

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

RAPPORT NATIONAL DE LA ROUMANIE

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS5
L'accès à la mobilité :
un service social de base

Rapporteur – Coordinateur

Gheorghe LUCACI

Université "Politehnica" de Timișoara
Président de l'Association Professionnelle de Routes et de Ponts de Roumanie

avec la contribution de :

Florin BELC
(Université "Politehnica" de Timișoara)
Ioan DRUȚĂ
(Administration Nationale des Routes Bucarest)
Viorica DUMITRU
(Administration Nationale des Routes Bucarest)
Mihai ILIESCU
(Université Technique Cluj)
Michael STANCIU
(Search Corporation Ltd. Bucarest)
Alina VĂDUVA
(Search Corporation Ltd. Bucarest)
Horia ZAROJANU
(Université Technique "Gheorghe Asachi" Iassy)

RESUME

La Roumanie a un réseau de routes publiques classifiées selon leur importance et leur rôle, avec une densité réduite par rapport aux pays développés d'Europe, mais distribuées raisonnablement dans le territoire, ce qui assure une bonne accessibilité de la population aux services sociaux de base. Les programmes nationaux dans le domaine de l'infrastructure du transport routier visent surtout:

- l'amplification des capacités de transport au niveau national, départemental et communal par la remise en état, la modernisation et le développement des capacités existantes;
- la réalisation de nouveaux réseaux de transport à grande capacité du type autoroutes et routes express;
- la construction de contournements pour les agglomérations urbaines;
- la réalisation de réseaux routiers au niveau communal pour permettre l'accès de la population villageoise aux hôpitaux, écoles, à l'administration locale, etc.

Quant à la consultation du public, on dispose d'un cadre légal de réglementation, basé sur la Loi de Protection de l'Environnement, en assurant de ce point de vue des prémisses favorables pour un développement durable des transports routiers. On tient compte des étapes suivantes dans la consultation du public:

- l'identification des nécessités de développement du réseau routier;
- l'identification des options de la population au niveau macro;
- l'identification des options de détail nécessaires dans l'estimation de l'impact sur l'environnement naturel et humain, et respectivement l'adoption de solutions minimisant les effets négatifs et développant ceux positifs.

Le procès de consulter le public au niveau de l'identification des options de détail se déroule tout au long de la réalisation du projet (dès la phase de conception) et est appliqué avec des résultats positifs dans le cadre de grands projets (autoroutes, remise en état des routes principales). Les autres projets ne sont pas négligés non plus, l'évaluation de leur impact sur l'environnement étant obligatoire.

Le transfert de technologie représente une des plus utilisées méthodes dans la réalisation de projets d'infrastructure routière à hautes performances. Le rapport mentionne les moyens appliqués en Roumanie pour la réalisation du transfert de technologie. On souligne le fait que la Roumanie a un noeud de transfert technologique au cadre du réseau INTERCHANGE.

1. INTRODUCTION

L'accès à la mobilité, en tant que droit fondamental des membres d'une société, est l'un des objectifs principaux considérés dans la conception du système de transport routier et, aussi, dans les actions promues par les facteurs responsables dans le développement, la modernisation et l'entretien du réseau de routes publiques comme élément composant de ce système.

La Roumanie a un réseau de routes publiques long de 198 589 km (y compris les rues des localités urbaines et rurales), ce qui est reflété par une densité de 0,83 km/km², parmi les moindres d'Europe. La situation est présentée dans le tableau 1, par catégories de routes.

Tableau 1

Catégorie de la route	Longueur, km	% du total
Routes nationales, y compris autoroutes	14 810	7,46
Routes locales:		
- départementales	36 010	18,13
- communales	27 781	13,99
- rues	119 988	60,42
TOTAL RESEAU	198 589	100,00

Les changements fondamentaux survenus en Roumanie pendant la dernière décennie ont été reflétés dans la dynamique du trafic routier aussi, celui-ci enregistrant une augmentation impressionnante.

Ainsi, en 1990, l'intensité moyenne journalière annuelle sur le réseau de routes nationales était de 3 221 véhicules/jour, pendant qu'en 2000 elle a atteint 4 546 véhicules/jour, ce qui montre une augmentation d'environ 41 %. Ce trafic est généré par les 3 940 210 véhicules enregistrés à la fin de l'année 2000, un nombre encore petit par rapport à celui des pays développés, mais le taux d'augmentation est assez élevé.

