



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/AC.5/36
20 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Réunion spéciale sur l'application de l'AGR
(Dix-huitième session, 10 et 11 juin 2002)

**RAPPORT SUR LA DIX-HUITIÈME SESSION DE LA RÉUNION SPÉCIALE SUR
L'APPLICATION DE L'ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES ROUTES
DE TRAFIC INTERNATIONAL (AGR)**

Participation

1. La réunion a été présidée par M. Marek Rolla (Pologne). Les pays suivants y ont participé: Allemagne, Danemark, France, Italie, Monaco, Norvège, Pologne, Portugal, République tchèque et Slovaquie. Le Projet d'autoroute transeuropéenne nord-sud (TEM) était représenté, ainsi que l'Union internationale des transports routiers (IRU).

Adoption de l'ordre du jour

Document: TRANS/SC.1/AC.5/35.

2. L'ordre du jour provisoire est adopté.

État des adhésions à l'AGR et amendements antérieurs

Document: TRANS/SC.1/2002/3.

3. La Réunion spéciale a été informée que l'AGR comptait 33 Parties contractantes. Les projets d'amendement à l'annexe I de l'AGR, adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-quinzième session (octobre 2001), ont été communiqués aux Parties contractantes par le Secrétaire général le 28 novembre 2002 par la notification dépositaire C.N.1349. Ils ont été réputés acceptés le 30 mai 2002 et entreront en vigueur le 29 août 2002.

4. La Réunion spéciale était saisie du texte consolidé, mis à jour, de l'AGR (TRANS/SC.1/2002/3) et de l'édition de 2002 de la carte de l'AGR.

Décisions pertinentes du Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et du Comité des transports intérieurs (CTI)

Documents: TRANS/SC.1/369; ECE/TRANS/16/Amend.8; ECE/TRANS/139.

5. La Réunion spéciale a pris note des décisions pertinentes du Comité des transports routiers (SC.1) à sa quatre-vingt-quinzième session (octobre 2001) (TRANS/SC.1/369) et du Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatrième session (18-21 février 2002) (ECE/TRANS/139).

Examen de propositions d'amendement à l'annexe I de l'AGR

Documents: TRANS/SC.1/AC.5/2002/1; TRANS/SC.1/AC.5/2002/2; TRANS/SC.1/AC.5/2002/3; TRANS/SC.1/AC.5/2000/11.

6. La Réunion spéciale a examiné les propositions d'amendement à l'annexe I de l'AGR (TRANS/SC.1/AC.5/2002/1) soumises par le Kazakhstan. Elle a recommandé que le SC.1 adopte les propositions contenues dans l'annexe I au présent rapport. Elle n'a pas approuvé la proposition du Kazakhstan d'affecter une double numérotation (E 123/E 38) à la section située entre Kyzylorda et Shymkent. En ce qui concerne les renseignements communiqués au sujet du nom des villes selon la transcription moderne, la Réunion spéciale a demandé au secrétariat d'assurer qu'il soit dûment tenu compte des noms nouveaux dans les futures versions du texte consolidé de l'AGR et de la carte.

7. La Réunion spéciale a examiné les propositions d'amendement à l'annexe I de l'AGR (TRANS/SC.1/AC.5/2002/2) soumises par le Tadjikistan. Elle a recommandé que le SC.1 adopte la proposition contenue dans l'annexe I au présent rapport, même si cela impliquait qu'une section se voie affecter une double numérotation (E 008/E 009).

8. La Réunion spéciale a examiné une proposition d'amendement à l'annexe I de l'AGR (TRANS/SC.1/AC.5/2002/7) soumise par la Hongrie. Elle a recommandé au SC.1 d'adopter la proposition contenue dans l'annexe I au présent rapport mais prié le secrétariat d'écrire à la Slovaquie pour lui demander d'approuver cette proposition.

