



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/9
17 janvier 2001

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et
de la circulation routière

(Trente-sixième session, 3-6 avril 2001,
point 3 e) de l'ordre du jour)

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION
ROUTIÈRE ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES
ACCORDS EUROPÉENS DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS
CONCERNANT CES INSTRUMENTS**

Signalisation des "points noirs"

Note du secrétariat

Introduction

À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail a examiné une proposition de la Commission européenne concernant l'adoption d'une signalisation routière pour les "points noirs". Certains participants ont douté de l'utilité de cette signalisation et le Groupe de travail a prié la Commission d'établir pour la prochaine session une proposition plus détaillée et développée. Il a par ailleurs prié ses membres de communiquer tout renseignement pertinent concernant l'existence de ce type de signalisation dans leur pays ou les leçons tirées de l'expérience dans ce domaine.

Les renseignements reçus des gouvernements sont reproduits ci-après.

* * *

Autriche

Il n'existe pas en Autriche de signal spécial pour les "points noirs". L'Autriche est en effet d'avis que les "points noirs", une fois identifiés, appellent des mesures concrètes. Si elles ne peuvent être prises immédiatement, il peut être nécessaire d'avertir les conducteurs du danger, mais cela peut – et doit – être fait à l'aide de l'un des signaux A de l'Annexe 3 de la Convention de Vienne sur la signalisation routière. L'introduction d'un nouveau panneau signalant les "points noirs" n'apporterait aucune information qui ne puisse déjà être communiquée par l'un des signaux A.

Bulgarie

La législation bulgare ne prévoit aucun signal particulier pour les "points noirs". Dans certaines régions du pays, les sections de route qui connaissent un grand nombre d'accidents sont signalées par un signal d'avertissement de danger de symbole A 32 ("Autres dangers"). Ledit signal peut être accompagné d'un panneau additionnel portant un texte en langue bulgare ("Accidents nombreux", "Portion de route dangereuse", etc.).

Finlande

La Finlande n'a pas de signal routier pour les "points noirs". Elle utilise des signaux routiers ordinaires (signaux d'avertissement de danger) pour attirer l'attention des conducteurs sur des circonstances particulières.

Géorgie

Une commission spéciale composée de représentants du Ministère de l'intérieur, du Ministère des transports, d'instituts de recherche et d'experts a été créée il y a deux ans pour examiner la question et prendre les décisions voulues au sujet de l'utilisation éventuelle d'un signal pour les "points noirs". Cette question relève maintenant du Ministère de l'intérieur.

Israël

Aucun signal officiel n'est en usage en Israël pour les "points noirs".

Les lieux où de nombreux accidents ont eu lieu sont toutefois parfois signalés par les autorités locales par des panneaux d'avertissement de type "Attention ! Intersection dangereuse", "Attention ! 30 accidents entre 1997 et 1999", etc.

L'apposition de tels signaux n'est pas obligatoire et n'est pas non plus soutenue par des directives officielles. Son efficacité est très contestable et les juristes attirent même l'attention sur le fait que cette simple apposition peut en soi créer des problèmes juridiques aux autorités locales.

Israël n'envisage pas la création ou l'utilisation d'un signal ou symbole spécial pour le moment.

Malte

Malte a introduit en 1996 le signal reproduit dans l'annexe au présent document à deux emplacements caractérisés par une incidence élevée d'accidents de la route graves ou mortels. Sur l'un des deux sites, des travaux d'aménagement sont maintenant en cours; sur l'autre, on ne peut pour le moment pas améliorer la voirie en raison de problèmes d'expropriation des terrains et de financement.

Pologne

La réglementation polonaise prévoit l'apposition de panneaux additionnels explicitant le signal A 32 ("Autres dangers"), lesquels sont reproduits en Annexe et signifient respectivement :

- H-23a – attention piétons
- H-23b – risque de choc arrière
- H-23c – attention tramways
- H-23d – passage à niveau dangereux
- H-23e – risque d'accident en cas de chaussée glissante.