L'économie du pays a aussi subi des changements importants qui ont déterminé l'augmentation de la mobilité de la population suite à sa connexion à l'économie du pays. En conséquence, est apparue la nécessité de développer certains des tracés existants et de créer d'autres nouveaux, la politique routière étant orientée vers:

- l'amplification des capacités de transport au niveau national, départemental et communal par la remise en état, la modernisation ou le développement des capacités existantes;
- la réalisation de nouveaux réseaux de transport de grande capacité du type autoroute et route express;
- la construction de contournements pour les agglomérations urbaines;
- l'exécution de réseaux routiers au niveau de commune pour permettre l'accès de la population villageoise aux hôpitaux, écoles, administration locale, etc.

Toutes ces actions ont pour but d'une part d'augmenter l'efficacité des transports routiers dans le contexte de l'augmentation significative du volume du trafic et, d'autre part, d'assurer l'accès de toute la population aux services sociaux dans les conditions d'une mobilité toujours croissante.

2. L'ACCES A LA MOBILITE

Le réseau des routes publiques de Roumanie, à son bas niveau de densité, est distribué d'une manière équilibrée dans le territoire et assure, en principe, une accessibilité relativement bonne dans toutes les zones du pays. Les statistiques nationales concernant le degré de modernisation des routes publiques en Roumanie et leur état technique (Tableau 2) montrent une situation inadéquate, qui a généré en fait une série de programmes au niveau des administrations centrale et locales en visant surtout les directions d'action mentionnées dans le chapitre introductif.

La situation du réseau est déficitaire particulièrement en ce qui concerne les routes locales, celles-ci étant dans leur grande majorité des routes empierrées ou en terre. Tenant compte de cette situation, les facteurs responsables ont mis en application des programmes spécifiques, bien définis, qui poursuivent l'augmentation de l'accessibilité de la population, surtout dans la rase campagne, dans des conditions efficaces et civilisées, en confort et sécurité. On peut mentionner dans ce sens:

- le programme d'empierrement des routes en terre dans le cadre des communautés de rase campagne;
- la modernisation des routes empierrées;
- la modernisation des rues des localités;
- la remise en état des routes revêtues;
- la remise en état des ponts, etc.

Tableau 2

Catégorie de la route	Revêtement moderne		Revêtements bitumineux souples		Routes empierrées		Routes en terre		Total
	km	%	km	%	km	%	km	%	km
Routes nationales y compris autoroutes	13370	90,3	1247	8,4	193	1,3	-	-	1480
Routes locales desquelles:	26337	14,3	28968	15,8	67533	36,7	60941	33,2	183779
- départementales	5735	15,9	15820	43,9	11827	32,9	2628	7,3	3610
- communales	574	2,1	2364	8,5	14987	53,9	9856	35,5	27781
-rues	20028	16,7	10784	9,0	40719	33,9	48457	40,4	119988
Total réseau	39707	20,0	30215	15,2	67726	34,1	60941	30,7	198589

On peut remarquer le fait que la majorité de ces programmes sont soutenus financièrement tant par des subventions budgétaires et crédits externes, que par l'intégration des actions dans le cadre de programmes de financement non remboursable (PHARE, ISPA, SAPARD). Les sommes collectées au niveau national dans le fond spécial pour les routes publiques sont dirigées partiellement vers les administrations locales pour le financement de projets de routes.

En Roumanie, un pays avec un climat rigoureux (étés chauds et hivers sévères), aux températures allant de +(30...35) °C à -(20...30) °C et un relief très varié, il y a fréquemment des problèmes d'accessibilité générés par enneigement ou blocages de routes produits par des glissements du terrain, inondations, etc. De ce point de vue on souligne l'existence de programmes spécifiques pour l'identification des zones de risque et l'élimination des effets des calamités naturelles. Les administrations de routes développent et appliquent aussi des programmes spécifiques d'entretien hivernal des routes.

3. CONSULTATION DU PUBLIC

Dans le contexte d'une direction claire au niveau mondial vers un développement durable par la définition de l'interaction optimale entre les systèmes économique, humain, environnement et technologique, la consultation du public est devenue en Roumanie aussi une procédure obligatoire dans la promotion des projets d'infrastructures routières. Le cadre légal pour le déroulement de la consultation du public est soutenu surtout par la Loi de Protection de l'Environnement, émise en 1995 et modifiée ensuite en 2000 et 2002. On définit principalement trois étapes dans l'identification des options du public, notamment:

- l'identification des nécessités de développement du réseau routier, visant l'établissement des projets prioritaires;
- l'identification d'options de la population au niveau macro, en vue d'établir les dimensions des programmes de développement du réseau routier (l'augmentation de la capacité de circulation sur le réseau existant et/ou la création de voies nouvelles);
- l'identification des options de détail pour obtenir des informations nécessaires dans l'estimation de l'impact sur l'environnement naturel et humain, et respectivement l'adoption de solutions minimisant les effets négatifs et développant ceux positifs.

