



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/21/Rev.1
5 septembre 2007

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-troisième session

Genève, 19-22 novembre 2007

Point 3 (d) de l'ordre du jour provisoire

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE
(R.E.1)**

Sécurité dans la zone d'un chantier ou d'un incident/accident sur la route

Note du secrétariat

1. Le présent document est soumis en conformité avec le mandat du groupe de travail (WP.1) tel que défini dans le document TRANS/WP.1/100/Add.1 (point c) qui vise à développer, mettre à jour et diffuser les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2, ainsi qu'avec le programme de travail pour 2006-2010 du Comité des transports intérieurs, adopté lors de sa 68^{ème} session en 2006 (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.3 b).
2. Les membres du groupe de travail (WP.1) trouveront ci-après un projet de recommandation concernant la sécurité dans la zone d'un chantier ou d'un incident ou accident sur la route, révisé par le secrétariat sur la base des discussions du WP.1 lors de sa 52^{ème} session. Il constituera le nouveau chapitre 14 de la Résolution d'ensemble R.E.1.

R.E. 1

Les modifications apportées au document ECE/TRANS/WP.1/2006/21 apparaissent en gras.

Chapitre 14 Sécurité dans la zone d'un chantier ou d'un incident ou accident sur la route**14.1 Contexte**

Les travaux sur les routes sont effectués pour améliorer le confort et la sécurité des usagers. **Cependant**, il arrive encore trop fréquemment des accidents aux abords des chantiers. **De tels accidents ou «sur-accidents» sont constatés aussi trop souvent dans la zone** où s'est produit un incident (**crevaisson, panne, objet tombé sur la chaussée, etc.**) ou un accident. **Tous ces accidents et incidents** peuvent, notamment sur autoroutes, avoir de graves conséquences non seulement pour les usagers de la route eux-mêmes mais aussi pour le personnel travaillant sur **les chantiers** ou à la sécurisation **du lieu** de l'incident ou de l'accident.

Le présent chapitre donne des recommandations visant à sensibiliser les usagers sur les dangers **dans la zone d'un chantier ou d'un** incident ou accident et à sécuriser le personnel qui travaille sur ces chantiers ou les personnes qui interviennent sur le lieu de l'incident ou de l'accident.

Quant aux premières mesures à prendre par les usagers en cas d'accident, **elles** sont décrites dans le chapitre 13 de la présente Résolution.

14.2 Recommandations concernant la sécurité des usagers de la route

La présence d'un chantier implique des mesures accrues de sécurité dues à des conditions de circulation exceptionnelles (modification de la signalisation, réduction du nombre de voies, changement de sens de la circulation, suppression de la bande d'arrêt d'urgence, etc.). Des mesures de sécurité sont également nécessaires pour sécuriser la zone du lieu d'un incident ou d'un accident sur la route.

a) Dans la zone d'un chantier

Les autorités **devraient appliquer les recommandations décrites à ce sujet dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)¹**. En sus, elles devraient prendre les mesures **ci-après** afin d'éviter les accidents **dans la zone d'un chantier**:

- i) Mettre en place **suffisamment** en amont [...] **des panneaux d'information** et une signalisation appropriée avertissant **les usagers de la route de la présence d'un chantier afin de les sensibiliser sur les risques que cela comporte et sur les règles à respecter.**
- ii) **À cette fin, indiquer aux conducteurs:**
 - **la vitesse limite à ne pas dépasser lors de la traversée du chantier, vitesse qui devrait être inférieure à la vitesse**

¹ Voir à ce sujet le document TRANS/SC.1/295/Rev.3 dont le contenu est repris et développé dans le document portant la cote provisoire ECE/TRANS/WP.1/2007/5.

habituellement autorisée sur la section de route concernée. La limite de vitesse à respecter devrait également être rappelée, à intervalle régulier, le long des chantiers de grande longueur;

- la voie qui doit être empruntée **par la mise en place d'une signalisation verticale et horizontale appropriée et parfaitement lisible,**

ceci afin qu'ils puissent adapter leur comportement en toute connaissance de cause.

- ii) **Fixer la vitesse limite autorisée à 30km/h si, à cause du chantier, les piétons sont obligés d'emprunter la chaussée;**
- iv) **Procéder fréquemment à des opérations de contrôle en utilisant toute méthode appropriée afin d'assurer le strict respect des limitations de vitesse établies dans la zone des chantiers.**

b) *Dans la zone d'un incident ou accident sur la route*

i) *Détection d'un incident ou d'un accident et sécurisation de la zone*

Lorsque les **autorités compétentes** [...] sont informées d'un incident ou d'un accident sur la route, il est nécessaire que **celles-ci** interviennent le plus rapidement possible afin **d'une part** de sécuriser la zone par la pose d'une signalisation appropriée placée suffisamment en amont, **d'autre part** de prévenir les usagers qui approchent **de la présence de cet incident ou accident** en leur **demandant** de ralentir, ceci pour éviter un «sur-accident».

