



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2002/6/Add.1  
30 juillet 2002

Original : FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports routiers  
(Quatre-vingt-seizième session, 7-10 octobre 2002,  
point 4 a) iii) de l'ordre du jour)

**INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE**

**Proposition d'amendement de l'annexe II de l'AGR**

Note du secrétariat

Sur la base de la proposition présentée par la France (TRANS/SC.1/2002/6) et des dispositions actuelles du chapitre V de l'annexe II de l'AGR relatif à l'environnement, le secrétariat, en vue de faciliter les discussions au sein du Groupe de travail, a préparé un projet de nouveau chapitre V combinant les deux textes précités. Ce projet est reproduit ci-après. Les ajouts et modifications par rapport au texte actuel apparaissent en italiques.

## «V. ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

### V.1 Considérations générales

*La route est un outil au service des usagers, conçue dans le cadre de «l'aménagement du territoire». Elle permet les déplacements et les transports des personnes et des marchandises, l'accès aux zones d'activités, aux aires de repos et de loisirs. Mais elle engendre aussi des nuisances diverses (bruits, pollutions, vibrations, ruptures), tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des zones urbaines, nuisances qui ont pris une ampleur nouvelle avec le développement important de la circulation routière. La prise en compte de l'impact d'une route sur l'environnement doit donc être étudiée avec attention avec l'objectif général de maximiser les effets positifs et de corriger les effets négatifs.*

Le souci de la conservation de la qualité (visuelle et écologique) de l'environnement implique également que les routes soient conçues en harmonie avec les paysages.

*Il importe donc que chaque gestionnaire se préoccupe de la connaissance des éléments environnementaux en cause et, par la suite, prenne des mesures appropriées pour informer les usagers de leur présence ainsi que de leur préservation par le biais de certaines prescriptions ou procéder à leur protection physique.*

*Pour ces différentes raisons, une étude d'impact sur l'environnement doit être effectuée lors de l'élaboration de projets et de l'amélioration des routes existantes. Il est également recommandé d'étendre cette disposition à la reconstruction de routes ou aux travaux d'amélioration importants sur des routes existantes.*

### V.2 Intégration de la route dans l'environnement

Lors de l'établissement du projet, il y a lieu d'examiner les effets directs et indirects de la route et de la circulation sur:

- L'homme, la faune, la flore, *l'habitat, l'agriculture, la sylviculture;*
- *Les sols, le sous-sol, [...] l'eau, l'air, le microclimat;*
- Le paysage, les biens matériels et le patrimoine culturel.

À cet égard, l'idéal serait de tenir compte des éléments suivants:

Une bonne coordination du tracé et du profil en long, dans leurs rapports avec les éléments du paysage, doit assurer non seulement une intégration harmonieuse du tracé dans le site, mais encore empêcher des effets défavorables sur la sécurité des usagers.

Les nuisances sonores, les vibrations et les pollutions de l'air, de l'eau *et des sols* engendrées par la circulation *ainsi que* par l'entretien et l'exploitation des routes doivent être limitées, dans la mesure du possible, par des moyens appropriés, selon les règles et règlements des pays concernés.

Lorsqu'une nouvelle route et les ouvrages qu'elle comporte influent considérablement sur le paysage, il est préférable d'en assurer la qualité en créant un nouveau paysage et non en cherchant à masquer le paysage existant.

V3. Les principales nuisances de la route sur l'environnement

*Les problèmes les plus aigus sont en général posés par la pollution de l'eau et par le bruit. La pollution de l'eau peut affecter l'homme et son environnement, alors que le bruit le perturbe directement dans son rythme de vie et surtout dans son sommeil.*

V.3.1 Pollution de l'eau

*Il existe quatre types de pollutions dues à la route. Dans la mesure où le réseau d'assainissement classique n'évacue qu'une faible part de la pollution déposée sur la chaussée, des solutions spécifiques doivent être envisagées pour chaque type de pollution.*

a) *La pollution pendant les travaux*

*D'une part, il y a l'érosion des sols nus et des terrassements qui entraîne des matériaux fins par les eaux de pluie. Dans ce cas, il est important de ne défricher et de ne décapier que les surfaces nécessaires aux travaux. La mise en place temporaire de bassins de décantation ou d'infiltration permet de réduire et de retenir les rejets dans les endroits les plus sensibles. D'autre part, les engins de travaux laissent des traces d'huile et de matières en suspension. Les mêmes bassins avec déshuileur peuvent également réduire la pollution.*

b) *La pollution saisonnière*

*Il s'agit de pollution engendrée par les produits antiverglas, fondants et abrasifs utilisés dans le cadre du service hivernal, le chlorure de sodium étant généralement à la base de tout produit. Limiter le nombre de salage et réduire les quantités de sel répandues peuvent atténuer la pollution. Par ailleurs, il est fortement conseillé de couvrir les stocks pour éviter le rejet des saumures en permanence.*