Les figures 1, 2 et 3 présentent schématiquement le déroulement du processus de consultation du public, en distinguant les participants et les rôles qu'ils jouent.

Pour une valorisation efficace des résultats des consultations publiques dans l'amélioration des projets soumis au débat, on est arrivé à la conclusion que le contact entre les facteurs impliqués doit être réalisé dès les premières phases du projet et continué tout au long du procès de conception.

En ce qui suit on présente synthétiquement la modalité de réalisation des consultations publiques pour le projet de l'autoroute Bucarest – Brasov.

Les consultations publiques ont été réalisées en quatre étapes.

Etape I – Consultations publiques préliminaires

Le but de la première étape a été la médiatisation du projet et la détermination d'un premier contact avec ceux affectés par sa réalisation.

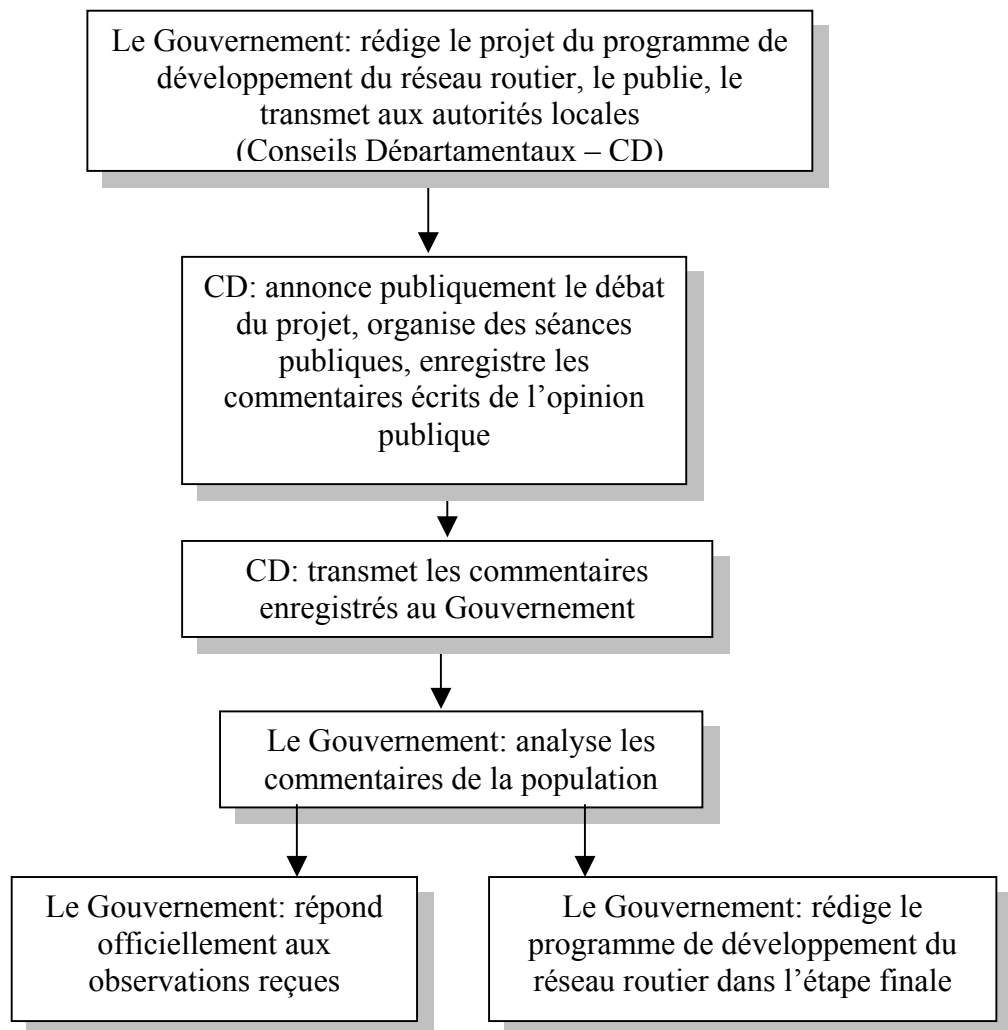


Figure 1. Etape I. L'identification des nécessités de développement du réseau routier.

