


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports routiers**
**105<sup>e</sup> session**

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

**Rapport du Groupe de travail des transports routiers  
 sur sa 105<sup>e</sup> session**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–2	3
II. Introduction .....	3–4	3
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5	3
IV. Adoption du rapport de la 104 <sup>e</sup> session (point 2 de l'ordre du jour) .....	6	3
V. Informations sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour) .....	7–24	4
A. Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires .....	7–9	4
B. Organisations internationales .....	10–15	4
C. Délégations nationales .....	16–24	5
VI. Session conjointe avec le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (point 4 de l'ordre du jour) .....	25	6
VII. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 5 de l'ordre du jour) .....	26–51	6
A. Mise en œuvre du tachygraphe numérique .....	26–33	6
B. Amendements à l'Accord .....	34–41	7
C. Débat sur l'instrument juridique prédominant .....	42–51	8
VIII. Infrastructure des transports routiers (point 6 de l'ordre du jour) .....	52–54	10
A. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) .....	52–53	10
1. État des précédents amendements à l'AGR .....	52	10

2.	Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR .....	53	10
B.	Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) .....	54	10
IX.	Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations (point 7 de l'ordre du jour).....	55-63	10
A.	Proposition d'accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS) .....	55-56	10
B.	Restrictions quantitatives imposées au transport routier international de marchandises.....	57-60	11
C.	Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international .....	61-63	12
1.	Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte) .....	61	12
2.	Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique.....	62-63	12
X.	Élection du bureau (point 8 de l'ordre du jour).....	64	12
XI.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour).....	65	12
XII.	Dates de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour).....	66	12
XIII.	Adoption des décisions (point 11 de l'ordre du jour).....	67	13
Annexes			
	Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) Modifications approuvées par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à sa 105 <sup>e</sup> session.....		14

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa 105<sup>e</sup> session à Genève du 29 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2010, sous la présidence de M. B. Oudshoorn (Pays-Bas). Y ont participé les représentants des États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Lettonie, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas, République tchèque, Saint-Marin, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. Étaient également représentés à la session la Commission européenne (CE), l'Organisation de la coopération économique en mer Noire (CEMN), et les organisations non gouvernementales suivantes: Conseil des Bureaux (organisation chargée du système de la Carte verte), Union internationale des transports routiers (IRU) et Confédération of Organizations in Road Transport Enforcement (CORTE). Automotive AG a participé aux travaux en qualité d'observateur.

## II. Introduction

3. M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division des transports, a souhaité la bienvenue aux participants et mis en exergue des questions présentant un intérêt particulier, parmi lesquelles l'entrée en vigueur de l'amendement 6 à l'AETR, le 20 septembre 2010; la mise en œuvre du tachygraphe numérique par suite des dispositions transitoires récemment convenues entre les parties contractantes à l'AETR; la mise en place d'une nouvelle procédure d'amendement pour l'AETR; l'introduction d'audits de sécurité routière dans l'AGR et l'harmonisation des pratiques de différents pays de la région de la CEE.

4. M<sup>me</sup> Molnar a souligné l'importance de plusieurs questions «émergentes»:

a) La sécurité aux passages à niveau, avec l'éventuelle création d'un groupe multidisciplinaire d'experts comprenant des experts des infrastructures routières, de la sécurité routière et des chemins de fer;

b) La taxation routière au kilomètre parcouru, option qui attire de nombreux pays; la question pourrait faire l'objet d'un nouveau point de l'ordre du jour du SC.1;

c) L'élaboration et le lancement d'un questionnaire sur l'application des règles de l'AGR;

d) La sûreté des transports intérieurs; et

e) L'audibilité des véhicules électriques.

## III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

5. Le Groupe de travail a adopté son ordre du jour sans modification.

## IV. Adoption du rapport de la 104<sup>e</sup> session (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 104<sup>e</sup> session après qu'il eut été précisé au paragraphe 27 que les véhicules «nouvellement immatriculés» s'entendaient des véhicules immatriculés pour la première fois.

