



## Conseil économique et social

Distr. générale  
23 juillet 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports routiers

##### Cent cinquième session

Genève, 29 septembre-1<sup>er</sup> octobre 2010

Point 6 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**

### Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR

#### Note du secrétariat

1. À sa cent quatrième session, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a décidé de modifier les amendements à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) pour y inclure des dispositions relatives à l'évaluation 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. Il a été décidé que les audits de sécurité routière seraient introduits dans l'AGR sous forme d'annexe. Le secrétariat a été prié d'établir le présent document fondé sur la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, pour examen et approbation éventuelle à la cent cinquième session du SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/388, par. 47).

2. Ces propositions d'amendements consistent à ajouter à l'Accord une nouvelle annexe IV couvrant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et à adapter le texte de l'Accord en conséquence. Les éléments relatifs à la sécurité routière contenus dans l'annexe II restent inchangés car ils concernent essentiellement les aspects de la sécurité relatifs à la maintenance.

#### I. Propositions d'amendements

3. Modifier comme suite le second paragraphe du préambule:

«CONSIDÉRANT que pour renforcer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes

adaptées aux exigences du trafic international futur et de l'environnement et assurant un degré élevé de sécurité,».

4. Ajouter un nouvel article 3 *bis* comme suit:

**«Les Parties contractantes établiront et appliqueront des procédures relatives à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, à la gestion de la sécurité du réseau et aux inspections de sécurité pour les routes du réseau international E tel qu'indiqué à l'article 1 du présent Accord conformément aux dispositions de l'annexe IV au présent Accord.».**

5. Modifier comme suit les paragraphes 1 et 2 de l'article 9:

«1. Les annexes II, ~~et III et IV~~ au présent Accord pourront être amendées par la procédure définie dans le présent article.

2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie aux annexes II, ~~et III et IV~~ au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).».

6. Afin d'aligner la terminologie sur celle de la Convention sur la signalisation routière de 1968 et de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2), modifier dans la version anglaise, le paragraphe IV.4.2 de l'annexe II Panneaux à message variable comme suit:

«IV.4.2 Variable ~~traffic~~-message signs

Variable ~~traffic~~-message signs shall be as comprehensible as static road signs, and be legible by day and night to drivers in all lanes.».

7. Ajouter à l'Accord une nouvelle annexe IV dont le texte figure ci-après dans l'annexe au présent document.

## Annexe

### Annexe IV

## Gestion de la sécurité des infrastructures routières

### I. Généralités

1. La mise en place et l'application de procédures de gestion appropriées sont essentielles pour améliorer la sécurité des infrastructures routières sur le réseau international E, qu'elles soient au stade de la conception, en cours de construction ou en exploitation.
2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière devrait démontrer, au niveau stratégique, les conséquences que les différentes solutions de planification d'un projet d'infrastructure auront sur la sécurité routière, et devrait jouer un rôle important lorsqu'il s'agit de sélectionner les itinéraires. En outre, les audits de sécurité routière devraient inventorier, de manière détaillée, les aspects dangereux d'un projet d'infrastructure routière.
3. Il y a lieu de relever le niveau de sécurité des routes existantes en ciblant les investissements sur les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et/ou le potentiel de réduction des accidents le plus important. Afin d'être en mesure d'adapter leur comportement et de mieux respecter les règles de circulation, les conducteurs devraient être avertis des tronçons routiers présentant une forte concentration d'accidents.
4. La classification de la sécurité du réseau recèle un fort potentiel dans la période qui suit immédiatement sa mise en œuvre. Après que les tronçons routiers présentant une forte concentration d'accidents ont été traités et que les mesures correctives ont été prises, ce sont les inspections de la sécurité qui devraient jouer un rôle prédominant en matière de prévention. Les inspections régulières constituent un outil essentiel pour prévenir les dangers auxquels peuvent être exposés tous les usagers de la route, et notamment les usagers vulnérables, y compris dans le cas de travaux de voirie.
5. La formation et la certification du personnel chargé de la sécurité sur la base de programmes de formation et d'outils de qualification validés par les organes compétents devraient permettre de dispenser aux professionnels les connaissances actualisées qui leur sont nécessaires.
6. Il doit y avoir suffisamment d'aires de stationnement le long des routes, non seulement pour prévenir la criminalité mais aussi pour assurer la sécurité routière. Grâce aux aires de stationnement, les conducteurs peuvent se reposer en temps opportun puis reprendre la route en possession de toutes leurs facultés d'attention. L'existence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres devrait donc faire partie intégrante de la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

### II. Définitions

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

1. «Réseau international E», le réseau routier décrit à l'annexe I du présent Accord;

2. «Organe compétent», tout organisme public ou privé, établi aux niveaux national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en œuvre de la présente annexe, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur de la présente annexe, s'ils répondent aux exigences de la présente annexe;

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

4. «Audit de sécurité routière», une vérification technique indépendante, détaillée et systématique 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;

5. «Classification des tronçons à forte concentration d'accidents», une méthode d'identification, d'analyse et de classement 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 à la densité du trafic;

6. «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;

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

8. «Projet d'infrastructure», un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les densités du trafic.

