



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/AC.5/38
13 juin 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Réunion spéciale sur l'application de l'AGR
(Dix-neuvième session, 6 mai 2003)

**RAPPORT SUR LA DIX-NEUVIÈME 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: Fédération de Russie, France, Italie et Serbie-et-Monténégro. Le directeur du projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) y a également participé. La réunion était présidée par le secrétariat. Les membres de la réunion se sont déclarés préoccupés par le faible taux de participation.

Adoption de l'ordre du jour

Document: TRANS/SC.1/AC.5/37.

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

Position en ce qui concerne les adhésions à l'AGR et amendements antérieurs

3. La réunion spéciale a été informée que l'AGR comptait actuellement 33 Parties contractantes. Les projets d'amendements à l'annexe I de l'AGR, adoptés par le SC.1 à sa quatre-vingt-seizième session (octobre 2002) ont été communiqués aux Parties contractantes par le Secrétaire général le 24 février 2003 par la notification dépositaire C.N.162.TREATIES-1.

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

Documents: TRANS/SC.1/371; ECE/TRANS/152.

4. La réunion spéciale a pris note des décisions pertinentes du Comité des transports routiers SC.1 à sa quatre-vingt-seizième session (octobre 2002) (TRANS/SC.1/371) et du Comité des transports intérieurs à sa soixante-cinquième session (18-20 février 2003) (ECE/TRANS/152).

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

Documents: TRANS/SC.1/AC.5/2003/2; TRANS/SC.1/AC.5/2003/3.

5. La réunion spéciale a examiné une proposition d'amendement à l'annexe I de l'AGR présentée par l'Allemagne (TRANS/SC.1/AC.5/2003/2). Elle a recommandé l'adoption par le SC.1 de la proposition de prolonger la route E 441 jusqu'à Hof (nouvelle désignation générale: E 441: Chemnitz-Plauen-Hof).

6. La réunion spéciale a examiné une proposition d'amendement à l'annexe I de l'AGR soumise par l'Azerbaïdjan (TRANS/SC.1/AC.5/2003/3) (prolongation de la route E 002 par Ordubad, Djulfa, Nakhchivan, Sadarak jusqu'à la frontière turque). Le délégué de la Fédération de Russie a souligné qu'une route suivant partiellement l'itinéraire proposé existait déjà dans le cadre du réseau routier asiatique. La réunion spéciale a prié le secrétariat de prendre contact avec l'Azerbaïdjan pour vérifier l'itinéraire et de contrôler que cette proposition était aussi jugée acceptable par l'Arménie et la Turquie.

Examen de propositions d'amendements 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.5/2003/1; TRANS/SC.1/2002/6 et Add.1; TRANS/SC.1/2002/13/Rev.1.

7. La réunion spéciale a examiné les propositions relatives à la protection de l'environnement et à la réduction du bruit établies par le secrétariat (TRANS/SC.1/2002/6/Add.1) sur la base d'une proposition initiale faite par la France (TRANS/SC.1/2002/6). Ces travaux avaient été renvoyés à plus tard lors de la dix-huitième session de la réunion spéciale. Des observations sur le document du secrétariat formulées dans une communication présentée par les Pays-Bas le jour de la réunion ont aussi été examinées. D'une manière générale, la réunion spéciale a jugé que le projet de texte donnait trop de détails techniques et qu'il devrait être formulé dans un langage moins contraignant. Le texte finalement accepté de la proposition est présenté dans l'annexe I au présent rapport. Les modifications au texte existant de l'AGR sont en italique; les modifications au texte du document TRANS/SC.1/2002/6/Add.1 sont en italique gras.

8. À sa dix-huitième session, la réunion spéciale avait examiné de près les recommandations du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels (TRANS/AC.7/9) et avait retenu les recommandations, parmi celles-ci, qui pourraient être incorporées à l'AGR. Le délégué de l'Italie s'était offert à présenter des propositions concrètes à ce sujet.

