



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40
26 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Réunion spéciale sur l'application de l'AGR

Vingtième session
Genève, 9 juin 2006

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

Participation

1. Les pays suivants ont pris part à la réunion: Hongrie, Pays-Bas, Pologne, Slovaquie et Suède. Un représentant de la Fédération routière internationale (FRI) y a aussi participé. En raison du petit nombre de participants, la réunion s'est tenue en anglais, sans interprétation.

Adoption de l'ordre du jour

Document: ECE/TRANS/SC.1/AC.5/39.

2. L'ordre du jour provisoire a été adopté sans modification.

Élection du Président

3. M. Marek Rolla (Pologne) a été élu Président.

État d'adhésion à l'AGR et à ses amendements antérieurs

4. La Réunion spéciale a été informée que l'AGR comptait actuellement 34 Parties contractantes depuis l'adhésion de la République de Moldova, le 25 mai 2006.

5. Les projets d'amendements aux annexes I et II de l'AGR adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-dix-huitième session (octobre 2004) ont été communiqués aux Parties contractantes par le Secrétaire général, le 4 avril 2005, dans les notifications dépositaires C.N.195.2005.TREATIES-1 ET C.N.195.2005.TREATIES-2. Ils sont entrés en vigueur le 7 janvier 2006.

6. Les projets d'amendements à l'annexe I de l'AGR, adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-dix-neuvième session (octobre 2005), ont été communiqués aux Parties contractantes par le Secrétaire général, le 23 février 2006, dans la notification dépositaire C.N.160.2006.TREATIES-1.

7. Comme ils en avaient le droit pendant un délai de six mois, les Pays-Bas ont formulé une objection au projet d'amendements de l'annexe II, contenue dans la notification dépositaire C.N.195.2005.TREATIES-2. Le représentant des Pays-Bas s'est demandé si son pays serait lié par les nouveaux amendements à l'annexe II malgré ses objections. Le secrétariat a répondu que l'article 9 de l'AGR n'était pas clair sur ce point et que la Section des traités de l'ONU à New York avait proposé que le SC.1 envisage de modifier l'AGR pour le rendre plus clair sur ce point. La Réunion spéciale a demandé aux Pays-Bas et au secrétariat d'établir une proposition aux fins d'examen et d'adoption éventuelle par le SC.1 à sa centième session. Le secrétariat a rappelé que le troisième paragraphe du chapitre I (GÉNÉRALITÉS) de l'annexe II de l'AGR se lisait comme suit: «Les pays feront tout leur possible afin de se conformer à ces dispositions, aussi bien lors de la construction des routes nouvelles que pour la modernisation de routes existantes.»

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

Documents: TRANS/SC.1/377 et ECE/TRANS/166.

8. La Réunion spéciale a pris note des décisions pertinentes prises par la quatre-vingt-dix-neuvième session du Groupe de travail des transports routiers (SC.1), qui s'est tenue en octobre 2005 (TRANS/SC.1/377), et par la soixante-huitième session du Comité des transports intérieurs, qui s'est tenue du 7 au 9 février 2006 (ECE/TRANS/166).

9. Le Comité des transports intérieurs a appuyé la proposition faite par le SC.1 (TRANS/SC.1/377, par. 32) de consacrer la vingtième session de la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR aux propositions de la France concernant l'élaboration de nouvelles dispositions de l'AGR relatives à l'évaluation de l'incidence de la sécurité routière sur les infrastructures routières et l'élaboration d'une méthode d'inspection de la sécurité des routes.

Examen des propositions d'amendements à l'AGR

Documents: TRANS/SC.1/2002/3, TRANS/SC.1/2005/5, ECE/TRANS/SC.1/AC.5/2006/1 et un document sans cote.

10. La Réunion spéciale a examiné des propositions d'amendements de l'annexe II de l'AGR présentées par les Pays-Bas (ECE/TRANS/SC.1/AC.5/2006/1). Le représentant des Pays-Bas a expliqué que, compte tenu de l'exiguïté de son territoire, son pays s'était efforcé de limiter

l'emprise des autoroutes, en établissant une relation entre la vitesse maximum et la largeur des voies de circulation. De la sorte, là où la vitesse maximum est limitée, la largeur des voies peut être inférieure à 3,5 mètres, sans que cela compromette la sécurité routière. Il est ainsi possible de créer des voies supplémentaires (plus étroites) afin d'accroître le débit de la circulation aux heures de pointe et donc d'assurer la fluidité du trafic. Toutefois, la Division du contentieux administratif du Conseil d'État des Pays-Bas a déclaré que l'AGR devait être interprété de manière très stricte et a décidé de se prononcer au cas par cas sur le rétrécissement des voies. Les Pays-Bas estiment que les amendements proposés, outre qu'ils permettraient de résoudre les problèmes liés aux conditions du pays, pourraient donner aux autres Parties contractantes des idées pour atténuer leurs problèmes d'encombrement.

