



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2007/2
20 décembre 2006

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante et unième session

Genève, 20-22 mars 2007

Point 5 (p) de l'ordre du jour provisoire

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

Infrastructures et aménagements particuliers

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte concernant les Infrastructures et aménagements particuliers préparé par le groupe restreint « restructuration ». Cela concerne le chapitre 8 de la nouvelle R.E.1, telle que basée sur la structure définie dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3. Les références pertinentes au texte TRANS/SC.1/294/Rev.5 sont mentionnées entre parenthèses.

R.E. 1**PARTIE III - INFRASTRUCTURES FAVORISANT LA SÉCURITÉ**

Des améliorations de l'infrastructure routière peuvent contribuer sensiblement à réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation. En donnant à la route une configuration facilement lisible pour les usagers de la route, les concepteurs peuvent influencer sur le comportement de ces usagers. Les aménagements de la route devraient permettre une utilisation de celle-ci dans des conditions de sécurité pour les différentes catégories d'usagers. La présente partie aborde plus spécialement les infrastructures et aménagements visant à assurer la sécurité des catégories d'usagers les plus vulnérables (piétons, enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, véhicules à deux roues) ainsi que certaines infrastructures présentant des caractéristiques particulières (ouvrages d'art, tunnels) ou destinées à se protéger des animaux et/ou à les protéger.

....

Chapitre 12**Infrastructures et aménagements particuliers****12.1 Protection contre les animaux (4.1)**

La présence d'animaux, notamment sauvages, peut présenter des risques élevés d'accident sur les routes traversant certaines zones (forêts par exemple), en particulier celles sur lesquelles les véhicules se déplacent à vitesse élevée comme les autoroutes et les routes express.

C'est pourquoi, il devrait être mis en place le long des routes à fort trafic un dispositif approprié (clôture par exemple) protégeant les usagers contre une intrusion fortuite de ces animaux. Lorsque cela n'est pas possible et sur les routes à plus faible trafic, il conviendrait de mettre en place une signalisation appropriée avertissant les conducteurs de la présence possible d'animaux afin qu'ils accroissent leur vigilance et adaptent leur conduite en conséquence, notamment au niveau de la vitesse. Dans les zones où il y a des risques de rencontrer des animaux sauvages, une signalisation devrait être mise en place à l'entrée de la zone concernée et être rappelée à l'intérieur de celle-ci.

Il serait également souhaitable de prendre des mesures de protection pour les animaux eux-mêmes tels que passages supérieurs ou inférieurs de dimensions et de formes appropriées afin de favoriser leur déplacement sans occasionner de dangers pour les usagers.

12.2 Hauteur libre des ouvrages d'art (4.3)

Afin de favoriser la circulation des catégories de véhicules présentant une hauteur non négligeable comme les véhicules lourds et les autocars, il est important qu'ils puissent passer sans danger sous les ouvrages d'art franchissant les routes ou dans les tunnels. À cette fin, la hauteur libre au-dessus de la chaussée des ouvrages d'art nouveaux ou reconstruits devrait être fixée à au moins 4,50 m sur l'ensemble du réseau des routes à fort trafic.

Dans les cas où cette hauteur serait inférieure, une signalisation appropriée devrait être mise en place au droit de l'ouvrage d'art mais aussi suffisamment en amont pour informer les conducteurs concernés de prendre un autre itinéraire.

Voir également à ce sujet, le paragraphe 1.6 de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2.) (document TRANS/SC.1/295/Rev.3).

12.3 Tunnels

Bien que le nombre d'accidents soit souvent plus faible dans les tunnels qu'à l'air libre, il n'en reste pas moins qu'en raison du confinement, les accidents dans les tunnels routiers, et en particulier les incendies, peuvent avoir des conséquences dramatiques. D'où la nécessité de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour limiter la gravité de ces accidents.

12.3.1 Contexte

La sécurité dans les tunnels a pris une acuité toute particulière à la suite des dramatiques accidents survenus dans trois longs tunnels alpins entre 1999 et 2001. Ces accidents ont eu pour effet de porter cette question sous les feux de l'actualité en impliquant dans le débat les responsables politiques et l'ensemble des parties prenantes.

Pour assurer la sécurité de la circulation routière dans les tunnels, un certain nombre de mesures doivent être prises sur les plans structurel, technique et organisationnel et prendre en compte l'état d'avancement des techniques. De plus, elles doivent prendre en considération tous les éléments entrant en jeu: usagers de la route, services du contrôle de la circulation et services de secours, infrastructures et véhicules.

12.3.2 Recommandations

En vue de parvenir au niveau optimal de sécurité dans les tunnels routiers, les objectifs suivants devraient être poursuivis:

- Prévenir des situations critiques constituant un péril pour la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels;
- Limiter les conséquences d'événements tels que les accidents et les incendies. A cette fin, réunir toutes les conditions préalables pour que:
 - Les personnes directement impliquées assurent leur propre sauvetage;
 - Les usagers réagissent immédiatement pour éviter que la situation n'empire;

- L'action des services de secours soit efficace;
- La protection de l'environnement soit assurée;
- Les dégâts matériels soient aussi limités que possible.

Voir également sur le sujet de la sécurité dans les tunnels, les paragraphes 1.7, 2.1.1.1.2 et 2.2.1.4 de la présente Résolution;

S'agissant des mesures concernant l'infrastructure, celles-ci devraient, vu le nombre élevé et l'interdépendance des éléments importants pour la sécurité, être coordonnées avec soin. Cela vaut surtout pour les éléments construits sur la base de normes antérieures et qui doivent être adaptés pour répondre aux nouvelles exigences de sécurité.

Afin d'assurer le même degré de sécurité sur tout le réseau national, des prescriptions de sécurité, sous forme de directives ou de règlements applicables à tous les tunnels routiers situés sur le territoire du pays concerné, devraient être édictées au plan national. L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) décrit à ce sujet, dans son annexe 2*, les normes et les mesures à mettre en oeuvre pour améliorer la sécurité dans les tunnels.

* Voir document TRANS/SC.1/375/Add.2. Les mesures y afférentes sont entrées en vigueur le 4 janvier 2006.