## **V. Informations sur les activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires**

7. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des faits nouveaux en rapport avec les transports routiers, notamment les grands événements intervenus depuis la session précédente, en particulier les décisions prises par le Comité des transports intérieurs (CTI), et des activités menées par ses organes subsidiaires.

8. Le Groupe de travail a approuvé un nouveau projet, financé par le Compte de l'ONU pour le développement, afin d'étudier, en collaboration avec d'autres commissions régionales de l'ONU, les incidences du transport routier sur les changements climatiques. Ce projet permettra d'élaborer un outil d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports intérieurs. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de tenir les représentants informés de l'avancement des travaux.

9. Comme suite aux demandes formulées par le CTI, le Groupe de travail a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de sa 106<sup>e</sup> session plusieurs questions précises: le transport intermodal compte tenu des liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays (sans chevauchements d'activités avec le WP.24), les débats sur le réchauffement climatique et les systèmes de transport intelligents (STI), suivant les orientations que fixera le secrétariat.

### **B. Organisations internationales**

10. Les représentants des organisations internationales ont été invités à informer le Groupe de travail des faits nouveaux intervenus dans leurs domaines d'activité respectifs susceptibles de présenter un intérêt pour lui. Le représentant de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire a fait part de l'expérience de son organisation en matière de conception et de mise en œuvre d'un système de permis de transport multilatéral sous-régional.

11. Le représentant de l'IRU a fourni des renseignements sur la santé du secteur du transport routier de marchandises. Les recettes générées par le transport routier de marchandises aux niveaux national et international ont augmenté de 10 % en glissement annuel au cours du premier semestre 2010. Les volumes de fret se sont stabilisés et l'emploi des conducteurs est resté inchangé. Les nouvelles immatriculations de camions ont enregistré une légère hausse. L'accès au crédit bancaire est toujours difficile. Le trafic routier de marchandises connaît une évolution très différente selon que l'on se trouve au Brésil, en Chine, en Inde, en Fédération de Russie ou dans les pays de l'OCDE.

12. L'IRU a présenté ses applications Web, à savoir TRANSPark, qui permet de rechercher et de contacter des aires de stationnement, et l'Observatoire des temps d'attente aux frontières.

13. Le représentant de l'IRU a fait savoir au Groupe de travail que la sixième Conférence Euro-Asie du transport routier et sa réunion ministérielle se tiendraient prochainement à Tbilissi les 16 et 17 juin 2011. Une réunion des représentants des organisations internationales et des institutions financières sera aussi organisée à cette occasion.

14. Il a également indiqué aux participants qu'une étude avait récemment été menée sur l'internalisation des coûts externes du transport routier (bruit, pollution atmosphérique, encombrements, etc.). Il a attiré l'attention sur la lourde charge qui serait imposée au

secteur du transport routier de marchandises. Selon l'étude, seuls deux pays de l'Union européenne (l'Allemagne et la France) bénéficieraient de l'internalisation des coûts externes, en augmentant le montant de leur redevance routière; 16 pays verraient leur revenu national baisser et les conséquences différeraient d'un pays à l'autre pour les neuf États restants.

15. Le représentant de la CORTE a dit au Groupe de travail que son organisation participait au projet LTSS («Land Transport Safety and Security»), financé par l'UE. Ce projet vise à améliorer la sécurité et la sûreté des transports terrestres par le renforcement des capacités. La CORTE a appuyé la mise en œuvre du tachygraphe numérique et le transport routier sécurisé des marchandises dangereuses en Arménie, en Azerbaïdjan, en Géorgie, au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Ouzbékistan, en République islamique d'Iran, en République de Moldova, au Tadjikistan et en Ukraine. Les activités relatives au tachygraphe numérique ont pris la forme de trois visites d'étude (en Norvège, aux Pays-Bas et en Roumanie) et de quatre stages de formation (en Géorgie et au Kazakhstan).

### C. Délégations nationales

16. Le représentant de la Turquie a informé le Groupe de travail des mesures qu'avaient prises les autorités de son pays et qui avaient eu des répercussions bénéfiques sur le transport routier.