9. La Réunion spéciale a examiné un document du secrétariat appelant l'attention sur les liaisons éventuellement manquantes dans le réseau (TRANS/SC.1/AC.5/2002/3). Le représentant du Portugal a déclaré que la E 801 ne s'arrêtait pas à la frontière avec l'Espagne, comme il était indiqué dans le document, mais se poursuivait jusqu'à Verin, en Espagne. C'est donc à l'Espagne qu'il appartiendrait de proposer une extension, mais elle n'était pas partie contractante à l'AGR.

10. En ce qui concerne les autres liaisons éventuellement manquantes, la Réunion spéciale a invité les pays à proposer de combler ces lacunes, le cas échéant.

11. La Réunion spéciale a décidé de proposer au SC.1 de remplacer par Odense la ville repère de Nyborg située sur la E 20, au Danemark, et que les trois points soient remplacés par un tiret afin de tenir compte du nouveau tunnel.

12. La Réunion spéciale a décidé de proposer au SC.1 de supprimer la E 381 entre Kiev et Orel, cet itinéraire étant déjà couvert par des sections des routes E 105, E 101 et E 391.

13. La Réunion spéciale a décidé de proposer au SC.1 que, en Moldavie, la E 58 passe par Sculeni et non par Leucheni.

14. La Réunion spéciale a examiné les propositions d'ordre général présentées par la Roumanie à la quatre-vingt-quatorzième session du SC.1 (TRANS/SC.1/2000/11). Certaines d'entre elles, comme par exemple l'emploi de couleurs sur la carte de l'AGR, avaient déjà été mises en œuvre. D'autres exigeraient plus ample examen.

15. En ce qui concerne la correspondance entre les réseaux d'infrastructure de la CEE et de la CESAP, la Réunion spéciale a pris acte de ce que la CESAP souhaitait donner une base juridique au réseau autoroutier asiatique et qu'il conviendrait d'étudier plus avant la question de la signalisation des routes appartenant aux deux réseaux.

Examen de propositions d'amendement à l'annexe II de l'AGR

Documents: TRANS/AC.7/9 et Add.1, TRANS/AC.7/9/Corr.1 (français seulement), TRANS/SC.1/AC.5/2002/4, TRANS/SC.1/AC.5/2002/5, document informel n° 1.

16. La Réunion spéciale a examiné les recommandations finales du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels (TRANS/AC.7/9 et Add.1), adoptées officiellement par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatrième session.

17. La Réunion spéciale a retenu les recommandations suivantes susceptibles d'être incorporées dans l'annexe II de l'AGR.

- | | |
|-------------|--|
| Mesure 1.9 | Distance entre les véhicules (sous la rubrique équipements) |
| Mesure 1.10 | Limitation de vitesse (sous la rubrique équipements) |
| Mesure 2.8 | Fermeture de voies de circulation |
| Mesure 2.10 | Désignation d'un seul et unique poste de commande |
| Mesure 2.11 | Contrôle du respect des règles de circulation (sous la rubrique équipements) |
| Mesure 2.12 | Systèmes de gestion du trafic |
| Mesure 2.13 | Itinéraires de remplacement |
| Mesure 2.16 | Détection de la surchauffe des poids lourds (sous la rubrique équipements) |
| Mesure 3.1 | Nombre de tubes et de voies de circulation |
| Mesure 3.2 | Directives concernant les sorties de secours et la ventilation |
| Mesure 3.3 | Utilisation des galeries de communication dans les tunnels bitubes |

Mesure 3.5 Directives concernant l'équipement des tunnels

Mesure 3.8 Équipements de sécurité.

18. La Réunion spéciale a jugé que les recommandations suivantes ne devraient pas être incorporées dans l'annexe II de l'AGR.

