

# **DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORT ROUTIER**

Jeudi 23 octobre 2003 (8h30 - 12h)

## **PROGRAMME DE LA SÉANCE ET RAPPORT INTRODUCTIF**

# PROGRAMME DE LA SÉANCE

## **1. Résumé du programme de travail du Comité et ses productions**

M. Anders HH JANSSON (Président du Comité C14/FINLANDE)

## **2. Processus de décision dans la mise en œuvre de politiques de transport routier**

Mme. Jay STRICKER (Responsable du GT1, Membre du Comité C14/AUSTRALIE)

## **3. Évaluation et limitation des impacts des réseaux routiers et des politiques de transport**

Ir. Wilfried TERRYN (Responsable du GT2, Membre du Comité C14/BELGIQUE)

## **4. Présentation des ateliers régionaux et des séminaires en Inde, Argentine et Roumanie**

M. Jean-Charles POUTCHY-TIXIER (Secrétaire francophone du Comité C14/FRANCE)

## **5. Présentation des pratiques durables en Afrique, statut du CTT, et participation à l'AIPCR**

M. Willey A. LYATUU (Membre du Comité C14/TANZANIE)

## **6. Conclusion : les prochaines étapes clés pour la communauté internationale en vue de soutenir la durabilité et les questions émergentes**

M. Anders HH JANSSON (Président du Comité C14/FINLANDE)

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	3
<b>RESUME DES ENJEUX ET ORIENTATIONS</b> .....	4
<b>MEMBRES DU COMITE AYANT PARTICIPE A LA REDACTION</b> .....	5
<b>COMMENT LA DURABILITE EST COMPRISE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ?</b> .....	6
<b>PRISE DE DECISION DANS LES POLITIQUES DE TRANSPORT</b> .....	8
<b>EVALUATION ET LIMITATION DES IMPACTS DES RESEAUX DE TRANSPORT</b> .....	10
<b>DISCUSSION SUR LA DURABILITE DANS UN CONTEXTE REGIONAL</b> .....	12
<b>PRATIQUES DURABLES EN AFRIQUE ET CTT (TRANSFERTS TECHNOLOGIQUES)</b> .....	13
<b>CONCLUSIONS PROVISOIRES A FAIRE APPROUVER PAR LE CONGRES</b> .....	14
LIEN D'UNE POLITIQUE DE TRANSPORT AVEC LES GRANDS ENJEUX DE SOCIETE.....	14
PROCESSUS DE PLANIFICATION SOLIDE ET INTEGRATEUR.....	14
TRANSPARENCE, RESPONSABILITE ET HONNETETE.....	14
CERTITUDE D'UN SYSTEME DE TRANSPORT SALUBRE.....	14
REDUCTION DES POLLUTIONS LOCALES.....	15
PROTECTION DE LA DIVERSITE BIOLOGIQUE.....	15
PRESERVATION DES VALEURS DES PAYSAGES ET DU PATRIMOINE CULTUREL.....	15
DEVELOPPEMENT DE LA REGLEMENTATION DES VEHICULES ET PROMOTION DE VEHICULES MOINS POLLUANTS.....	15
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES SELECTIONNEES</b> .....	17
PRECEDENTS RAPPORTS AIPCR .....	17
RAPPORTS AIPCR DEVANT ETRE PUBLIES POUR LE CONGRES DE DURBAN.....	17
ARTICLES DANS ROUTES / ROADS.....	17
AUTRES.....	17

# RESUME DES ENJEUX ET ORIENTATIONS

"Développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs" : la définition du développement durable, issue du rapport Brundtland de 1987, conduit à un nouveau modèle de développement basé sur une plus grande solidarité, entre les générations et entre les régions. Elle fixe aussi les principes sur la base desquels le Comité du Développement Durable et du Transport Routier propose d'orienter la question du développement durable dans le secteur des transports. La séance du Comité présente une vue d'ensemble de son travail et de celui de ses deux groupes de travail, des séminaires régionaux organisés et de la fixation d'objectifs de transport durable en Afrique.

La discussion sur la prise de décision dans la mise en œuvre des politiques de transport routier s'est focalisée sur la façon dont les processus prennent en compte le changement climatique, la mobilité et la motorisation, essentiellement orientée vers la traduction de ces questions globales aux niveaux national, régional et local. Une suite de documents de travail a mis en évidence la façon dont les structures institutionnelles et les rôles émergents joués par les acteurs et par la communication peuvent faire partie de la prise de décision en aidant au développement et à la mise en œuvre de politiques de transport routier durables. Basé sur les documents de travail et les séminaires régionaux, un rapport global sur les processus de décision a été établi.