17. Consécutivement à la publication, le 19 mars 2009, du décret ministériel sur le retrait progressif de la circulation des vieux véhicules, un premier cap a été franchi. Les véhicules de plus de 31 ans dont le poids maximum autorisé dépasse les 3 500 kg (véhicules de transport de marchandises) et les autobus et autocars (véhicules de transport de voyageurs) ayant plus de 16 sièges y compris celui du conducteur ont été retirés de la circulation. En septembre 2010, quelque 23 500 véhicules commerciaux avaient été éliminés du marché et mis à la casse. Aucune ressource financière n'a été imputée sur le budget du Gouvernement central, les propriétaires des véhicules recevant une prime à la casse financée par un fonds du Ministère des transports.

18. Dernièrement, le Ministère des transports a entamé une deuxième phase, en coopération avec les autres autorités de l'État. Deux cent mille véhicules supplémentaires devraient ainsi être retirés de la circulation.

19. Dans le domaine de la sécurité routière, la Turquie reçoit des fonds de l'Union européenne, en complément de ses ressources nationales. Deux projets, approuvés par la Commission européenne, débiteront en 2011. Le premier a trait au renforcement du contrôle du poids et des dimensions des véhicules commerciaux. Il comporte deux volets: la fourniture et la mise en service. Concernant l'approvisionnement, la Turquie achètera le matériel technique de contrôle destiné à être utilisé dans 22 stations de contrôle du poids et des dimensions. Concernant la mise en service, des experts de la police routière et du Ministère des transports seront formés aux législations nationale et européenne.

20. En conséquence, les contrôles vont se multiplier. Ils permettront d'améliorer la sécurité routière et de limiter les dommages causés aux infrastructures routières.

21. En ce qui concerne l'âge maximum des autobus et autocars, le représentant de la Turquie a indiqué au Groupe de travail que celui-ci dépendait du type de permis que le transporteur sollicitait.

22. Le représentant de la Fédération de Russie a fourni au Groupe de travail les éléments d'information suivants:

a) La sécurité et la sûreté des transports sont une priorité en Fédération de Russie. Une nouvelle législation et de nouvelles dispositions techniques (par exemple, la

mise à la casse des véhicules de plus de 28 ans) ont été adoptées à cette fin. Les véhicules commerciaux russes immatriculés pour la première fois seront obligatoirement équipés d'un système de positionnement compatible avec le système de géolocalisation GLONASS. Le représentant de la Fédération de Russie a fait observer que les constructeurs prenaient déjà des mesures pour équiper leurs véhicules de ce système;

b) De nouvelles règles ont été adoptées concernant les dimensions des véhicules, en totale conformité avec les dispositions de la CEE à cet égard;

c) L'installation d'un tachygraphe numérique sur les véhicules assurant des transports internationaux reste une priorité absolue.

23. Le représentant de la République islamique d'Iran a porté à la connaissance du Groupe de travail deux projets en cours d'élaboration par les membres de l'Organisation de coopération économique (OCE), à savoir l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, l'Iran (République islamique d'), le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Pakistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et la Turquie.

24. Le premier projet porte sur l'organisation, en collaboration avec l'Union internationale des transports routiers (IRU), d'une caravane de camions de transit le long de la Route de la soie (consulter le site [www.silkroadcaravan.org](http://www.silkroadcaravan.org)). Le second vise à mettre au point une «écovignette». L'un et l'autre projets ont pour objectif la facilitation des transports internationaux de marchandises et de voyageurs.

## **VI. Session conjointe avec le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (point 4 de l'ordre du jour)**

25. Le 29 septembre 2010, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a célébré le soixantième anniversaire de l'action de l'ONU dans le domaine de la sécurité routière. Une session conjointe d'une demi-journée a été tenue avec le Groupe de travail des transports routiers (SC.1). La session a été ouverte par M. Ján Kubiš, Secrétaire exécutif de la CEE; plusieurs exposés (que l'on peut consulter à l'adresse [www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/wp12010.html)) ont ensuite été présentés.