9. La réunion spéciale a examiné les propositions de l'Italie relatives aux amendements à l'annexe II de l'AGR concernant la sécurité dans les tunnels (TRANS/SC.1/AC.5/2003/1) ainsi

que les observations des Pays-Bas présentées dans une communication soumise le jour de la réunion. Entre autres décisions, elle a convenu que les pays devraient être invités à vérifier la valeur de 5 proposée pour la pente longitudinale maximale dans les tunnels dans le premier tableau de la section III.2.1. Les Pays-Bas ont demandé à ce qu'il soit pris note d'une réserve pour étude sur ce point, ainsi que sur le paragraphe V.1 qui, d'après eux, relevait de la compétence de plusieurs ministères. Le texte finalement approuvé des propositions apparaît dans l'annexe 2 du présent rapport. Les modifications au texte existant de l'AGR sont en italique; les modifications au texte proposé par l'Italie sont en italique gras.

10. La réunion spéciale a discuté des travaux en cours en vue d'élaborer un cadre juridique contraignant pour le réseau autoroutier asiatique, ainsi que des problèmes pouvant se poser entre celui-ci et l'AGR (TRANS/SC.1/2002/13/Rev.1). Il s'agissait notamment de la question de la signalisation sur les tronçons de routes communs à l'AGR et au réseau asiatique et aux normes techniques moins élevées prescrites dans l'Accord sur le réseau autoroutier asiatique. La réunion spéciale a été informée que plusieurs pays dans lesquels certaines routes relèvent à la fois de l'AGR et du réseau asiatique avaient accepté d'appliquer les normes techniques supérieures de l'AGR sur les tronçons de routes en question. En ce qui concerne la signalisation, il a été précisé que le projet d'accord sur le réseau autoroutier asiatique contient des dispositions permettant aux pays membres de prévoir l'emploi des signaux pour routes E au lieu de signaux doubles s'ils le désirent.

Questions diverses

11. La réunion spéciale n'avait aucune question à discuter au titre de ce point de l'ordre du jour.

Rapport de la réunion

12. 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-dix-septième session du SC.1 (26-28 octobre 2003).

Annexe 1

Amendements proposés à l'annexe II de l'AGR – Environnement

«VI. ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

VI.1 Considérations générales

La route est un outil au service des usagers, conçu 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 (bruit, pollution, vibrations, coupure physique), 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 pour assurer 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.*~~

VI.2 Intégration de la route dans l'environnement

Lors de l'établissement d'un **projet de nouvelle route ou de la modernisation d'une route existante**, il y a lieu d'examiner les effets directs et indirects de la route et de la circulation sur:

- L'homme, la faune *et* 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, dans l'idéal, il devrait être tenu compte des éléments suivants:

Une bonne coordination du tracé en plan et en profil, dans leurs rapports avec les éléments du paysage, doit assurer non seulement une intégration harmonieuse du tracé dans le site, mais encore éviter les effets défavorables pour 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~~ règles et règlements des pays concernés.

Lorsqu'une nouvelle route et les ouvrages qu'elle comporte ont un impact important sur le paysage, il est préférable de rechercher la qualité en créant un nouveau paysage et non en cherchant à masquer les effets sur le paysage existant.

VI.3. Les principales nuisances de la route pour 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.

VI.3.1 Pollution de l'eau

Il existe quatre types de pollutions dues à la route. Étant donné que 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 se produit une érosion des sols nus et des terrassements par les eaux de pluie qui entraîne des matériaux fins. 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 vulnérables. 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 la 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 recouvrir les dépôts de matériaux pour éviter les rejets constants d'eau salée.

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 vulnérables peuvent être protégés par la mise en place de glissières ou talus ou par la construction d'un réseau d'assainissement étanche (~~fossés, bassins de décantation, déshuileurs, aménagement de 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 toutes les formes de pollutions liées à la circulation des véhicules: usure de la chaussée, corrosion des éléments métalliques, usure des pneumatiques et émissions de gaz d'échappement. 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 orage pluvieux ou une mini-inondation peut drainer une superficie importante et causer une pollution importante. 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.~~

VI.3. 2 Le bruit

Le bruit «routier» est une combinaison de sons désagréables et indésirables 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 **en ce qui concerne le bruit** dans les études d'impact environnemental ~~prévisionnelles de bruit~~ sont:*