Concernant l'évaluation et la limitation des impacts des réseaux routiers et des politiques de transport, les champs d'action qui ont été soulignés sont la santé, les pollutions locales, la biodiversité, les paysages, la réglementation des véhicules et la promotion des véhicules moins polluants. Une enquête a été envoyée à tous les pays de l'AIPCR et à des organisations indépendantes, en demandant de participer à la discussion des principaux thèmes soulignés. Les réponses à l'enquête ont été évaluées par une équipe de rédaction, et les résultats de ces activités figurent dans un rapport.

Trois séminaires internationaux ont été organisés par le Comité : en Inde, en Argentine et en Roumanie. Les conclusions majeures de ces séminaires concernent l'importance de l'entretien, de l'amélioration des infrastructures routières, avec une attention particulière pour les routes rurales, et de la sécurité au sein du développement durable, tout comme de l'importance de la coopération régionale. Il y a encore beaucoup de marge pour améliorer notre compréhension pratique de la gestion des affaires dans les différents pays.

La durabilité du transport au sein du cadre global du développement durable est une finalité évidente pour tous, mais extrêmement difficile à atteindre sur le continent africain. La situation apparaît de façon encore plus claire lorsque les routes non revêtues constituent de l'ordre de 70 % de la totalité du réseau au sein de la *Southern African Development Community* (SADC), ce qui pose un autre défi au développement.

Les conclusions soumises à la discussion par le Comité se focalisent sur quelques aspects centraux du développement des politiques de transport et de l'intégration des questions environnementales dans les politiques et les projets :

- le lien d'une politique de transport avec les grands enjeux de société,
- un processus de planification solide et intégrateur,
- la transparence, la responsabilité et l'honnêteté,
- la certitude d'un système de transport salubre,
- la réduction des pollutions locales,
- la protection de la diversité biologique,
- la préservation des valeurs des paysages et du patrimoine culturel,
- le développement de la réglementation des véhicules et la promotion de véhicules moins polluants.

## **MEMBRES DU COMITE AYANT PARTICIPE A LA REDACTION**

Anders HH Jansson, Finlande  
Willey A. Lyatuu, Tanzanie  
Jean-Charles Poutchy-Tixier, France  
Pierre Skriabine, France  
Jay Stricker, Australie  
Wilfried Terry, Belgique

# COMMENT LA DURABILITE EST COMPRISE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ?

"Un développement qui s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs" : cette définition du développement durable issue du *rapport Brundtland* en 1987 implique un nouveau modèle de développement qui repose sur une plus grande solidarité :

- entre les générations : notre développement aujourd'hui ne doit pas hypothéquer celui de nos enfants ;
- entre les territoires : il ne peut y avoir développement durable là où coexisteraient des territoires privilégiés et des territoires voués à l'exclusion.

Les transports impliquent l'ensemble de ces enjeux de société et jouent un rôle considérable pour atteindre les objectifs du développement durable. Et en premier lieu, les politiques de transports, la conception et la planification des réseaux et systèmes de transports mettant en œuvre la complémentarité des différents modes de transports, mais aussi la conception même de chaque infrastructure doivent répondre aux objectifs de développement durable, et être examinées du point de vue des interactions de leurs effets sur l'environnement, sur le développement économique, le développement social et sur la gestion politique qui en est globalement apportée (gouvernance).

Quatre catégories d'enjeux de développement durable sont ainsi d'emblée présents pour tout système ou toute infrastructure de transports :

1. enjeux environnementaux et patrimoniaux : maintien et préservation de la biodiversité (faune et flore) ; préservation des sites et paysages, des sites archéologiques, des monuments historiques et du patrimoine architectural, de l'attractivité touristique ; maintien des ressources naturelles (impacts sur les réserves énergétiques, réserves d'eau potable, forêts, ressources en matériaux, etc.) et des cours d'eau ; préservation du patrimoine agricole ;
2. enjeux économiques et sociaux : développement et dynamiques locales [emplois (attractivité, accessibilité), activités touristiques] ; aménagement et équilibres sociaux et économiques des territoires ; valeurs foncières et immobilières aux abords des infrastructures de transport et dans les secteurs desservis ; valorisation et recyclage des déchets, etc. ;
3. enjeux sanitaires : qualité des sols, des végétaux et des eaux impactés par les infrastructures et réduction des risques concernant la chaîne alimentaire ; santé des populations concernées par les systèmes de transports [impacts négatifs (air, bruit), mais aussi positifs, notamment du fait de l'accessibilité aux soins] ;
4. enjeux sociopolitiques : information et écoute des populations et des acteurs concernés, débat public et concertation, préservation de la cohésion sociale, évolutions des modes de vie, etc.