## **VII. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) (point 5 de l'ordre du jour)**

### **A. Mise en œuvre du tachygraphe numérique**

26. Le Groupe de travail a remercié l'Union européenne et la Commission européenne de l'assistance et de l'appui techniques qu'elles avaient apportés aux Parties contractantes à l'AETR qui n'étaient pas en mesure de mettre pleinement en œuvre le tachygraphe numérique dans les délais impartis. Le représentant de la Commission européenne a réaffirmé l'intention de la Commission européenne de poursuivre ses activités de formation.

27. De l'avis général, aucune des Parties contractantes à l'AETR ne devrait rencontrer de difficultés majeures pour mettre en œuvre le tachygraphe numérique avant la fin du moratoire (31 décembre 2010).

28. Les délégations nationales ont informé le Groupe de travail de l'état d'avancement de la mise en œuvre du tachygraphe numérique. On trouvera des informations actualisées

dans le «Tableau de mise en œuvre» (que l'on peut consulter à l'adresse [www.unece.org/trans/main/sc1/sc1aetr\\_status.html](http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1aetr_status.html)).

29. Outre les renseignements fournis dans le «Tableau de mise en œuvre»:

a) La délégation turque a fait savoir au Groupe de travail que l'Union des chambres de commerce et des bourses de Turquie (TOBB) avait créé un «Centre de recherches sur le tachygraphe numérique». Les conducteurs turcs n'ont rencontré que quelques difficultés mineures dans certains États membres de l'UE pendant la période de tolérance;

b) La délégation russe a annoncé que les problèmes que les conducteurs russes avaient rencontrés en Finlande, où les autorités dressaient des amendes en dépit des mesures de tolérance, étaient déjà résolus;

c) La délégation du Bélarus a prié le Centre commun de recherche (CCR) d'accélérer la procédure d'homologation.

30. Plusieurs délégations ont soulevé la question de leur difficile adhésion au réseau TachoNET et fait part de leur inquiétude à cet égard. Le représentant de la Commission européenne a répondu que le réseau TachoNET était un outil d'échange d'informations, et non une condition préalable aux fins de la mise en œuvre du tachygraphe numérique. L'Union européenne n'a aucune objection de principe à ce que des pays non membres de l'UE participent au système TachoNET.

31. La délégation russe a informé le Groupe de travail de l'intention de la Russie de créer un centre de recherches ayant des attributions analogues à celles du CCR. Le représentant de la Commission européenne a estimé qu'il convenait de débattre d'une collaboration en matière de recherche avec le CCR, conformément à l'AETR et au mémorandum d'accord conclu entre la CE, la CEE et le CCR.

32. En réponse à la question de savoir ce qu'il fallait entendre par «résidence habituelle» dans le cadre de la mise en œuvre du tachygraphe numérique, le représentant de la Commission européenne a expliqué que la résidence habituelle désignait le pays dans lequel un citoyen passait cent quatre-vingt-six jours par an, indépendamment de sa nationalité.

33. Le Groupe de travail a demandé instamment aux Parties contractantes qui n'étaient pas présentes d'adresser au secrétariat, dans les meilleurs délais, des informations actualisées sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du tachygraphe numérique.

## **B. Amendements à l'Accord**

34. Le Groupe de travail a approuvé les amendements proposés par le secrétariat:

a) Le paragraphe 5 de l'article 12 est modifié comme suit:

«5. Tous les deux ans, la Commission économique pour l'Europe (CEE) publie un rapport sur l'application, par les Parties contractantes, du paragraphe 1 du présent article.».

b) Le paragraphe 1 de l'article 14 est modifié comme suit:

«1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971 et, après cette date, à l'adhésion des États membres de la Commission économique pour

l'Europe et des États admis à la Commission à titre consultatif conformément aux paragraphes 8<sup>1</sup> et 11<sup>2</sup> du mandat de cette Commission.».

35. La délégation turque a demandé à ce que les prescriptions 114a et 133a prévoient aussi l'utilisation des jeux de caractères turcs, tels qu'ils sont définis par la norme ISO8859-9. S'agissant de l'appendice 1B, page 63, paragraphe 2.2, plusieurs délégations ont demandé à ce que nombre de caractères autorisés pour la ligne «adresse» soit augmenté, 35 caractères n'étant souvent pas suffisants.