Mesure 2.1 Organe de coordination et de supervision

Mesure 2.2 Responsable de la sécurité

Mesure 2.3 Exercices périodiques pour les équipes d'incendie et de secours

Mesure 2.4 Affectation d'un tunnel aux exercices et essais

Mesure 2.5 Données concernant les incendies

Mesure 2.6 Ventilateurs mobiles à haut débit

Mesure 2.7 Caméras de détection de chaleur

Mesure 2.9 Temps d'arrivée sur les lieux en cas d'accident

Mesure 2.14 Mise en œuvre des systèmes de ventilation

Mesure 2.15 Directives concernant les essais pratiques d'incendie

Mesure 3.6 Systèmes automatiques d'extinction d'incendie

Mesure 3.7 Normalisation d'une courbe température-temps

Mesure 3.9 Systèmes de signalisation routière

Mesure 3.10 Signalisation des sorties de secours et des installations de sécurité

Mesure 3.11 Critères de surveillance humaine.

19. La Réunion spéciale a étudié les diverses manières d'incorporer dans l'AGR les recommandations retenues, soit sous forme d'additifs aux chapitres de l'ensemble de l'annexe II, de chapitres ou de paragraphes nouveaux ou d'annexes ou d'appendices supplémentaires.

20. Le représentant de l'Italie a offert de présenter à ce sujet une proposition concrète qui pourrait être examinée par le SC.1 à sa prochaine session, en octobre 2002.

21. En réponse à une demande formulée dans le document CEE-ONU/OMS intitulé «Tableau d'ensemble des instruments relatifs au transport, à l'environnement et à la santé et recommandations d'action future – Rapport de synthèse» (CEE/AC.21/2001/1), la Réunion spéciale a examiné les propositions communiquées par la France (TRANS/SC.1/AC.5/2002/4 et document informel n° 1) et l'Allemagne (TRANS/SC.1/AC.5/2002/6) au sujet de l'environnement et, en particulier, de la réduction du bruit. Le représentant de la Slovaquie

a souligné l'importance des études d'impact sur l'environnement et de l'examen des résultats des mesures prises.

22. La Réunion spéciale a prié le représentant de la France et le secrétariat de développer les propositions présentées et de soumettre, pour examen par le SC.1 à sa prochaine session, en octobre 2002, des propositions d'amendement adéquatement formulées au sujet de l'environnement et de la réduction du bruit.

23. La Réunion spéciale a examiné les propositions d'amendement à l'annexe II de l'AGR présentées par le Projet d'autoroute transeuropéenne nord-sud (TEM), propositions fondées sur les Normes et pratiques recommandées de la TEM, troisième édition, mars 2002 (TRANS/SC.1/AC.5/2002/5).

24. Les propositions adoptées sont reproduites dans l'annexe 2 au présent rapport.

Questions diverses

25. La Réunion spéciale n'avait aucune question à examiner au titre de ce point de l'ordre du jour.

Rapport de la réunion

26. Le rapport de la Réunion spéciale a été établi par le secrétariat à l'issue de la session. Il sera présenté pour examen et adoption à la quatre-vingt-seizième session du SC.1 (7-10 octobre 2002).

Annexe 1

Propositions d'amendement à l'Annexe I de l'AGR

Kazakhstan

Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) Routes repères

E 40: Prolongation de Leninogorsk jusqu'à la frontière chinoise.

Nouvelle désignation générale

E 40: Calais – Kharkov – Lougansk – Volgograd – Astrakhan – Atyrau – Beineu – Kungrad – Nukus – Dasshaus – Buchara – Nawoy – Samarkand – Dihzak – Tashkent – Shymkent – Zhambyl – Bishkek – Almaty – Sary-Ozek – Taldy-Kurgan – Ucharal – Taskesken – Ayaguz – Georgiyevka – Ust-Kamenogorsk – Leninogorsk – **frontière chinoise.**

2) Orientation nord-sud

a) Routes repères

E 123: Modifier l'itinéraire Kostanay – Zhasky – Esil – Derzhavinsk comme suit: Kostanay – Zapadnoe – Buzuluk – Derzhavinsk. Le tronçon Zhaksy – Esil – Derzhavinsk devrait être supprimé.

Nouvelle désignation générale:

E 123: Chelyabinsk – Kostanay – **Zapadnoe – Buzuluk – Derzhavinsk** – Araklyk – Zherkazgan – Kyzylorda – Shymkent – Tashkent – Aini – Dushanbe – Nizhny Pyanj.