A cet égard, la conception même des réseaux et des infrastructures de transports (trafics captés, tracé des infrastructures, évitement de zones sensibles ou fragiles, accessibilité nouvelle apportée, conception technique) sera déterminante pour leur qualité en termes de développement durable. Mais aussi leur mode d'exploitation sera essentiel : régulation des trafics et des vitesses, gestion des pointes, gestion des horaires nocturnes (transports ferrés et aériens), entretien et maintenance des dispositifs destinés à préserver l'environnement, approches "cycle de vie", politiques d'accompagnement (urbanisme et habitat, aides agricoles, développement industriel, économique et culturel, tourisme, etc.) : tous ces éléments contribueront, par des approches cohérentes et concertées, aux objectifs de développement durable explicitement visés par le développement des réseaux et systèmes de transports, tant pour les passagers que pour les marchandises.

Aussi, au-delà de la nécessité depuis longtemps reconnue d'intégrer dès l'amont les aspects environnementaux et socio-économiques dans les évaluations ex ante des politiques, plans et programmes de transports ainsi que dans la conception des infrastructures, le développement durable implique-t-il que les différents partenaires et décideurs du transport se concertent sur les moyens de prendre en compte les enjeux complémentaires suivants :

- organiser la gestion des territoires (échelle territoriale) et les actions sur le long terme (échelle de temps) : transports et intermodalité vecteurs de développement économique ;
- favoriser l'intégration des habitants (cohésion sociale, solidarité, équité, satisfaction des besoins de confort et de sécurité)
- articuler les dimensions sociales, économiques et environnementales du développement (transversalité, intégration) : transports vecteurs d'intégration des politiques territoriales (aspects socio-économiques et environnementaux, aspects fonciers, etc.) ;
- valoriser le patrimoine : tourisme, mise en valeur du patrimoine culturel et naturel ;
- veiller à une utilisation économe des ressources (produits rares, non substituables, vulnérables, recyclage des déchets, limitation des pollutions) ;
- assurer la santé publique (strict contrôle des impacts sanitaires, amélioration de la sécurité civile, amélioration de la sécurité routière, etc.) ;
- favoriser la démocratie locale (information, concertation, débat, participation, lisibilité, transparence).

C'est à partir de ces prémisses que le C14, Comité technique du Développement durable et du Transport routier, propose d'aborder la question du développement durable dans le secteur des transports.

La séance du Comité présente une vue d'ensemble de son travail et de celui des deux groupes de travail : "Processus de décision dans la mise en œuvre des politiques transport routier" et "Evaluation et limitation des impacts des réseaux routiers et des politiques de transport". Les séminaires régionaux du C14 sont examinés. Après avoir vu les pratiques durables en Afrique, et le statut du Centre de Transfert de Technologie (T2) tanzanien, la séance se conclut par une discussion sur les prochaines étapes clés pour que la communauté internationale favorise la durabilité et les enjeux qui en découlent.

# PRISE DE DECISION

## DANS LES POLITIQUES DE TRANSPORT

Une des finalités établies dans le plan de mise en œuvre du Sommet de Johannesburg sur le Développement durable en 2002 recommande que les gouvernements :

*"(19) Encouragent les autorités concernées à tous niveaux de tenir compte des questions de développement durable dans la prise de décision, y compris pour l'aménagement du territoire national et local, l'investissement en infrastructures, le développement économique et les équipements publics. Cela inclut des actions à tous niveaux pour :*

- a) Apporter un soutien au développement de stratégies et programmes de développement durable, y compris dans la prise de décision pour les infrastructures et le développement économique ;*
- b) Continuer à favoriser l'internalisation des coûts environnementaux et l'usage d'instruments économiques, prenant en compte l'approche selon laquelle le pollueur doit, en principe, supporter les coûts de pollution, au nom de l'intérêt public et sans altérer l'investissement et le commerce international ;*
- c) Promouvoir des politiques d'équipements publics qui encouragent le développement et la diffusion de produits et services favorables pour l'environnement ;*
- d) Fournir des moyens en capacité et en formation pour assister les autorités compétentes à mettre en œuvre les initiatives énumérées ;*
- e) Utiliser les procédures d'études d'impact sur l'environnement."*

Le Groupe de Travail du Comité sur les processus de décision dans la mise en œuvre des politiques de transport routier s'est focalisé sur la façon dont les processus prennent en compte le changement climatique, la mobilité et la motorisation, essentiellement orientée vers la traduction de ces questions globales aux niveaux national, régional et local. Le groupe a reconnu la diversité des structures et influences sociopolitiques de par le monde, et il a tenté d'inclure des exemples et études de cas de plusieurs régions du monde pour illustrer ces différences.