36. Le représentant de la CE a répondu que les dernières modifications qui avaient été apportées aux règles de l'UE résolvait ces problèmes, mais qu'elles n'avaient pas été transposées dans l'appendice 1B, comme le prévoyaient les procédures d'amendement de l'AETR.

37. Le secrétariat a été invité à prendre les mesures nécessaires pour modifier l'AETR en conséquence.

38. Alors que tous les participants se sont accordé à reconnaître l'importance primordiale de disposer de règles de sûreté et d'interopérabilité harmonisées pour le bon fonctionnement du système de tachygraphe numérique et la nécessité de bénéficier des mêmes conditions d'accès au marché, aucun consensus n'a été trouvé sur les autres propositions d'amendement présentées au titre du présent point de l'ordre du jour.

39. La demande visant à supprimer de l'AETR l'article 22 *bis* a suscité un débat, compte tenu de la volonté impérieuse et légitime des Parties contractantes non membres de l'UE d'être impliquées dans l'élaboration des nouvelles prescriptions techniques. Apparemment, les procédures de la Commission européenne n'autorisent pas officiellement cette participation; le représentant de la CE a proposé, en guise de solution, de procéder à une consultation, ce que les autres gouvernements n'ont pas jugé satisfaisant.

40. Le Groupe de travail a décidé de créer un groupe d'experts chargé de rédiger un texte révisé pour l'article 22 *bis*, en vue de sa présentation pour examen à la 106<sup>e</sup> session du SC.1 au plus tard. Le groupe est constitué d'experts de la Commission européenne, de la Fédération de Russie, de la Hongrie, de la Turquie, de l'Ukraine et de l'IRU. Le groupe est ouvert à toutes les autres parties intéressées.

41. Le Groupe de travail a aussi décidé d'inscrire à l'ordre du jour de sa 106<sup>e</sup> session un débat sur la révision de l'article 12 de l'AETR.

### C. Débat sur l'instrument juridique prédominant

42. Le Groupe de travail a débattu de la question de savoir lequel de l'AETR ou de la législation de l'Union européenne (UE) devait prédominer dans une opération de transport intervenant entre deux États membres de l'UE. Il convient par exemple de s'interroger sur ce qu'il advient d'un camion russe, lorsqu'il se rend de la Fédération de Russie en Lituanie, parcours visé par l'Accord, puis en Estonie. La question qui se pose alors est de savoir si cette dernière partie du trajet relève des instruments juridiques de l'UE ou bien de l'Accord,

<sup>1</sup> Par. 8: La Commission pourra admettre à titre consultatif des nations européennes non membres de l'Organisation des Nations Unies et déterminera les conditions dans lesquelles elles pourront participer à ses travaux; elle se prononcera notamment sur la question du droit de vote au sein des organes subsidiaires de la Commission.

<sup>2</sup> Par. 11: La Commission invitera tout Membre de l'Organisation des Nations Unies qui n'est pas membre de la Commission à participer, à titre consultatif, à l'examen qu'elle pourra consacrer à toute question présentant un intérêt particulier pour ce pays non membre.

sachant que ni la Lituanie ni l'Estonie n'ont émis de réserves concernant l'Accord lorsqu'elles ont adhéré à l'Union européenne.

43. De l'avis de la Fédération de Russie, cette dernière portion du trajet (à savoir le tronçon Lituanie-Estonie) relève de l'AETR, étant donné que ni la Lituanie ni l'Estonie n'a émis de réserves à ce sujet avant d'adhérer à l'Union européenne.

44. Le représentant de la Commission européenne s'en est tenu à la position qu'il avait exprimée à l'occasion de sessions précédentes du Groupe de travail, à savoir que la réglementation de l'UE s'appliquait à tous les transports intervenus au sein de l'Union européenne, indépendamment du fait que certains des États membres de l'UE n'avaient pas émis de réserves.

45. Les représentants de la Fédération de Russie ont déclaré que leur gouvernement était prêt à réclamer un arbitrage international contre l'Union européenne pour violation du droit international des traités.

46. Le Groupe de travail a décidé de soulever la question devant le Bureau du Comité des transports intérieurs et au sein du Comité lui-même à la prochaine session en février 2011.