Portugal

Les services portugais chargés de l'équipement (IEP) utilisent le signal présenté en Annexe du présent document.

Roumanie

La législation roumaine ne prévoit pas l'utilisation d'un signal spécifique pour les "points noirs". En effet, les autorités sont d'avis que les efforts doivent porter sur l'élimination des "points noirs" plutôt que sur l'adoption d'un signal.

Slovaquie

Conformément au Décret du Ministère de l'intérieur de la République slovaque No 90/1997 complétant la loi sur la circulation routière, le signal routier décrit ci-après est utilisé pour attirer l'attention des conducteurs sur les "points noirs" :

Signal d'information vertical D 60 (modification locale de la circulation), qui, grâce à un texte et à un symbole appropriés, attire l'attention sur une modification locale de la circulation ou de sa gestion, un type de construction inhabituel, etc.

Le panneau en question est de forme rectangulaire et de couleur blanche, disposé dans le sens de la hauteur, avec un symbole A 31 (équivalant au signal A 32 de la Convention sur la signalisation routière) en son centre. L'inscription "ATTENTION" figure au-dessus du signal A 31. Au-dessous du même signal sont inscrits les mots "ZONE DANGEREUSE" ou "ACCIDENTS FRÉQUENTS". Les textes sont en langue nationale. Le signal D 60 est complété par un panneau additionnel E 4 (longueur de la section concernée) équivalant au signal H 2 de la Convention. Celui-ci est placé sous le signal D 60.

Les signaux D 60 et E 4 susmentionnés sont reproduits dans l'Annexe du présent document.

Royaume-Uni

Leur efficacité n'étant pas évidente, le Royaume-Uni a cessé depuis longtemps d'utiliser des signaux pour indiquer les "points noirs".

On préfère aujourd'hui enquêter sur les causes exactes des accidents et s'attaquer directement à ces causes – soit, lorsque cela est possible, en procédant aux modifications de la voirie qui s'imposent, soit en identifiant le danger précis et en apposant des signaux qui en indiquent explicitement la nature.

* * *

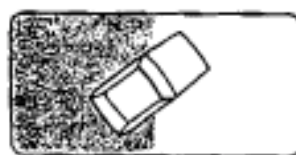
République tchèque



Malte



Pologne



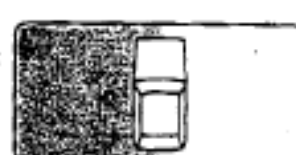
H-16e



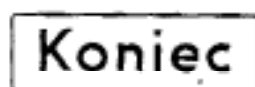
H-16f



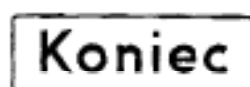
H-16g



H-16h



H-17



H-17a



H-18



H-19



H-20

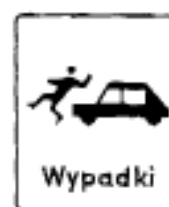


Podłużny
uskok

H-21



H-22



Wypadki

H-23a



Wypadki

H-23b



Wypadki

H-23c



Wypadki

H-23d



Wypadki

H-23e



Wjazd

H-24a



Wjazd

H-24b



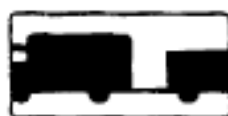
H-25a



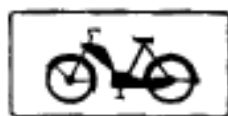
H-25b



H-25c



H-25d



H-25e



H-25f

Portugal

"POINT NOIR"



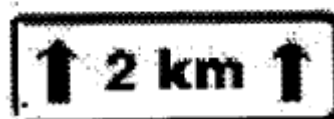
"PRUDENCE"

- Ⓐ - signal approprié d'avertissement de danger
- Ⓑ - longueur de la section dangereuse

Slovaquie



D 60



E 4