Bien que la plupart des décisions finales sur le déroulement des projets routiers soit prise par des responsables publics, ce n'est pas toujours le cas, et tant les élus que les populations influencent de plus en plus fortement les décisions dans beaucoup de juridictions ou de territoires. Le rôle du public a besoin d'être examiné avec soin et défini, et la part de responsabilité dans la prise de décision au sein des différentes juridictions avec différents cadres politiques et législatifs a besoin d'être étudiée. Malgré des différences significatives dans les occasions de participation du public aux décisions d'infrastructures publiques selon les institutions politiques et juridiques, il existe des points communs dans les attentes des populations affectées par les projets routiers.

Le Groupe de Travail a préparé une série de documents de travail. Ces documents de travail ont mis en évidence la façon dont les structures institutionnelles et les rôles émergents joués par les acteurs et par la communication peuvent faire partie de la prise de décision en aidant au développement et à la mise en œuvre de politiques de transport routier durables. Basé sur les discussions au sein du Comité et sur les séminaires régionaux, un rapport global sur les processus de décision dans la mise en œuvre de politiques de transport durables a été établi.

# EVALUATION ET LIMITATION DES IMPACTS DES RESEAUX DE TRANSPORT

Le sommet de Johannesburg a fait ressortir le besoin de développer les services et systèmes de transport dans un sens qui favorise le développement durable :

*"(21). Promouvoir aux niveaux national, régional et local une approche intégrée des politiques de services et systèmes de transport favorisant le développement durable, incluant les politiques et les plans d'urbanisme, d'infrastructure, de systèmes de transport en commun et de réseaux de distribution des produits, en vue d'assurer des déplacements sans danger, abordables et efficaces, accroissant l'efficacité énergétique, réduisant la pollution, les embouteillages et les effets nocifs sur la santé, limitant l'étalement urbain, prenant en compte les priorités et situations nationales. Cela inclurait des actions à tous les niveaux pour :*

- a) Mettre en œuvre des stratégies de transport pour un développement durable, reflétant les conditions spécifiques régionales, nationales et locales, pour améliorer la possibilité, l'efficacité et la commodité des déplacements aussi bien que la qualité de l'air urbain et la santé et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, incluant grâce au développement de meilleures technologies pour les véhicules qui soient plus favorables à l'environnement, abordables et socialement acceptables ;*
- b) Promouvoir des investissements et des partenariats pour le développement de systèmes multimodaux de transport durables, efficaces en énergie, incluant des systèmes de transport en commun de grande capacité et de meilleurs systèmes de déplacement en secteur rural, avec des aides techniques et financières pour les pays en développement et les pays en économie de transition."*

Les réseaux routiers forment une infrastructure essentielle pour soutenir la croissance économique d'une région et apportent aux gens un bénéfice social. Au nom de ce principe, la plupart des pays développés ont au long des années œuvré pour étudier, construire, entretenir et exploiter les routes. Les besoins essentiels – et dans bien des cas le seul point d'intérêt – furent de transporter passagers et marchandises via le réseau routier. Faire face à la demande toujours croissante de mobilité a cependant imposé aux ingénieurs d'organiser les transports de façon plus durable et de conceptualiser l'infrastructure de transport requise avec un meilleur regard sur son effet sur l'environnement et sur les questions sociales et de santé de la population mondiale.

La croissance rapide de la demande de transport a des implications sur la mobilité, la congestion, ainsi que sur l'efficacité et la compétitivité de l'économie en général. Les conséquences sont particulièrement notables pour l'environnement, car le transport contribue à augmenter sans cesse la proportion de CO<sub>2</sub> et autres émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique. Plus généralement, le transport a un impact croissant sur la qualité de l'air, le bruit, la biodiversité, le patrimoine culturel, la pollution des eaux, la protection de la nature, etc. La croissance mondiale de l'économie et de la population vont renforcer ces tendances, aggravant la pression sur l'environnement. Des décisions fondamentales et rapides sont de ce fait nécessaires, si nous voulons que le transport contribue positivement à la croissance économique du monde tout en se conformant aux autres obligations d'intégrer les questions environnementales dans nos politiques pour améliorer la qualité de l'environnement.