47. La délégation de la Fédération de Russie, appuyée par les délégations du Bélarus et de l'Ukraine, a fait la déclaration ci-après (reproduite telle quelle).

48. «Déclaration du représentant de la délégation russe, appuyée par les délégations bélarussienne et ukrainienne, à la 105<sup>e</sup> session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1).

49. En référence aux normes que constituent les instruments juridiques internationaux en vigueur, notamment la Charte des Nations Unies, la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969 (art. 26, 27, 29, 30), ainsi que les dispositions pertinentes de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) de 1970, la Fédération de Russie tient à souligner son désaccord avec la position du représentant de la Commission européenne, qui implique que les règlements internes de l'UE prévalent sur les dispositions énoncées dans l'AETR concernant les transporteurs internationaux. Nous estimons que cette perspective viole les obligations qui incombent aux États membres de l'UE en vertu de la Convention [note du secrétariat: AETR] et n'est pas conforme avec le droit international.

50. Partant, nous demandons au secrétariat de la CEE de prendre les mesures suivantes:

a) Donner, avant la clôture de 105<sup>e</sup> session du SC.1, des précisions quant à l'existence et à la nature des réserves formulées par les États parties à la Convention [*note du secrétariat*: par Convention, il faut entendre l'AETR] concernant la portée territoriale et le champ d'application de l'AETR, y compris les informations relatives aux dates de ratification (ou d'adhésion) de l'AETR et aux dates auxquelles des réserves ont été émises, conformément au paragraphe 2 de l'article 19 de l'Accord;

b) Afficher sur le site Web de la CEE la déclaration que le représentant de la Commission européenne a faite lors de la séance du 30 septembre 2010, tenue dans le cadre de la 105<sup>e</sup> session du SC.1, et qui explique la position officielle de l'Union européenne quant à l'application, sur le territoire des États membres de l'UE, des normes que fixe la réglementation interne européenne plutôt que des dispositions pertinentes de l'AETR;

c) Préciser le statut du représentant de la Commission européenne quant à sa participation aux activités et aux négociations organisées dans le cadre du SC.1 et en rapport avec l'AETR.».

51. Le secrétariat a fait savoir au WP.1 que les renseignements demandés au titre de l'alinéa *a* ci-dessus étaient disponibles sur le site de la CEE. Quant aux alinéas *b* et *c*, le secrétariat prendra les mesures qui s'imposent.

## **VIII. Infrastructure des transports routiers (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)**

#### **1. État des précédents amendements à l'AGR**

52. L'amendement à l'AGR proposé par l'Estonie et approuvé par le Groupe de travail, figurant dans l'annexe II du document ECE/TRANS/SC.1/386, est entré en vigueur le 14 janvier 2010. Les amendements proposés par la Hongrie, la Norvège et la Suède, ainsi que la Turquie, qui ont été approuvés et figurent dans l'annexe II du document ECE/TRANS/SC.1/388, devraient entrer en vigueur vers le 15 décembre 2010.

#### **2. Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'AGR**

53. Le Groupe de travail a accepté que soient ajoutées dans l'AGR les 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 (fondées sur la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières). Ces amendements figurent à l'annexe I du présent rapport. Le secrétariat a été invité à prendre les mesures nécessaires pour les transmettre à la Section des traits (New York), conformément aux procédures visées dans l'AGR.

### **B. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)**

54. Le Groupe de travail a pris note des derniers faits nouveaux intervenus concernant le projet TEM.

## **IX. Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Proposition d'accord multilatéral mondial sur le transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS)**

55. Le Groupe de travail a approuvé le travail fourni par le groupe d'experts pour affiner la proposition d'accord multilatéral; demandé au groupe de poursuivre ses travaux; et invité l'IRU à continuer d'appuyer le secrétariat en assurant le service des réunions de ce groupe.