E 125: Le tronçon Kokshetau – Astana devrait passer par Shchuchinsk.

Nouvelle désignation générale:

E 125: Petropavlovsk – Kokshetau – **Shchuchinsk** – Astana – Karagandy – Balkhash – Burubaytal – Almaty – Bishkek – Naryn – Torugart.

E 011: Supprimer le tronçon Almaty – Kokpek. Cette proposition vise la E 012. Transposer Kokpek et Kegen. Kokpek est le point de départ.

Nouvelle désignation générale:

E 011: Kokpek – Kegen – Tyup.

E 012: Ajouter les tronçons Almaty – Kokpek et Cnundzha-Kokal.

Nouvelle désignation générale:

E 012: **Almaty – Kokpek – Chundzha – Kaktal – Khorgos.**

E 013: Le point d'arrivée est Kaktal; supprimer le tronçon Kaktal – Khorgos.

Nouvelle désignation générale:

E 013: Sary-Ozek – **Kaktal.**

E 016: Il conviendrait de supprimer le tronçon Esil – Astana.

Nouvelle désignation générale:

E 016: **Zapadnoe – Zhaksy – Atbasar – Astana.**

Nouvelle route E de Zhezkazgan – Karagandy – Pavlodar – Uspenka, reliant les trois routes E 123, E 125 et E 127.

Désignation générale:

E 018: Zhezkazgan – Karagandy – Pavlodar – Uspenka

Nouvelle route E Petropavlovsk – Zapadnoe reliant la E 123 et la E 125.

Désignation générale:

E 019: Petropavlovsk – Zapadnoe

Les noms des villes repères indiqués dans l'annexe I de l'AGR et sur la carte devraient par ailleurs être alignés selon la transcription moderne.

Numéro de la route	Noms selon l'annexe I de l'AGR et le projet de carte [ancien nom en russe]	Noms selon la transcription moderne [nouveau nom selon la transcription russe et anglaise]
E 38	Aktyubinsk	Aktobe
E 40	Dzhambul	Taraz
E 40	Taldy-Kurgan	Taldykorgan
E 011	Tuyp	Tyup
E 011	Alma-Ata	Almaty
E 014	Druzhba	Dostyk
E 015	Tashkesken	Taskesken
E 125	Burulbaital	Burutaytal

Tadjikistan

Prolongation de la **E 008** à l'ouest pour rejoindre Dushanbe et à l'est pour rejoindre l'autoroute du Karakorum (République populaire de Chine)

Nouvelle désignation générale

E 008: Dushanbe – Kulab – Kalaikhumb – Khorog – Murgab – Kulma – frontière chinoise

Hongrie

Nouvelle route E entre Letenye et Tornyiszentmiklós.

Désignation générale:

E 653: Letenye – Tornyiszentmiklós

Danemark

Sur la **E 20**, remplacer la ville repère Nyborg par Odense.

Nouvelle désignation générale:

E 20: Shannon – Limerick – Portlaoise – Dublin ... Liverpool – Manchester – Bradford – Leeds – Hull ... Esberg – Kolding – Middelfart – Odense – Korsør – Køge – København – Malmö – Helsingborg – Halmstad – Göteborg – Orebro – Arboga – Eskilstuna – Södertälje – Stockholm ... Tallin – St. Petersburg.

Fédération de Russie

Supprimer le **E 381**

Moldova

La **E 58**, au Moldova devrait passer par Sculeni et non Leucheni.

Nouvelle désignation générale:

E 58: Wien – Bratislava – Zvolen – Košice – Uzhgorod – Mukacevo – Halmeu – Suceava – Iasi – Sculeni – Kishinev – Odessa – Nikolaev – Kherson – Melitopol – Tagonrog – Rostov-na-Donu

Annexe 2

Propositions d'amendement à l'annexe II de l'AGR

Table des matières

Ajouter «4.4 Information des usagers».