Le Groupe de Travail sur l'évaluation et la limitation des impacts des réseaux routiers et des politiques de transport a mis en évidence les champs d'actions suivants : santé, pollutions locales, biodiversité, paysage, réglementation des véhicules et promotion de véhicules moins polluants. Le Comité a décidé d'élaborer un questionnaire de sondage permettant de fournir des réponses à une enquête. Le but du questionnaire était d'acquérir une meilleure connaissance des impacts environnementaux et sociaux des politiques de transport, pour améliorer les processus favorisant l'acceptation sociale par le débat public, et pour fournir des réponses concrètes aux questions mises en exergue par l'enquête.

En août 2001, l'enquête a été envoyée à tous les pays de l'AIPCR et à des organisations indépendantes, en demandant de participer à la discussion des principaux thèmes soulignés. Plus particulièrement, le groupe de travail a voulu connaître quelles définitions, approches du problème ou informations disponibles les pays de l'AIPCR et les organisations indépendantes considéraient comme importantes pour figurer dans le rapport final. Les réponses à l'enquête ont été évaluées par une équipe de rédaction, et les résultats de ces activités figurent dans le rapport "Evaluation et limitation des impacts des réseaux routiers et des politiques de transport".

# DISCUSSION SUR LA DURABILITE DANS UN CONTEXTE REGIONAL

Trois séminaires internationaux ont été organisés conformément aux objectifs définis dans le Plan stratégique de l'AIPCR. Le premier s'est tenu en novembre 2001 à New Delhi, Inde, avec l'Indian Roads Congress et son thème a été "Les transports routiers et leur développement durable". Le second a été le "Séminaire Panaméricain Routes et Environnement" organisé en novembre 2002 à Buenos Aires, Argentine, avec la Dirección Nacional de Vialidad et la Fondation CENATTEV. Le troisième s'est tenu en mai 2003 à Bucarest, Roumanie, avec l'Union Nationale des Transporteurs Routiers de Roumanie, sous forme d'atelier centré sur la réhabilitation des réseaux de transports ferroviaires, routiers et fluviaux en Europe Orientale.

Les conclusions majeures du séminaire de New Delhi portent sur l'importance de l'entretien, de l'amélioration des infrastructures routières, avec une attention particulière pour les routes rurales, et de la sécurité au sein du développement durable. Des disparités ont également été identifiées vis-à-vis des pays à revenus faibles ou moyens : établir des priorités adaptées aux pays en développement, améliorer la coordination entre agences et parvenir à une démarche globale et holistique pour les infrastructures routières.

A Buenos Aires, un des points essentiels a été l'importance de la coopération régionale. Par l'intermédiaire de cette coopération, les participants des différents pays au séminaire connaissaient bien les interlocuteurs et les problèmes des pays voisins. Il y a cependant encore beaucoup de marge pour améliorer notre compréhension pratique de la gestion des affaires dans les différents pays. C'est une composante essentielle de la réussite de transfert technologique de comprendre à la fois comment les solutions sont influencées par le pays d'origine et comment l'utilité de telles solutions est influencée par le pays qui les applique.

# PRATIQUES DURABLES EN AFRIQUE ET CTT (TRANSFERTS TECHNOLOGIQUES)

Le plan de mise en œuvre du sommet de Johannesburg évoque aussi les aspects régionaux, en mentionnant entre autres que :

*"(62.) Depuis la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement, le développement durable est resté intangible pour bien des pays africains... Réussir un développement durable inclut des actions à tous les niveaux pour :*

...

*c) Promouvoir le développement, le transfert et la diffusion de technologies pour l'Afrique et développer davantage technologies et connaissances au sein de centres d'excellence africains ;*

...

*h) Fournir une assistance financière et technique pour renforcer la capacité des pays africains à engager des politiques législatives d'environnement et des réformes institutionnelles pour un développement durable, à effectuer des études d'impact sur l'environnement et, le cas échéant, de négocier et mettre en œuvre des accords multilatéraux sur l'environnement ;*

...

*l) Soutenir les efforts africains pour développer des systèmes de transport abordables et des infrastructures favorisant le développement durable et les connexions en Afrique."*

L'Afrique a toujours été laissée à l'écart du développement technologique et quand les enjeux concernent des pratiques durables, c'est encore plus critiquable. Une vue d'ensemble des meilleures pratiques durables demeure un défi pour l'avenir du transport routier. Mais un transport durable au sein du cadre d'un développement durable global est un objectif clair pour tous. La situation apparaît de façon encore plus claire lorsque les routes non revêtues constituent de l'ordre de 70 % de la totalité du réseau au sein de la *Southern African Development Community* (SADC), ce qui pose un autre défi au développement.