56. Sur proposition de l'IRU et afin de faciliter les travaux relatifs à l'accord OmniBUS, le Groupe de travail a invité le secrétariat à envisager:

a) D'adresser une lettre aux services de la Commission européenne, pour l'inviter de nouveau à participer et à contribuer aux travaux du petit groupe d'experts chargé d'OmniBUS;

b) D'adresser au Président par intérim du Groupe de travail «Transports terrestres» du Conseil de l'UE une lettre renfermant des informations sur l'état actuel du projet OmniBUS et les progrès réalisés jusqu'ici, avec, en annexe, une copie de la lettre adressée aux services de la Commission européenne et une copie du texte révisé de l'accord OmniBUS, et lui demandant, dans le même temps, de bien vouloir diffuser ledit texte pour information à la prochaine réunion du groupe;

c) D'inviter les représentants concernés des secrétariats de la CESAP, de la CESAO et du Forum international des Transports (FTI) à participer aux travaux relatifs à l'accord OmniBUS, en tant qu'observateurs, dans l'objectif de préparer son éventuelle adoption future et mise en œuvre dans des régions au-delà des frontières de l'Europe.

## **B. Restrictions quantitatives imposées au transport routier international de marchandises**

57. Le représentant de la Turquie a présenté un document (ECE/TRANS/SC.1/2010/5) concernant les restrictions quantitatives imposées au transport routier international de marchandises. Le document est fondé sur le récapitulatif des conventions internationales relatives à la liberté de transit qu'a établi le secrétariat. Le représentant a mis l'accent sur les principaux éléments du document. Ledit projet est fondé sur les dispositions du GATT (1994), de la Convention de New York relative au commerce de transit des États sans littoral, de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer et de la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) de la CEE. Le représentant a proposé de créer un groupe d'experts pour affiner le projet de convention.

58. Le représentant de la Commission européenne a déclaré que des débats sur la liberté de transit avaient lieu à l'Organisation mondiale du commerce. La liberté de transit s'applique certes aux échanges de marchandises, mais la question de savoir si cette liberté est appliquée de la même manière aux véhicules transportant ces marchandises ne fait pas l'unanimité. Le représentant a souligné qu'il appartenait à la Commission européenne de négocier tout accord ou convention international au nom de l'Union et de ses États membres et que cela n'était possible que sur la base d'un mandat pertinent octroyé à la Commission.

59. Le représentant de l'IRU a félicité la Turquie pour l'excellent travail effectué, qui tient compte des grandes conventions internationales. Il a mentionné les conclusions d'une enquête de l'IRU sur l'état des quotas bilatéraux de transit appliqués en matière de transport routier dans la région de la CEE, qui indiquent qu'il n'existe aucune harmonisation des conditions de transit entre les États membres de la CEE, y compris les restrictions et les limitations en vigueur. Il a indiqué que l'article V du GATT relatif à la liberté de transit renfermait des dispositions claires sur les véhicules à considérer au titre de la liberté de transit.

60. Le Groupe de travail a décidé de créer un groupe d'experts chargé d'examiner le «projet de convention visant à aligner les accords bilatéraux relatifs au transport international routier sur les dispositions obligatoires des instruments multilatéraux régissant le transit international routier» communiqué par la Turquie. Le groupe est constitué d'experts de la Commission européenne, de la Turquie et de l'IRU, mais il est ouvert à toute partie intéressée. Le Groupe de travail a invité l'IRU à mener de nouveau l'enquête sur les autorisations délivrées pour le transport routier de transit que les gouvernements membres de la CEE utilisent dans leurs relations bilatérales.

## **C. Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international**

### **1. Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte)**

61. Le Groupe de travail a félicité M. M. Wichtowski d'avoir été élu Président du Conseil des Bureaux et pris note des renseignements communiqués par le Conseil au sujet des derniers faits nouveaux intervenus, en particulier les orientations stratégiques fixées concernant l'avenir du système de la Carte verte. Le Président a déclaré que la sécurité routière était une des grandes priorités du Conseil des Bureaux et redit la volonté du Conseil d'apporter ses compétences spécialisées aux fins de la mise sur pied de systèmes analogues dans d'autres parties du monde. Le Conseil des Bureaux a été invité à élaborer un document sur la criminalité au sein du système de la Carte verte pour la 106<sup>e</sup> session du Groupe de travail.

