liste prioritaire des tronçons routiers pour lesquels une amélioration de l'infrastructure devrait être très efficace.

3. Éléments d'évaluation pour les visites sur place des équipes d'experts:

- a) La description du tronçon routier;
- b) La référence aux éventuels rapports antérieurs sur le même tronçon routier;
- c) L'analyse des rapports d'accidents éventuels;
- d) Le nombre d'accidents et de personnes décédées et gravement blessées au cours des trois années précédentes;
- e) Une série de mesures correctives potentielles à mettre en œuvre à des échéances différentes, prévoyant par exemple:
 - i) L'élimination ou la protection des obstacles fixes en bord de route;
 - ii) La réduction des limitations de vitesse et l'intensification du contrôle de la vitesse au niveau local;
 - iii) L'amélioration de la visibilité dans différentes conditions météorologiques et de luminosité;
 - iv) L'amélioration de l'état de sécurité des équipements de bord de route tels que les dispositifs de retenue routiers;
 - v) L'amélioration de la cohérence, de la visibilité, de la lisibilité et de la position des marquages (notamment l'application de ralentisseurs sonores) et de la signalisation;
 - vi) La protection contre la chute de pierres, les éboulements de terrain et les avalanches;
 - vii) L'amélioration de l'adhérence ou de la rugosité de la chaussée;
 - viii) La modification des dispositifs de retenue routiers;

- ix) La mise à disposition et l'amélioration de la protection du terre-plein central;
- x) La modification des schémas de dépassement;
- xi) L'amélioration des points de jonction et notamment des passages à niveau;
- xii) La modification de l'alignement;
- xiii) La modification de la largeur de la route, l'ajout d'une bande d'arrêt d'urgence;
- xiv) L'installation d'un dispositif de gestion et de contrôle du trafic;
- xv) La réduction des conflits potentiels avec les usagers vulnérables de la route;
- xvi) La mise à niveau de la route par rapport aux normes de conception en vigueur;
- xvii) La remise en état ou le remplacement de la chaussée;
- xviii) L'utilisation de signaux intelligents;
- xix) L'amélioration des systèmes de transport intelligents et des services télématiques à des fins d'interopérabilité, d'urgence et de signalisation.

Annexe IV

Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents doivent contenir les éléments suivants:

1. Localisation aussi précise que possible de l'accident;
2. Images et/ou diagrammes du lieu de l'accident;
3. Date et heure de l'accident;
4. Informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route;
5. Gravité de l'accident, y compris le nombre de personnes décédées et blessées, si possible selon des critères communs à définir conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 13, paragraphe 3;
6. Caractéristiques des personnes concernées telles qu'âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, usage ou non d'équipements de sécurité;
7. Données relatives aux véhicules concernés (type, âge, pays, équipements de sécurité le cas échéant, date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable);
8. Données relatives à l'accident telles que type d'accident, type de collision, manœuvres du véhicule et du conducteur;
9. Chaque fois que cela est possible, informations sur la période de temps écoulée entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.