11. La Réunion spéciale a appuyé les propositions faites par les Pays-Bas et recommandé leur adoption par le SC.1. Les propositions en question sont reproduites à l'annexe 1 du présent rapport. Il a été proposé que les Pays-Bas préparent, pour la centième session du SC.1, une petite vidéo montrant comment la largeur des voies de circulation est modifiée, par exemple en ce qui concerne la signalisation.

12. En ce qui concerne la proposition de la France concernant l'inspection de la sécurité des routes (TRANS/SC.1/2005/5) ainsi que les observations formulées par la Hongrie et l'AIPCR dans un document sans cote, la Réunion spéciale a estimé qu'il était trop tôt pour se lancer dans une discussion approfondie étant donné que la Commission européenne travaillait actuellement à l'élaboration d'une directive sur cette question. Il a cependant été décidé d'entreprendre un examen général des documents et d'examiner la forme sous laquelle des propositions pourraient être présentées.

13. Sur ce dernier point, trois stratégies possibles ont été envisagées:

a) Soit modifier l'annexe II soit créer une nouvelle annexe. Bien que la proposition de la France se rapporte manifestement à la question de l'entretien des routes, qui fait précisément l'objet du chapitre VI de l'annexe II, la Réunion spéciale a estimé que tant qu'à modifier l'AGR, il valait mieux créer une nouvelle annexe;

b) Créer un nouvel instrument juridique au champ d'application élargi, étant donné que l'inspection de la sécurité des routes est importante pour toutes les routes et pas seulement pour celles appartenant au réseau E;

c) Commencer par établir une résolution qui serait soumise au SC.1. Cette solution offre l'avantage d'une plus grande souplesse et permettrait d'aller plus au fond des choses. La Réunion spéciale a aussi estimé qu'il serait bon d'organiser un séminaire ou un atelier sur la question, éventuellement en collaboration avec d'autres organismes s'occupant de sécurité routière, tels que le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routière (WP.1).

14. En ce qui concerne la proposition de la France, plusieurs éléments ont été jugés utiles mais les listes de caractéristiques techniques des routes qu'elle contient et qui sont censées faire l'objet des inspections ressemblent davantage à des listes de contrôle à l'intention des inspecteurs. La proposition devrait être présentée sous la forme de directives à l'intention des Parties contractantes qui n'ont que peu d'expérience de l'inspection des routes. La proposition de

la France pourrait par exemple être reformulée en suivant les instructions du Manuel de gestion de la sécurité routière de l'AIPCR ou les prescriptions en vigueur dans d'autres pays.

15. Pour sa part, le représentant de la Hongrie a estimé que le document présenté par la France devrait contenir une définition de l'inspection de la sécurité des routes, qui serait ensuite reprise dans une future directive de l'Union européenne. En tant que document de l'Organisation des Nations Unies, il était trop détaillé et pas assez directif. Par ailleurs, le représentant de la Hongrie s'est demandé si la proposition de la France ne devrait pas aussi englober la question de l'évaluation de l'incidence de la sécurité routière et de la gestion de la sécurité du réseau routier.

16. En conclusion, la Réunion spéciale a décidé de suspendre l'examen de la question de l'inspection de la sécurité des routes en attendant de connaître les résultats des travaux d'élaboration d'une nouvelle directive de l'Union européenne sur la sécurité des infrastructures routières. Elle a recommandé que le SC.1 détermine la forme que cette proposition devra prendre.

Questions diverses

17. La Réunion spéciale n'avait aucune autre question à examiner au titre de ce point.

Rapport de la Réunion

18. Le rapport de la Réunion, qui a été établi par le secrétariat à l'issue de la session, en collaboration avec les participants, sera soumis aux fins d'examen et d'adoption à la centième session du SC.1 (17-19 octobre 2006).

Annexe 1

Proposition d'amendements à l'annexe II de l'AGR adoptée
par la 20^e Réunion spéciale sur l'application de l'AGR

III.3.1

Insérer le texte en caractères gras dans le quatrième paragraphe:

«Des mesures d'exploitation, **telles qu'une réduction de la largeur des voies**, peuvent aussi permettre d'assurer la fluidité du trafic dans certaines conditions particulières.»

III.3.1

Modifier comme suit la première phrase du huitième paragraphe:

«Les voies de circulation en alignement droit devraient **de préférence** mesurer 3,50 m de large.»

III.3.2

Insérer le texte en caractères gras dans le deuxième paragraphe:

«La largeur minimum recommandée de l'accotement va de 2,50 m pour les routes ordinaires à 3,25 m pour les autoroutes. Elle peut être réduite sur les tronçons difficiles en terrain montagneux et sur les tronçons qui traversent des zones fortement urbanisées, **comportant des ouvrages tels que sauts-de-mouton, viaducs, ponts et tunnels** ainsi que sur les tronçons équipés de voies d'accélération ou de décélération.»