- Informations sur le trafic prévisionnel de jour et de nuit et le trafic observé à certaines heures et de sa composition en poids lourds;*
- **Présence de zones habitées ou vulnérables** ~~Localisation de l'habitat et des activités,~~ si nécessaire;*
- Informations sur le relief ~~et de topographie~~;*
- Nature du projet: aménagement nouveau, existant ou modifié;*
- Caractéristiques du revêtement de la chaussée;*
- Nature ~~et type~~ de bâtiments à protéger; le traitement diffère pour les hôpitaux, les habitations ou les usines;*
- **Catégorie** ~~Type~~ de routes visées et vitesse(s) autorisée(s), etc.*

b) *Les mesures à prendre sont:*

- Évitement des zones habitées ou des activités vulnérables (écoles, hôpitaux);*
- Réalisation de protections (**écrans antibruit**, ~~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.*

VI.4 **Prise en compte de l'environnement paysager et culturel**

Les éléments du paysage ~~et de l'environnement~~, ***qui sont*** 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 rendre plus intéressant le 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 (en ligne ou d'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 risques supplémentaires.

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

Lorsque la mise en place ~~le long des routes~~ de protections contre le bruit ***est envisagée, des mesures devraient*** ~~entraîner pour l'usager la perte d'une grande partie de l'information sur l'environnement et le sentiment d'être «enfermé»~~; de ce fait, ***être prises lors de leur construction pour ces équipements doivent être exécutés de façon*** à assurer une intégration maximale de celles-ci dans le paysage, et ***pour*** à compenser pour les usagers ***toute*** l'information ~~perdue~~ ***cachée***.

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 ***principalement*** ~~et d'esthétique~~, la publicité commerciale à proximité des routes ~~internationales~~ doit être évitée.»

Annexe 2

Amendements proposés à l'annexe II de l'AGR – Sécurité dans les tunnels

III. CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

III.2 Tracé en plan et profil en travers

III.2.1 Paramètres fondamentaux

Insérer dans le tableau, après la valeur «Déclivité maximale (% à ne pas dépasser)», la nouvelle valeur suivante:

«Déclivité longitudinale minimale» dans les tunnels 5 5 5 5 5»
(Référence: mesure 3.08 – reprise en partie – des recommandations relatives à la sécurité dans les tunnels.)

III.3 Profil en travers en section courante

À la suite du texte actuel, ajouter les alinéas ci-après:

«À cet égard, les tunnels et les ponts, en tant qu'ouvrages d'art faisant partie intégrante du système routier, devraient, dans toute la mesure possible, avoir le même nombre de voies de circulation que celui existant en amont ou en aval de ces infrastructures.

Pour les tunnels, les principaux critères à prendre en compte pour décider du nombre de tubes à construire (un seul tube ou deux tubes) sont les prévisions de trafic et la sécurité. Il devrait au moins être construit un tunnel à deux tubes lorsque la route concernée est à chaussées séparées.

Des emplacements pour arrêt en cas d'urgence (garages) devraient être prévus au moins tous les 1 000 m dans les tunnels bidirectionnels de grande longueur.» (Référence: mesures 3.01 et 3.05 – reprises en partie – des recommandations.)

VI. ENTRETIEN

VI.1 Considérations générales

– *Le deuxième alinéa est complété comme suit:*

«Il est souhaitable, dès les stades initiaux de la conception et de la construction, de prévoir l'entretien futur afin de réduire les coûts et les effets négatifs sur la fluidité de la circulation et la sécurité.»

– *Il est inséré, après le deuxième alinéa actuel, un nouvel alinéa libellé comme suit:*

«Pour les tunnels, la fermeture totale ou partielle des voies de circulation devrait être évitée. Si, toutefois, les travaux d'entretien exigent la fermeture d'une voie, cette fermeture

devrait commencer à l'extérieur du tunnel.» (Référence: mesure 2.08 – reprise en partie – des recommandations.)

Les sections V et VI actuelles sont renumérotées respectivement VI et VII.

La nouvelle section V est libellée comme suit:

«V. **GESTION DES TUNNELS, ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ ET DISPOSITIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LES TUNNELS**

V.1 Systèmes de gestion du trafic

Les tunnels à fort volume de trafic devraient être équipés de systèmes de gestion du trafic afin d'éviter les engorgements, notamment en cas d'incident.

En cas de fermeture provisoire ou prolongée d'un tunnel, les meilleurs itinéraires de remplacement possibles doivent être prévus et indiqués en des points de déviation situés en amont du tunnel. (Référence: mesures 2.12 et 2.13 des recommandations.)