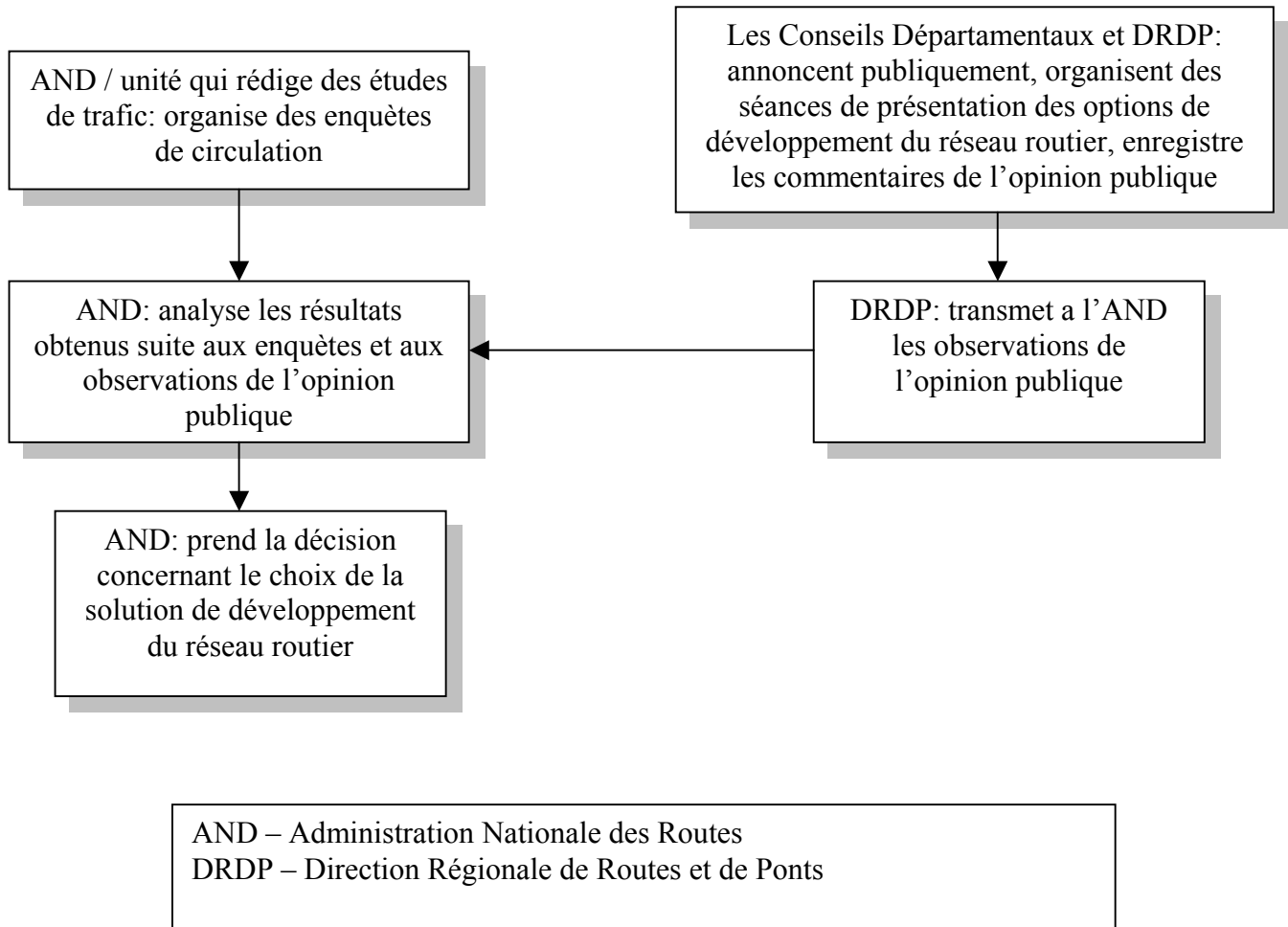