### **III. Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure**

1. Les Parties contractantes veilleront à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure.

2. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière sera effectuée au stade de la planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. L'évaluation des incidences sur la sécurité routière indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts-avantages des différentes options évaluées.

3. Lors de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, les Parties contractantes s'efforceront de respecter les critères fixés à l'appendice I de la présente annexe.

### **IV. Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure**

1. Les Parties contractantes veilleront à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure.

2. Les Parties contractantes veilleront à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. L'auditeur sera désigné conformément aux dispositions du point 4 de la section VIII ci-dessous et possédera les compétences et la formation nécessaires prévues à la section VIII. Lorsque les

audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe sera titulaire d'un certificat d'aptitude visé au point 3 de la section VIII.

3. Les audits de sécurité routière feront partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la prémission en service et du début de l'exploitation.

4. Les Parties contractantes veilleront à ce que l'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure. Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause comme indiqué dans les critères ci-dessous, l'organe compétent justifiera ce choix dans une annexe au rapport.

5. Les Parties contractantes veilleront à ce que le rapport mentionné au paragraphe 4 se traduise par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

6. Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, les Parties contractantes s'efforceront de respecter les critères fixés à l'appendice 2 de la présente annexe.

## **V. Classification et gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation**

1. Les Parties contractantes veilleront à ce que la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau soient fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans.

2. Les Parties contractantes veilleront à ce que les tronçons routiers présentant un degré élevé de priorité conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau soient évalués par des équipes d'experts qui se rendront sur place et se fonderont sur les éléments mentionnés au point 3 de l'appendice 3 de la présente annexe. Un membre au moins de l'équipe d'experts répondra aux exigences visées au point 4 a) de la section VIII.

3. Les Parties contractantes veilleront à ce que les mesures correctives soient axées sur les tronçons routiers mentionnés au paragraphe 2. La priorité sera donnée aux mesures visées au point 3 e) de l'appendice 3 de la présente annexe, en privilégiant celles qui présentent le meilleur rapport avantages-coûts.

4. Les Parties contractantes veilleront à ce qu'une signalisation adéquate soit mise en place pour avertir les usagers de la route lorsque des travaux de voirie sont réalisés sur des tronçons routiers et peuvent par conséquent compromettre leur sécurité. Cette signalisation comportera également des signaux visibles de jour comme de nuit et placés à une distance de sécurité et sera conforme aux dispositions de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière.

5. Les Parties contractantes veilleront à ce que les usagers de la route soient informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents. Si une Partie contractante décide d'utiliser une signalisation, celle-ci sera conforme aux dispositions de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière.

6. Lors de la classification de la sécurité, les Parties contractantes s'efforceront de satisfaire aux critères fixés à l'appendice 3 de la présente annexe.

## **VI. Inspections de sécurité**

1. Les Parties contractantes veilleront 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.
2. Les inspections de sécurité comprennent des inspections périodiques du réseau routier et des études sur les incidences éventuelles des travaux de voirie sur la sécurité de la densité du trafic.
3. Les Parties contractantes veilleront à ce que les inspections périodiques soient menées par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections sera suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

## **VII. Gestion des données**

1. Les Parties contractantes veilleront à ce que l'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route qui fait partie du réseau international E. Les Parties contractantes s'efforceront de reprendre dans ce rapport tous les éléments d'information énumérés dans l'appendice 4 de la présente annexe.
2. Les Parties contractantes calculeront le coût social moyen d'un accident mortel et le coût moyen d'un accident grave se produisant sur leur territoire. Elles pourront opter pour une ventilation plus poussée des coûts, qui seront actualisés au moins tous les cinq ans.

## **VIII. Désignation et formation des auditeurs**

1. Les Parties contractantes veilleront à ce que des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière, s'ils n'existent pas encore, soient adoptés le plus rapidement possible.
2. Les Parties contractantes veilleront à ce que les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par le présent accord suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.
3. Les Parties contractantes veilleront à ce que les auditeurs de sécurité routière soient titulaires d'un certificat d'aptitude. Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur de la présente annexe seront reconnus.
4. Les Parties contractantes veilleront à ce que les auditeurs soient désignés conformément aux exigences suivantes:
  - a) Ils possèdent une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
  - b) Deux ans après l'entrée en vigueur de la présente annexe, les audits de sécurité routière seront menés exclusivement par des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences indiquées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus;
  - c) Aux fins de l'audit du projet d'infrastructure, l'auditeur ne participera pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

## **IX. Échange des meilleures pratiques**

Afin d'améliorer la sécurité des routes du réseau international E, les Parties contractantes utilisent le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE) comme lieu d'échange des meilleures pratiques, couvrant, entre autres, les projets en cours en matière de sécurité des infrastructures routières et les technologies éprouvées dans ce domaine.

## Appendice 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.



## Appendice 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;
- 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.

## Appendice 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 compte au minimum du nombre d'accidents ayant entraîné 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.

## Appendice 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 au paragraphe 3 de l'article 13;
  6. Caractéristiques des personnes concernées telles que 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.
-