II.2 Routes express

Remplacer le texte actuel par ce qui suit:

«Une route express désigne une route réservée à la circulation automobile, seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés,

- i) Qui interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée;
- ii) Qui ne croise à niveau ni voies de chemin de fer, ni voies de tramway, ni chemins pour la circulation de piétons.»

III.1 Considérations générales

À la liste des points où devront se faire des changements de catégorie (troisième alinéa en partant de la fin du chapitre), ajouter les «péages et postes frontière».

III.2.1 Paramètres fondamentaux

Apporter les changements suivants (texte biffé ou caractères gras) au tableau sur les valeurs limites recommandées des paramètres du tracé en plan et du profil en long:

Catégorie (vitesse de conception) Vitesse de conception	60	80	100	120	140	
Rayon minimal en plan (correspondant au dévers maximal 7 %)	120	240	450	650	1 000	
Déclivité maximale (% à ne pas dépasser)*	8	7	6	5	4	
Rayon minimal en point haut du profil en long (en m)	Sens unique	1 500	3 000	6 000	10 000	18 000
		Double sens	1 600	4 500	10 000	-
Rayon minimal en point bas du profil en long	1 500	2 000	3 000	4 200	6 000	

* **La déclivité maximale devrait être abaissée de 1 % dans le cas des routes express et des autoroutes. En cas de déclivité maximale, il conviendrait d'envisager une voie supplémentaire pour les véhicules lents.**

Le dernier alinéa du III.2.1 devrait se lire comme suit: «Les courbes du tracé en plan sont, le cas échéant, introduites par des courbes de transition.».

III.3.1 Nombre et largeur des voies de circulation

Il conviendrait de supprimer les deuxième et troisième alinéas, qui n'ajoutent rien.

III.5 Intersections

Définir ce qu'est une «intersection» comme c'est le cas pour «échangeur» au III.5.3. Utiliser la définition de l'AIPCR: «Point de rencontre de deux courants de circulation ou plus».

III.5.1 Choix du type de carrefour

Dans le dernier alinéa, il conviendrait de remplacer «feux» par «feux de signalisation» (voir par. IV.4.1 et la Convention de Vienne).

III.5.2 Aménagement des carrefours plans

Dans le dernier alinéa il conviendrait de remplacer «feux» par «feux de signalisation» (voir par. IV.4.1 et la Convention de Vienne).

III.5.3.2 Caractéristiques géométriques

Le troisième alinéa devrait se lire comme suit: «Les courbes horizontales doivent être raccordées par des courbes de transition d'une longueur convenable. L'utilisation d'une signalisation et/ou d'un marquage appropriés est également nécessaire à cette fin.».

À la fin du chapitre, il conviendrait d'ajouter un point c) ainsi libellé:

«c) En cas de réduction du nombre total de voies de circulation convergentes, celle-ci devrait intervenir suffisamment en avant du point de convergence.».

IV.3.1 Dispositifs de retenue

Le quatrième alinéa devrait se lire comme suit: «Les dispositifs de retenue sont normalement à prévoir sur les ouvrages d'art **et à leurs abords**.».

IV.4.2 Panneaux à messages variables

Sans objet en français.

IV.5 Éclairage routier

La première phrase devrait se lire comme suit: «L'éclairage est souhaitable dans certaines zones particulières telles que postes frontière, tunnels, aires annexes, échangeurs avec d'autres routes de l'AGR, péages, etc.».

IV.6.3 Dispositifs de protection en présence d'animaux

Afin de mieux refléter le contenu de ce chapitre, son titre devrait se lire comme suit: «Dispositifs de protection à l'encontre des animaux, et des animaux eux-mêmes».

V.1 Considérations générales

La fin du dernier alinéa devrait se lire comme suit: «... panneaux, centres d'information sur les aires de service **et de repos**, etc.».

V.2 Intégration de la route dans l'environnement

Sans objet en français.

V.3 Effets de l'environnement sur l'utilisateur

Sans objet en français.

VI.1 Considérations générales

Sans objet en français.

VI.2 Gestion de l'entretien

Sans objet en français.