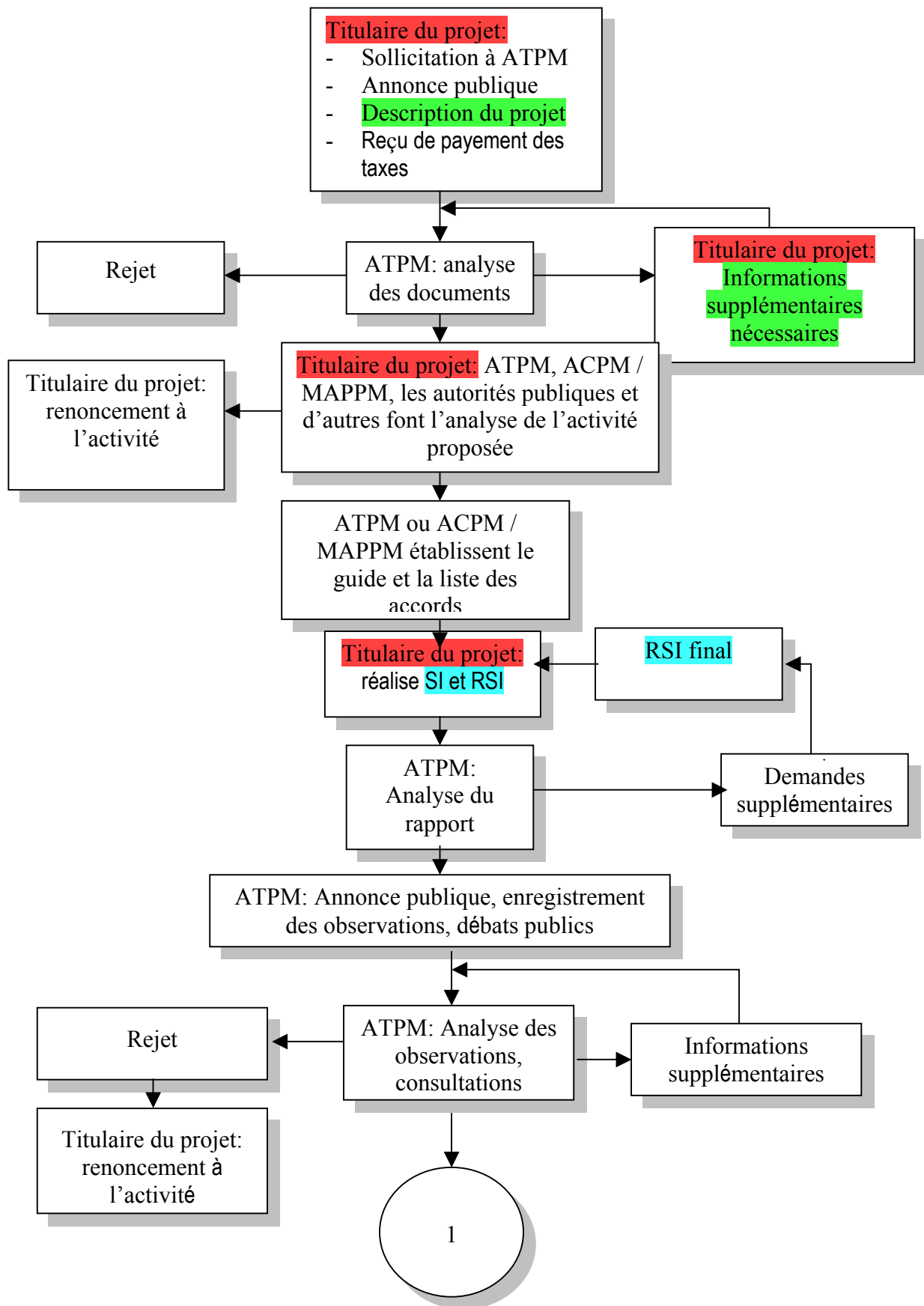


