



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/AC.5/2002/5  
5 avril 2002

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

Réunion spéciale sur l'application de  
l'Accord européen sur les grandes routes  
de trafic international (AGR)

(Dix-huitième session, 10 et 11 juin 2002,  
point 6 de l'ordre du jour)

**EXAMEN DE PROPOSITIONS D'AMENDEMENT  
À L'ANNEXE II DE L'AGR**

Communication du Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

La présente proposition se fonde sur les Normes et pratiques recommandées de la TEM, troisième édition (mars 2002).

Table des matières

– Ajouter «4.4 Information des usagers».

II.2 Routes expresses

– Remplacer le texte actuel par ce qui suit:

«Une route expresse désigne une route réservée à la circulation automobile, seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés,

i) Qui interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée;

- ii) Qui ne croise à niveau ni voie de chemin de fer ni voie de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- iii) Qui est spécialement signalée comme étant une voie expresse.»

### III.1 Considérations générales

- À la liste des points où devront se faire des changements de catégorie (troisième alinéa en partant de la fin du chapitre), ajouter les péages et les postes frontière.

#### III.2.1 Paramètres fondamentaux

- Le deuxième alinéa du chapitre devrait être supprimé car les paramètres fondamentaux du tracé en plan et du profil en long sont déjà définis dans le tableau de la page 29.
- Le tableau de la page 29 devrait être modifié comme suit:
  - Supprimer la première ligne.
  - À la deuxième ligne, remplacer «425» par «450».
  - Ajouter une ligne supplémentaire, indiquant la déclivité maximale autorisée sur les autoroutes et les routes expresses, ainsi libellée:

Vitesse de conception	80	100	120	140
Déclivité maximale sur autoroute et route expresse	6	5	4	3

- Dans le dernier alinéa, supprimer «si possible» car les courbes du tracé en plan devraient toujours être des courbes de transition (d'autant plus que cette prescription catégorique s'applique toujours, même aux chaussées de raccordement, comme indiqué à la page 34).
- Dans le même alinéa, remplacer «raccordements à courbure progressive» (idem à la page 34) par «courbes de transition».

#### III.3.1 Nombre et largeur des voies de circulation

- Supprimer le deuxième et le troisième alinéas, dont le contenu n'a pas beaucoup de sens.

#### III.3.2 Accotements

- Supprimer la deuxième phrase de l'avant-dernier paragraphe puisque le paragraphe III.5.2 et aussi le paragraphe IV.6.1 disent à peu près la même chose.

#### III.3.3 Terre-plein central

- Remplacer systématiquement «dispositif de retenue» par «barrière de sécurité» et supprimer la parenthèse figurant dans le deuxième alinéa (en faire de même au chapitre IV.3.1).

### III.5.1 Choix du type de carrefour

- Remplacer systématiquement «échangeur» par «intersection».
- Dans le dernier alinéa, remplacer «feux» par «feux de signalisation» (voir le paragraphe IV.4.1 et la Convention de Vienne).

### III.5.2 Aménagement des carrefours plans

- Les deux modifications proposées au chapitre III.5.1 s'appliquent aussi.
- Supprimer le dernier alinéa (prière de se reporter à la proposition concernant le paragraphe III.3.2 ci-dessus).

### III.5.3.1 Dispositions générales

- Supprimer le dernier alinéa pour les mêmes raisons que celles énoncées à propos du III.3.1.

### III.5.3.2 Caractéristiques géométriques

- Au troisième alinéa, remplacer «raccordements à courbure progressive» par «courbes de transition» (voir aussi les observations relatives au III.2.1).
- En ce qui concerne les «sections d'entrecroisement» (quatrième alinéa), il faudrait ajouter qu'elles ne doivent pas être situées sur la chaussée principale (aux intersections).
- Au sixième alinéa, ajouter après «marquages appropriés», «bien avant l'intersection».
- À la fin du chapitre, ajouter un nouvel alinéa ainsi libellé:  
  
«En cas de réduction du nombre total de voies de circulation convergentes, celle-ci devrait intervenir suffisamment en avant du point de convergence».

### IV.3.1 Dispositifs de retenue

- Dans l'ensemble du chapitre, préférer les termes «dispositifs de retenue» ou «barrières de sécurité» à des termes comme «garde corps» ou «glissières», par exemple.
- Supprimer le premier et le deuxième alinéa du chapitre car ils ne constituent pas les conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international.
- Au quatrième alinéa, ajouter après «sur les ouvrages d'art», «et à leurs abords».

### IV.3.3 Dispositifs contre l'éblouissement

- Dans la première phrase, après «lorsqu'une autre route» ajouter «ou une voie ferrée».

#### IV.4.2 Panneaux à message variable

- Modification sans objet en français.

#### IV.4.3 Systèmes de communication d'urgence

- Remplacer le troisième alinéa par ce qui suit:

«Dans les tunnels, les postes de communication d'urgence devraient être installés au minimum tous les 150 à 200 m».

#### IV.4.4 Information des usagers

- Remplacer la seconde phrase par une phrase ainsi conçue:

«Dans les tunnels d'une longueur supérieure à 1 000 m, l'installation de systèmes perfectionnés de surveillance et d'information d'urgence est fortement recommandée».

#### IV.5 Éclairage routier

- Dans la première phrase, supprimer l'adjectif «longs» devant le mot «tunnels».
- À la fin de la première phrase, ajouter «péages».
- À la fin de la deuxième phrase, ajouter dans la parenthèse «aires de repos et de service».

#### IV.6.1 Sécurité des piétons et des cyclistes

- Ajouter un troisième paragraphe, ainsi libellé:

«Dans les tunnels longs, il est recommandé de prévoir des issues de secours pour les piétons tous les 150 à 200 m».

#### IV.6.3 Dispositifs de protection en présence d'animaux

- Afin de mieux refléter le contenu de ce chapitre, son titre devrait se lire comme suit: «Dispositifs de protection à l'encontre des animaux et des animaux eux-mêmes».

#### IV.7.3 Plates-formes de péage

- Supprimer le premier et le deuxième alinéa, pour les raisons déjà énoncées respectivement à propos du chapitre III.3.1 et du chapitre IV.3.1 (deuxième tiret).

#### V.1 Considérations générales

- Supprimer le premier alinéa pour les mêmes raisons que celles exposées dans les commentaires au chapitre IV.7.3 ci-dessus

V.2 Intégration de la route dans l'environnement

- Les commentaires concernant le quatrième alinéa sont sans objet en français.

V.3 Effets de l'environnement sur l'utilisateur

- Observation sans objet en français.

VI.1 Considérations générales

- Commentaire sans objet en français.

VI.2 Gestion de l'entretien

- Commentaire sans objet en français.

VI.3 Aspects particuliers de l'entretien

- Supprimer la dernière phrase de ce chapitre, qui ne saurait constituer une des conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international.

Enfin, pour des raisons de commodité, il serait souhaitable de faire figurer les numéros de page dans la table des matières et de numéroter tous les paragraphes.

-----