



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.1/2002/6
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

Transmis par la France

Suite à la demande qui lui avait été adressée par le groupe spécial sur l'AGR lors de sa réunion tenue les 10 et 11 juin 2002, la délégation française a transmis au secrétariat une proposition visant à développer le chapitre V de l'annexe II de l'AGR consacré à l'environnement. Ce texte est reproduit ci-après. Ce texte pourrait venir compléter et/ou remplacer certaines des dispositions existantes.

«Introduction

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, de repos et de loisirs. Cependant, dans certaines circonstances, elle peut engendrer pollutions et nuisances.

Chaque gestionnaire doit donc se préoccuper de la connaissance des éléments environnementaux en cause et devra, par la suite, prendre 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.

1. La route et la pollution

Il existe quatre types de pollution due 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.

1.1. 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 décaper 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.

1.2. 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.

1.3. 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.

1.4. 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.

2. La route et 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.

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.

Les mesures à prendre sont:

- évitement 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.»
-