Figure 2. Etape II. L'identification des options de la population au niveau macro.



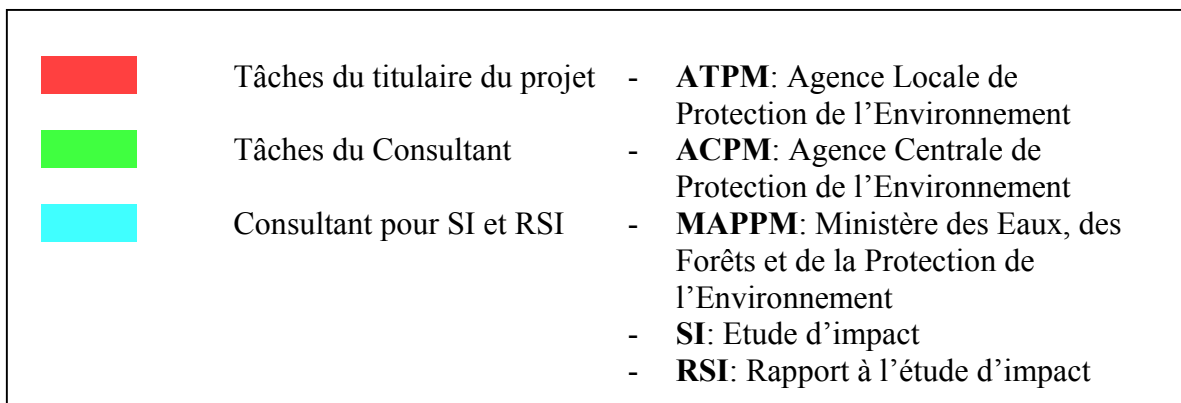
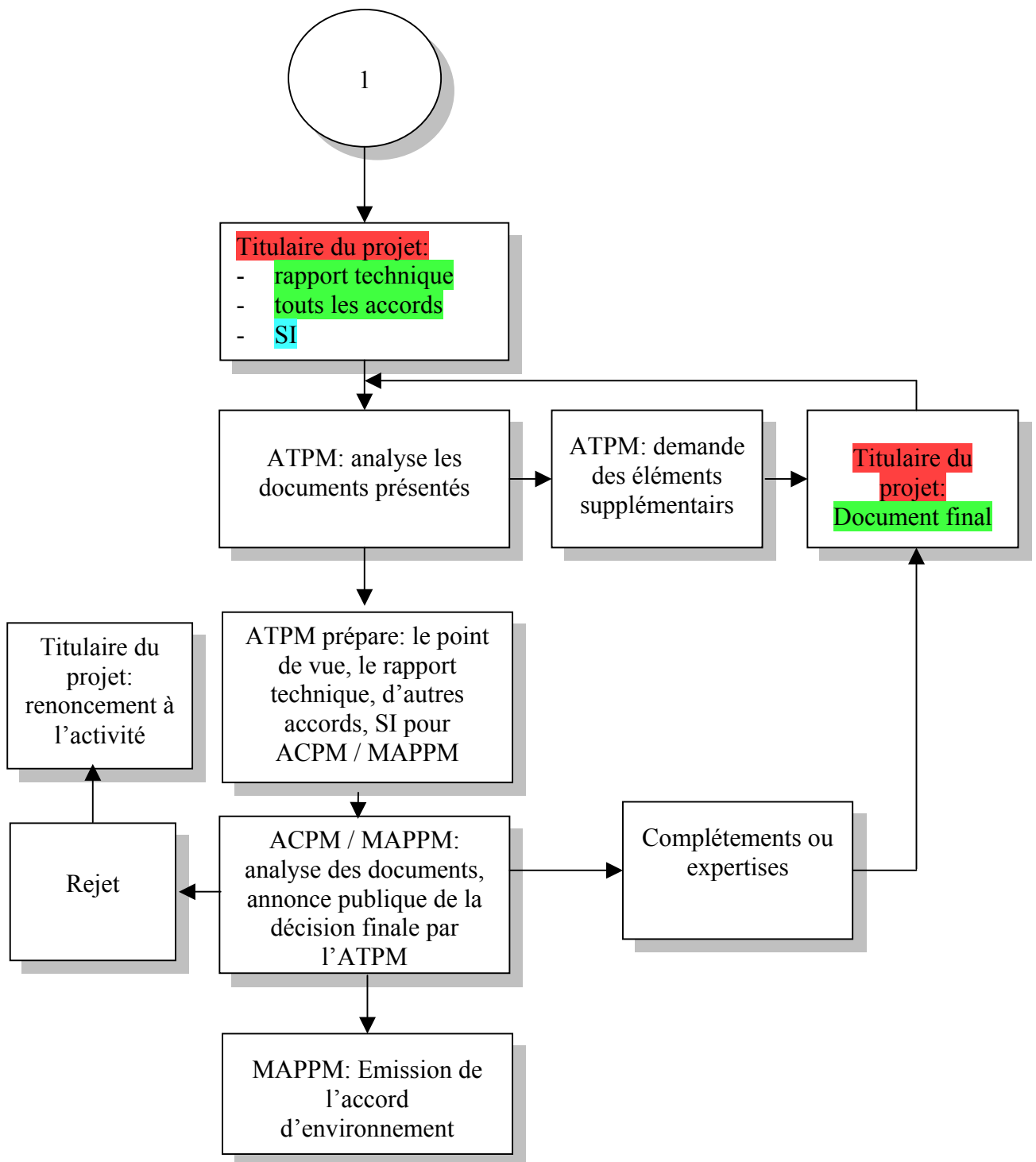


Figure 3. Etape III. Procédure d'obtention de l'accord d'environnement conformément à la Loi de Protection de l'Environnement no. 137/1995 et à l'Ordre no. 125/1996

Une documentation contenant la présentation du but de l'action et une courte description du projet a été déposée aux sièges des administrations locales (Conseil Départemental et Mairies) et aux agences gouvernementales pour la protection de l'environnement du territoire (Inspectorats pour la Protection de l'Environnement du département). La documentation a eu en attachement des questionnaires où ceux qui l'ont consultée ont pu exprimer leurs opinions vis-à-vis du projet. Dans ces questionnaires ont été mentionnées des données personnelles des personnes qui les ont complétés en vue d'identifier les communautés affectées par le projet.

