



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/AC.5/2003/1
13 novembre 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-neuvième session, 6 et 7 mai 2003)

**EXAMEN DE PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À L'ANNEXE II
DE L'ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES
DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)**

Communication de l'Italie

Introduction

À sa dix-huitième session (10 et 11 juin 2002), la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR a examiné les recommandations finales du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels (TRANS/AC.7/9 et Add.1), adoptées officiellement par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatrième session. La Réunion spéciale a identifié les recommandations qui pourraient être incorporées dans l'annexe II de l'AGR et celles dont elle a estimé qu'elles ne devraient pas y figurer. La Réunion spéciale a examiné différentes manières d'incorporer les mesures retenues dans l'AGR, que ce soit sous la forme d'ajouts aux chapitres tout au long de l'annexe II, d'un chapitre ou d'un paragraphe nouveau ou d'une annexe ou d'un appendice supplémentaire.

Le représentant de l'Italie a offert de présenter, à cet égard, une proposition concrète qui puisse être examinée par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à sa quatre-vingt-seizième session, en octobre 2002. La proposition de l'Italie a été communiquée au SC.1 en tant que document informel n° 6. Le Groupe de travail a été d'avis que la proposition devrait être examinée plus avant lors de la dix-neuvième session de la Réunion spéciale

sur l'application de l'AGR, prévue en mai 2003, et a demandé au Comité des transports intérieurs de donner son aval quant à l'organisation de cette réunion.

Les amendements proposés renvoient au texte consolidé de l'AGR qui est reproduit dans le document TRANS/SC.1/2002/3, et aux mesures concernant la sécurité dans les tunnels qui figurent dans les documents TRANS/AC.7/9 et Add.1.

Page 29

À la fin du III.3 (... de sécurité et de confort.), ajouter le texte ci-après:

«À cet égard, les tunnels et les ponts faisant partie intégrante du système routier, on devrait avoir le même nombre de voies à l'intérieur et à l'extérieur des tunnels.

Dans le cas des routes à chaussée double, ou lorsque la composition du trafic, la longueur du tunnel ou les conditions topographiques sont particulières, on utilisera deux tubes de tunnel séparés.

Des garages devraient être prévus au moins tous les 1 000 mètres à l'intérieur des tunnels longs.»

(Référence: mesure 3.01 des recommandations relatives aux tunnels)

Page 35

À la fin du premier paragraphe du IV.2.1 (... l'ensemble des éléments du projet), ajouter le texte ci-après:

«Les tunnels doivent être dotés d'une signalisation et/ou d'un marquage routiers afin d'aider les usagers à maintenir une distance suffisante (en général de l'ordre de 20 à 50 mètres) par rapport au véhicule qui les précède.»

(Référence: mesure 1.09 des recommandations relatives aux tunnels)

Page 41

À la fin du deuxième paragraphe du VI.1 (... effets négatifs sur la fluidité de la circulation), ajouter le texte ci-après:

«et la sécurité» (à ajouter après le mot «fluidité»)

«La fermeture totale ou partielle des voies dans les tunnels doit être évitée.»

(Référence: mesure 2.08 – en partie – des recommandations relatives aux tunnels)

«En cas de fermeture provisoire ou prolongée d'un tunnel, les meilleurs itinéraires de remplacement possibles devraient être prévus et indiqués à l'avance aux usagers au point de déviation.»

(Référence: mesure 2.13 des recommandations relatives aux tunnels)

Page 28

Après la troisième entrée du premier tableau du III.2.1 (... à ne pas dépasser), ajouter la nouvelle entrée suivante:

«Déclivité longitudinale minimale dans les tunnels 5 5 5 5 5»

(Référence: mesure 3.08 – en partie – des recommandations relatives aux tunnels)

Page 40 et suivantes

Les chapitres V et VI devraient être renumérotés respectivement VI et VII et le nouveau chapitre V devrait se lire comme suit:

«V. GESTION DES TUNNELS, DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LES TUNNELS

V.1 Contrôle du respect des règles de circulation

Le contrôle du respect des règles de circulation devrait être amélioré en recourant à des systèmes automatiques de détection et de répression des infractions, notamment les excès de vitesse.

V.2 Systemes de gestion du trafic

Les tunnels à fort volume de trafic devraient être équipés de systèmes de gestion du trafic afin d'éviter les engorgements, notamment en cas d'accident.

V.3 Centre de commande

Pour les tunnels commençant et finissant dans un pays différent ou relevant des autorités de différentes régions nationales d'un même pays, un seul et unique centre de commande doit être en charge à quelque moment que ce soit.

V.4 Issues de secours

Le cas échéant, après une évaluation minutieuse et conjointement à d'autres mesures de sécurité, on prévoira, pour atténuer les risques, des issues de secours situées à 500 mètres maximum l'une de l'autre. On évitera de construire des abris non munis d'une issue conduisant aux voies d'évacuation vers l'extérieur.

Dans les tunnels bitubes, en cas d'accident dans l'un des tubes, l'autre pourrait servir de voie d'évacuation et de secours. En pareil cas, certaines des galeries de communication, qui seront en tout état de cause distantes de 1 400 mètres maximum l'une de l'autre, devraient être conçues pour permettre le passage des véhicules des services de secours. En cas d'accident, la circulation devrait être arrêtée dans les deux tubes. Il faudrait recourir à des moyens appropriés pour empêcher la propagation de la fumée ou des gaz d'un tube à l'autre.

V.5 Équipement des tunnels longs

V.5.1 Dispositifs permettant d'améliorer la sécurité

En sus de l'équipement déjà envisagé dans d'autres chapitres, on peut utiliser le matériel et/ou les dispositifs supplémentaires ci-après pour améliorer la sécurité:

- Signaux indiquant les sorties de secours (situés au moins au niveau des garages);
- Signaux indiquant la présence d'extincteurs;
- Matériel radioélectrique utilisable par les sapeurs-pompiers;
- Systèmes de détection de la surchauffe des poids lourds (à installer à l'extérieur des tunnels);
- Systèmes de vérification de la vitesse longitudinale de l'air et des fumées;
- Systèmes d'information des usagers (radio, haut-parleurs, panneaux à messages variables, etc.);
- Feux de circulation et barrières destinés à arrêter les véhicules, s'il y a lieu.

V.5.2 Systèmes de ventilation et d'extinction des incendies

Des systèmes de ventilation appropriés devraient être prévus pour permettre l'extraction de l'air et le désenfumage.

Des extincteurs d'incendie devraient être installés à l'entrée des tunnels et le long de ceux-ci à intervalles réguliers (au maximum tous les 500 mètres). En outre, il faudra prévoir des bouches d'incendie pour les pompiers».

(Le nouveau Chapitre V rend compte des mesures 1.10, 2.08 – en partie – 2.10, 2.11, 2.12, 3.02, 3.03, 3.05 et 3.08 – en partie – des recommandations concernant les tunnels)