V.2 Poste de contrôle et de commande

Pour les tunnels commençant et finissant dans des pays différents ou relevant des autorités de différentes régions nationales d'un même pays, un seul et unique poste de contrôle et de commande doit être désigné comme responsable à tout moment. (Référence: mesure 2.10 des recommandations.)

V.3 Issues de secours et moyens d'accès pour les services de secours

(...) Il est recommandé de prévoir des issues de secours situées à une distance maximale les unes des autres d'environ 500 m. La distance optimale entre les issues de secours devrait être décidée sur la base d'une évaluation au cas par cas du potentiel de risque du tunnel considéré. Des abris non raccordés à une voie d'évacuation vers l'extérieur ne devraient plus être construits à l'avenir. (Référence: mesure 3.2 des recommandations.)

Dans les tunnels bitubes, en cas d'incident dans l'un des tubes il est recommandé que l'autre tube soit utilisé comme voie d'évacuation et de secours. À cet effet, les tubes devraient, à intervalles réguliers, être reliés par des galeries de communication pour piétons et des galeries de communication permettant le passage des véhicules des services de secours. (Référence: mesure 3.3 des recommandations.)

Pour les tunnels bitubes, il conviendrait de prévoir, là où il est possible, une traversée du terre-plein central à l'entrée des tunnels. (Référence: mesure 3.4 des recommandations.)

V.4 Équipement des tunnels (...)

Les équipements de sécurité requis dans les tunnels devraient être déterminés sur la base d'une évaluation au cas par cas du potentiel de risque du tunnel considéré. (Référence: mesure 3.08 des recommandations.)

Une liste de ces équipements est donnée ci-après. Certains de ces équipements s'appliquent essentiellement aux tunnels de grande longueur.

En sus de l'équipement déjà envisagé dans d'autres sections, les matériels et/ou les dispositifs supplémentaires ci-après permettent également d'améliorer la sécurité dans les tunnels:

- *Signaux indiquant l'emplacement des issues de secours, **des installations et des équipements de sécurité (extincteurs notamment)**; (Référence: mesures 3.05, 3.10 et annexe 1 des recommandations.)*
- *Postes d'appel d'urgence; (Référence: mesure 3.10 des recommandations.)*
- ***Équipements radioélectriques ou canaux** utilisables par les sapeurs-pompiers; (Référence: mesure 3.5 des recommandations.)*
- *Systèmes de vidéosurveillance et de détection automatique des incendies; (Référence: mesure 3.05 des recommandations.)*
- *Systèmes d'information des usagers (radio, haut-parleurs, panneaux à message variable, systèmes d'alarme, etc.); (Référence: mesures 3.05 et 1.12 des recommandations.)*
- *Feux de circulation et barrières destinés à arrêter les véhicules, s'il y a lieu; (Référence: mesure 3.05 des recommandations.)*
- *Systèmes de contrôle de la vitesse longitudinale de l'air et des fumées; (Référence: mesure 3.02 des recommandations.)*
- *Systèmes de détection de la surchauffe des poids lourds (à installer à l'extérieur des tunnels); (Référence: mesure 2.16 des recommandations.)*
- ***Signalisation routière et/ou marquage routier aidant les usagers à maintenir une distance suffisante (c'est-à-dire, sauf indication contraire comprise entre 20 et 50 m) par rapport au véhicule qui les précède;** (Référence: mesure 1.09 des recommandations.)*
- ***Systèmes de détection des infractions aux règles de circulation, notamment celles relatives aux vitesses et à la distance entre véhicules.** (Référence: mesure 2.11 des recommandations.)*

V.5.2 Systèmes de ventilation et **dispositifs** extincteurs d'incendie

Des systèmes de ventilation appropriés devraient être prévus pour permettre l'extraction de l'air et le désenfumage. (Référence: mesure 3.05 des recommandations.)

Dans les tunnels bitubes, des moyens appropriés doivent être mis en œuvre pour empêcher la propagation de la fumée ou des gaz d'un tube à l'autre en cas d'incident grave (Référence: mesure 3.03 des recommandations.)

Des extincteurs d'incendie devraient être installés à l'entrée des tunnels et le long de ceux-ci à intervalles réguliers (...). En outre, il y a lieu de prévoir des bouches d'incendie pour les pompiers.» (Référence: mesure 3.05 des recommandations.)