On a publié dans la presse nationale ainsi que dans la presse locale des annonces concernant le début de ce projet et la modalité d'obtenir des informations le concernant.

Toujours dans cette étape préliminaire, l'ingénieur de projet et l'élaborateur de l'étude de l'impact sur l'environnement ont eu des rencontres avec les représentants de l'administration locale. Ceux-ci ont fourni des données sur les localités qui seront affectées par la construction de l'autoroute: démographie, étude de développement des localités, utilisation présente des terrains qui seront occupés pour la réalisation des travaux, activités qui seront influencées par la réalisation du projet, etc. Les Plans d'Urbanisme Général des localités ont été aussi étudiés pour tenir compte des développements futurs des régions traversées par l'autoroute.

Etape II – Consultations publiques concernant le tracé de l'autoroute, déroulées pendant le processus de conception

Le but de l'étape II a été de déterminer la variante du tracé à impact négatif minimal sur l'environnement physique, naturel et humain. La discussion des variantes de tracé étudiées par l'ingénieur de projet a été réalisée dans des réunions publiques organisées aux sièges des trois Conseils Départementaux.

Les séances ont été annoncées dans la presse et par affichage dans toutes les localités concernées.

Environ sept jours avant le déroulement des séances, le public a pu apprendre des données concernant le projet en consultant les matériaux publicitaires qui ont été distribués dans chaque localité. Les matériaux ont été individualisés pour chaque localité concernée, en présentant les caractéristiques du projet entier, mais en détaillant celles spécifiques pour la zone respective.

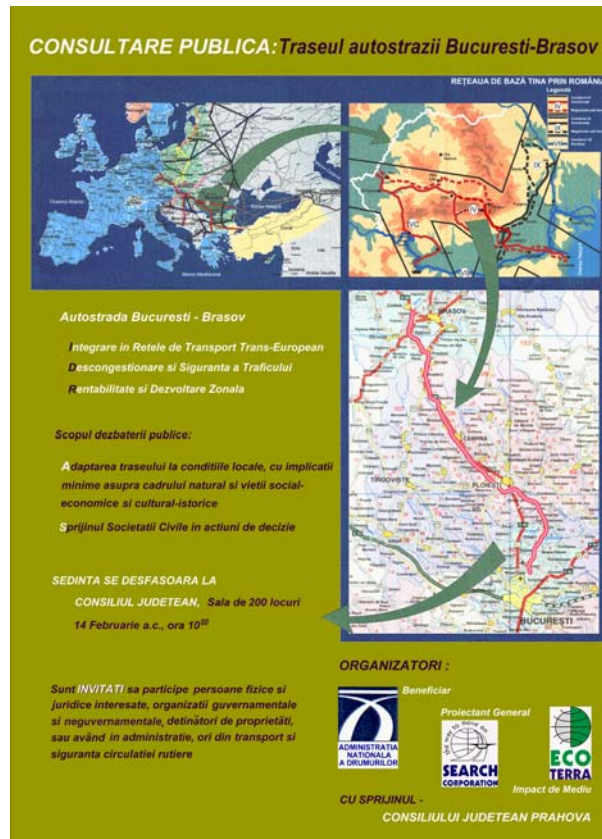


Figure. 4. Affiche pour l'organisation des séances de consultation publique.

Dans le département de Prahova, où se trouve la plupart du tracé de l'autoroute, on a organisé pendant une semaine une exposition de présentation du projet. La durée et le lieu de l'exposition ont été annoncés dans la presse et par affichage dans le municiple de Ploiesti.

Pendant les séances de débat public on a fait la présentation des variantes de tracé étudiées, avec leurs implications et on a répondu aux questions de ceux intéressés. On a mis en évidence les aspects suivants:

- types de surfaces qui seront occupées (agricoles, boisées, construites, etc.)
- distances par rapport aux aires habitées, aux objectifs culturels et aux zones protégées;
- interfaces du projet avec d'autres routes, réseaux d'électricité, gaz, télécommunications, eaux, etc.;
- cours d'eaux traversés et leurs utilisations (captations, adductions, etc.).

Toujours dans l'étape II ont eu lieu des consultations des organisations gouvernementales et de certaines institutions spécialisées pour obtenir des données concernant l'état actuel des facteurs de l'environnement dans le couloir de l'autoroute et l'existence des zones protégées (réserves naturelles, monuments ou sites archéologiques, zones de protection sanitaire, etc.).