c) *La pollution accidentelle*

*Il s'agit de la pollution due à un déversement consécutif à un accident de circulation qui implique le transport de marchandises dangereuses. Les statistiques indiquent qu'ils se produisent surtout hors agglomération. Les hydrocarbures constituent les causes principales de cette pollution. Les solutions visent non seulement l'aménagement des infrastructures mais encore les mesures d'exploitation. Les milieux sensibles peuvent être isolés par la mise en place de glissières, merlons, ou par la réalisation d'un réseau d'assainissement étanche (fossés, bacs décanteurs-déshuileurs, aménagement des fossés enherbés, etc.). Les mesures d'exploitation visent l'organisation de plan d'alerte et d'intervention à tous les niveaux de responsabilité.*

d) *La pollution chronique*

*Il s'agit de l'ensemble des pollutions liées à la circulation des véhicules: usure de la chaussée, corrosion des éléments métalliques, usure des pneumatiques et émissions dues au gaz d'échappements. Il faut noter que seule une petite partie des quantités émises est entraînée par les eaux de pluie vers les points de rejet. Cependant, un événement pluvieux ou une mini inondation peut drainer une partie importante provoquant une pollution plus conséquente. Il convient donc de favoriser au maximum les capacités d'épuration des fossés et du sol, en multipliant les rejets, en aménageant les fossés à faible pente et engazonnés, en laissant les eaux s'infiltrer, compte tenu des capacités d'épuration du sol superficiel.*

V.3. 2 Le bruit

*Le bruit «routier» se caractérise par un ensemble de sons désagréables et non désirés engendrés par le passage de véhicules légers et/ou lourds. Le niveau sonore reçu mesuré en décibels (dBA) peut provoquer des nuisances chez l'homme tant dans sa vie quotidienne que durant son sommeil.*

*Les relations établies entre le niveau sonore reçu et les nuisances permettent de définir des seuils au-delà desquels des mesures de réduction doivent être adoptées. Ces seuils, fixés au plan national ou à défaut par les gestionnaires, varient selon les pays. Ils peuvent dépendre du type de projet d'urbanisation traversé.*

a) *Les paramètres à prendre en compte dans les études prévisionnelles de bruit sont :*

- *connaissance des trafics prévisionnels de jour comme de nuit et à certaines heures d'observation et de leur composition (% de poids lourds);*
- *localisation de l'habitat et des activités, si nécessaire;*
- *connaissance des données de relief et de topographie;*
- *nature du projet: nouveau, existant ou aménagement;*
- *connaissance du revêtement de la chaussée;*
- *nature et type de bâtiments à protéger; le traitement diffère entre les hôpitaux, les habitations ou les usines;*
- *type de routes et vitesse(s) autorisée(s), etc.*

b) *Les mesures à prendre sont:*

- *éviter des zones habitées ou des activités sensibles (écoles, hôpitaux);*
- *réalisation de protections (écrans, merlons);*
- *mise en œuvre de revêtements si possible moins bruyants;*
- *isolation acoustique des façades;*
- *prise en compte des nuisances sonores existantes dans les documents d'urbanisme. »*

V.4 Effets de l'environnement sur l'utilisateur

Les éléments du paysage et de l'environnement, visibles de la route, contribuent à la sécurité de la circulation et au confort des usagers de la route. Ils doivent compléter et renforcer le guidage visuel et l'animation du parcours.

La vue sur les villes, les fleuves, les collines, etc., fournit aux usagers des possibilités d'orientation et doit être préservée dans la mesure du possible.

Les plantations (alignements ou autres formes) peuvent contribuer à améliorer le guidage visuel et à rompre la monotonie du tracé, sous réserve que leurs conditions de mise en oeuvre n'induisent pas de risque supplémentaire.

Les aménagements paysagers peuvent également contribuer à la protection contre l'éblouissement et contre les intempéries (vent, neige, etc.).

La mise en place le long des routes de protections contre le bruit entraîne pour l'utilisateur la perte d'une grande partie de l'information sur l'environnement et le sentiment d'être «enfermé»: de ce fait, ces équipements doivent être exécutés de façon à assurer une intégration maximale dans le paysage, et à compenser pour les usagers l'information perdue.

V.5 Prise en compte de l'environnement paysager et culturel (regroupement sous un même titre des dispositions existantes afférentes à ce sujet)

Il est souhaitable que le patrimoine culturel des régions traversées soit signalé à l'attention des usagers par des moyens appropriés: panneaux, centres d'information sur les aires de service, etc.

Pour des raisons de sécurité et d'esthétique, la publicité commerciale à proximité des routes internationales doit être évitée.»

---