Pour aider les autorités compétentes à détecter rapidement tout problème, les routes à vitesse élevée comme les autoroutes et routes de caractère similaire (voir paragraphe 4 de l'article 25 de la Convention de Vienne sur la circulation routière) ainsi que les endroits stratégiques (échangeurs, plates-formes de péage, par exemple) et les routes à très fort trafic comme les routes périphériques des grandes villes, devraient autant que possible être équipés de systèmes d'information tels que système de vidéosurveillance par caméras, dispositifs de détection automatique d'incidents, etc. et/ou faire l'objet d'une surveillance par des patrouilles circulant en permanence sur le réseau.

De manière à être opérationnelles dans les délais les plus brefs, notamment sur les routes précitées, et à assurer la plus grande efficacité possible, les autorités compétentes devraient préparer à l'avance des plans d'intervention.

ii) *Information des usagers de la route*

Quant à l'information des usagers, elle devrait, **dès la détection d'un événement**, se faire autant que possible en temps réel **par le biais** notamment [...] de panneaux à message variable et/ou **de la radio**. **La nécessité d'une telle information est encore plus cruciale lorsqu'il s'agit de routes à vitesse élevée ou à fort trafic où il est important de mettre très rapidement en place un dispositif d'information en amont de l'incident ou de l'accident afin d'appeler la vigilance des usagers.**

À cette fin, l'utilisation de véhicules équipés **d'une signalisation avertissant d'un danger (par le biais**, par exemple, de gyrophares, lampes flash, flèche lumineuse de rabattement) **ainsi que d'un panneau** d'information lumineux **surélevé** indiquant le type d'incident rencontré, **est préférable à** une simple signalisation au sol. [...].

14.3 Recommandations concernant les mesures de protection du personnel travaillant sur la route

Lorsque des travaux sont entrepris sur une route, qu'ils soient fixes ou mobiles, ou qu'une intervention urgente est effectuée, toutes les mesures devraient être prises, en sus de la mise en place d'une signalisation appropriée et rétro réfléchissante, pour protéger le personnel travaillant sur ces chantiers. Il est un fait que les risques sont plus élevés pour les agents **qui interviennent directement sur la route dans la mesure où ils sont moins protégés [...].**

Il est donc important que le personnel porte des vêtements de sécurité **les rendant visibles de loin**. **À cette fin**, ces vêtements devraient répondre à des critères performants comme ceux correspondants à la classe 2 de la norme européenne EN 471 (ou équivalente au niveau national). La norme EN 471 définit notamment les caractéristiques essentielles de couleur et de rétro réflexion de ces vêtements (superficie des matériaux fluorescents et rétro réfléchissants, qualité des matériaux, etc.) afin d'offrir, de jour comme de nuit, le maximum de performances visuelles en toutes circonstances.

[...]

Par ailleurs, il est recommandé aux autorités de porter une attention particulière au positionnement des véhicules d'intervention dans la zone d'un incident ou d'un accident afin d'assurer une sécurité optimale du personnel travaillant en ces endroits.

14.4 Concernant les mesures de sensibilisation

a) *Personnels d'intervention*

Garantir la sécurité maximum du personnel sur les chantiers ainsi que du personnel d'intervention sur la route [...] est un enjeu clé car leurs missions les exposent directement aux dangers que représente la circulation. Il est donc important qu'ils reçoivent une formation adéquate, notamment sur la nécessité d'être bien vus des

usagers de la route, sur les risques qu'ils encourent [...] et sur les mesures à prendre pour éviter tout accident.

b) Usagers de la route

Il conviendrait également de sensibiliser les usagers de la route par tout moyen (campagnes, dépliants, etc.) **sur les aspects suivants:**

- i) **les risques qu'ils encourent dans la zone d'un chantier, d'un incident ou d'un accident** ainsi que ceux **qu'ils peuvent faire encourir** aux personnels [...] travaillant **en ces endroits;**
- ii) **l'importance** de respecter les consignes de sécurité **données [...]** et surtout :
 - les limitations de vitesse spécifiques indiquées **à cet effet** par les panneaux d'information et de signalisation, **y compris les panneaux à message variable;**
 - **et les distances de sécurité entre les véhicules lors de l'approche du chantier, du lieu de l'incident ou de l'accident et pendant la traversée du chantier;**
- iii) [...] **la nécessité**, en cas d'intempéries, de redoubler de prudence afin d'anticiper tout danger lié aux travaux ou aux comportements des autres automobilistes (heurt d'un obstacle, dérapage sur des graviers, etc.).