Toutes ces données devaient être connues et corrélées pour que les solutions techniques adoptées n'apportent pas de modifications négatives importantes à l'environnement en général et, particulièrement aux zones sensibles. Les mesures de protection proposées dans le cadre de l'étude de l'impact sur l'environnement ont tenu compte aussi des observations reçues de ces organisations.

L'ingénieur de projet a aussi eu de nombreuses rencontres avec les représentants des autorités locales pour déterminer le tracé et pour adopter des solutions qui minimisent l'impact négatif. Ainsi, en déterminant le tracé, on a essayé de tenir compte des problèmes spécifiques de chaque zone et on a cherché des solutions qui assurent la continuité de la vie traditionnelle. Par exemple:

- là où il a été possible, le tracé a été conçu de manière qu'il se superpose sur les routes d'exploitation existantes, en réduisant la fragmentation des terrains agricoles ou on a essayé de les sectionner aux extrémités;
- les emplacements des ponceaux qui rétablissent l'accès aux terrains agricoles ont été choisis après avoir consulté la population concernée;
- l'emplacement des noeuds routiers a été décidé de commun accord avec les représentants des localités situées dans le couloir de l'autoroute.

Etape III – Consultations avant la finalisation du projet et de l'étude d'impact

Dans cette étape on a réalisé la présentation publique du projet et de l'étude de l'impact sur l'environnement avant de les finaliser et de les remettre au bénéficiaire (l'Administration Nationale de la Route). Pour cette étape on a élaboré un résumé de l'étude d'impact qui a été remis aux sièges des administrations locales. Le résumé inclue:

- la présentation du projet;
- la description de l'état existant des facteurs de l'environnement tout au long du tracé de l'autoroute;
- les sources de pollution, l'impact sur l'environnement et les mesures de protection proposées tant pour la période de construction de l'autoroute, que pour la période de son exploitation.

On a annoncé par la presse locale les localisations de ces documentations, la période pendant laquelle elles peuvent être analysées, ainsi que la date et le lieu de déroulement des séances de débat public.

L'étape a été finalisée par l'organisation de séances aux Conseils Départementaux où on a discuté l'étude de l'impact sur l'environnement.

La forme finale du projet et de l'étude de l'impact sur l'environnement a tenu compte des opinions et des sollicitations formulées dans le cadre de ces séances par ceux intéressés. On a réalisé un document intitulé "Consultations publiques" qui englobe toutes les opinions exprimées pendant le processus de consultations publiques, ainsi que les réponses de l'ingénieur de projet.

Etape IV – Consultations finales

Cette dernière étape a été organisée conformément à la législation roumaine en vigueur, notamment l'Ordre du Ministère des Eaux, des Forêt et de la Protection de l'Environnement no. 125/1996, qui englobe la procédure de réglementation des activités économiques et sociales avec impact sur l'environnement. L'Ordre stipule le débat public de l'étude de l'impact sur l'environnement après l'avoir déposé aux autorités pour la protection de l'environnement, et avant d'exprimer la décision concernant l'élaboration de l'accord d'environnement. L'étape IV est organisée par les autorités pour la protection de l'environnement.

4. LE TRANSFERT DE TECHNOLOGIE

Le transfert de technologie représente un des moyens les plus utilisés et ayant les meilleurs résultats dans la réalisation de projets d'infrastructures routières à hautes performances. Le tableau des moyens de réaliser le transfert de technologie en Roumanie présente:

- la formation professionnelle du personnel, tant chez nous qu'à l'étranger;
- l'acquisition des outils et de l'équipement de haute technicité;
- la participation des scientifiques roumains aux manifestations internationales dans le domaine routier;
- des contrats de travaux routiers et de ponts avec des compagnies expérimentées des pays développés;
- l'organisation en Roumanie des manifestations techniques routières avec participation internationale.

La Roumanie est raccordée au réseau INTERCHANGE pour des Echanges Technologiques et Informations dans le Domaine Routier, qui fonctionne sous le patronage de l'AIPCR, ayant un noeud dans notre pays.

5. CONCLUSIONS

Les réalisations des dernières années en Roumanie dans le secteur routier montrent des progrès significatifs dans le domaine de l'augmentation de l'accessibilité de la population aux services de base. Ceux-ci consistent dans l'application de méthodes modernes, compatibles avec celles utilisées sur le plan mondial dans la réalisation des projets.

La consultation du public a un cadre légal de base, un corps de spécialistes expérimentés, de méthodologies bien définies qui créent les prémisses d'un développement durable du réseau de routes publiques.

La Roumanie est raccordée au système international de transfert technologique, assurant ainsi la compatibilité technique avec les pays du monde et, implicitement, l'intégration du système de transport routier de notre pays dans le système européen.