### **2. Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique**

62. Le nombre de signataires du Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR) est resté inchangé (huit gouvernements); quatre pays ont ratifié le Protocole: Bulgarie, Lettonie, Pays-Bas et Suisse. Il faut encore une ratification supplémentaire pour que celui-ci entre en vigueur. Le Groupe de travail a demandé instamment aux signataires restants ainsi qu'à toutes les Parties contractantes à la CMR de bien vouloir ratifier le Protocole.

63. Le Groupe de travail a pris note des résultats de l'enquête menée par l'IRU sur l'éventuel intérêt d'établir, d'envoyer, de recevoir et de stocker électroniquement la lettre de voiture électronique. Deux questionnaires ont été élaborés afin d'obtenir des renseignements sur l'usage effectif que les transporteurs font de la lettre de voiture électronique. Le Groupe de travail a invité les gouvernements à examiner les avis que les transporteurs avaient exprimés dans l'enquête.

## **X. Élection du bureau (point 8 de l'ordre du jour)**

64. Le Groupe de travail a réélu M. B. Oudshoorn (Pays-Bas) Président et M. I. Isik (Turquie) Vice-Président. Le lendemain des élections, plusieurs pays ont proposé un second Vice-Président, M. R. Symonenko (Ukraine), dont l'élection doit être confirmée à la 106<sup>e</sup> session, tout comme les modifications apportées au mandat de référence. Si son élection est confirmée à la 106<sup>e</sup> session, M. Symonenko prendra ses fonctions à ladite session.

## **XI. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)**

65. Ayant appris que M. J. Alaluusua (Finlande), M. P. Krausz (IRU), M. O. Pirkkaniemi (CE) et M<sup>me</sup> V. Tanase, la Secrétaire du SC.1, ne participeraient plus à ses sessions, le Groupe de travail les a remerciés de leur contribution et leur a souhaité tout le succès possible dans leurs futures activités.

## **XII. Dates de la prochaine session (point 10 de l'ordre du jour)**

66. La 106<sup>e</sup> session du Groupe de travail se tiendra du 17 au 19 octobre 2011. Les délégations qui souhaitent soumettre des propositions pour cette session sont invitées à le

faire avant le 20 juillet 2011, afin que le secrétariat puisse traiter les documents conformément aux procédures internes.

### **XIII. Adoption des décisions (point 11 de l'ordre du jour)**

67. Le Groupe de travail a adopté une liste succincte des décisions prises à sa 105<sup>e</sup> session, à partir de laquelle le secrétariat a établi le présent rapport.

## Annexes

### Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

#### Modifications approuvées par le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) à sa 105<sup>e</sup> session

1. Le second paragraphe du préambule est modifié comme suit:

«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.».
2. Un nouvel article 3 *bis* est ajouté comme suit:

**«Les Parties contractantes s'efforceront d'établir et d'appliquer 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.».**
3. Les paragraphes 1 et 2 de l'article 9 sont modifiés comme suit:
  - «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).».
4. 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), le paragraphe IV.4.2 de l'annexe II Panneaux à message variable est modifié comme suit dans la version anglaise:

«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. Une nouvelle annexe IV, dont le texte figure ci-après, est ajoutée à l'Accord:

## 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 s'efforceront de veiller 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 s'efforceront de veiller à ce que des audits de sécurité routière soient effectués pour tous les projets d'infrastructure.
2. Les Parties contractantes s'efforceront de veiller à ce qu'un auditeur soit désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. L'auditeur devrait être désigné conformément aux dispositions du point 4 de la section VIII ci-dessous et posséder 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 devrait être 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 mise en service et du début de l'exploitation, selon le cas.
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 s'efforceront de veiller 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 s'efforceront de veiller 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 devrait répondre aux exigences visées au point 4 a) de la section VIII.
3. Les Parties contractantes s'efforceront de veiller 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 s'efforceront 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.
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 s'efforceront de veiller 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 s'efforceront de calculer 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, selon les besoins.

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

1. Les Parties contractantes s'efforceront de veiller 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 s'efforceront de veiller 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 s'efforceront de veiller 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 s'efforceront de veiller 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.

---