Le processus d'acquérir ouvertement et de partager librement des expériences, des solutions, des technologies, et des innovations commence à être perçu comme du transfert technologique. Le transfert de technologie n'est pas simplement de la diffusion d'information en attendant passivement qu'elle soit utilisée. Le Transfert de Technologie (ou TT ou T<sup>2</sup>) dans le contexte routier est un terme plus actif qui décrit à la fois la mission et l'innovation pour l'amélioration des routes. Les Centres de Transfert de Technologie ont été établis en Afrique pour faciliter le partage d'expériences et de meilleures pratiques. Le premier centre a été établi en Afrique du Sud, suivi par le CTT de Tanzanie. Le Malawi prend la suite ainsi que le Zimbabwe.

# CONCLUSIONS PROVISOIRES

## À FAIRE APPROUVER PAR LE CONGRES

### **Lien d'une politique de transport avec les grands enjeux de société**

Les objectifs de durabilité nécessitent de considérer le transport en termes de contribution que peuvent apporter plans et politiques à des finalités environnementales, économiques et sociales. De ce fait, une politique de transport doit être formulée en conjonction avec les politiques d'environnement, d'urbanisme, d'intégration sociale et de développement économique. En conséquence, les structures organisationnelles devraient dans l'idéal refléter l'impact du transport sur ces finalités plus larges. Cela encourage à attribuer les responsabilités décisionnelles pour le transport à des organismes et des directions à compétences plus larges que le seul transport.

### **Processus de planification solide et intégrateur**

De nombreux pays cherchent aujourd'hui à améliorer le processus de planification en le rendant plus rapide, plus transparent et plus solide. Le désir de rendre le processus plus solide et intégrateur reconnaît le rôle des acteurs, et regarde aussi le transport comme un moyen d'atteindre les finalités sociales que la société civile elle-même s'applique à spécifier. Les agences de transport doivent adopter une démarche de planification basée sur des finalités, pour créer des situations gagnant-gagnant où la politique peut se développer dans un éventail de finalités plus larges.

### **Transparence, responsabilité et honnêteté**

Les facteurs clés de l'acceptation sociale des projets routiers grâce à l'implication du public ne sont conditionnés ni par les méthodes ni par les outils employés, mais par la transparence, la responsabilité et l'honnêteté de l'équipe de projet. Entendre les points de vues d'autres personnes, être sensible à un auditoire, travailler avec les représentants des réseaux sociaux dans une atmosphère de respect mutuel, accepter d'autres cultures, systèmes d'éducation et valeurs, fournir une information constructive sans condescendance ni jargon technique, telles sont les qualités essentielles que les administrations devraient déployer pour impliquer efficacement le public.

### **Certitude d'un système de transport salubre**

Les effets les plus importants des réseaux routiers sur la santé sont ceux causés par les accidents. Viennent ensuite les impacts indirects de la pollution atmosphérique, aussi mais à plus long terme des émissions de gaz à effet de serre, et du bruit. L'impact des produits chimiques d'entretien routier sur les eaux souterraines et les sols peut aussi affecter la santé humaine. Dans les pays en développement, l'amélioration du réseau routier peut avoir un effet positif sur la santé en permettant d'accéder directement aux hôpitaux, en réduisant la poussière et le bruit, etc. Une étroite collaboration avec des spécialistes de la nature et de l'environnement est une étape importante pour constituer un système de transport salubre pour tous.

## **Réduction des pollutions locales**

Le problème des pollutions locales a préoccupé de nombreux pays. Dans les environnements urbains, le bruit, les vibrations et la pollution de l'air comptent parmi les priorités. Hors des villes, les impacts locaux concernent essentiellement le niveau de pollution des sols et des eaux. Bien gérer les abords routiers, tant urbains qu'interurbains, est une préoccupation constante. Les pays à hivers rigoureux sont évidemment concernés par les effets des sels de déverglaçage. Trouver des solutions équilibrées compatibles avec les exigences environnementales doit être un objectif clairement affiché pour les ingénieurs routiers.

## **Protection de la diversité biologique**

Les effets des réseaux routiers et des politiques de transport sur la diversité biologique concernent essentiellement les territoires interurbains. Les impacts majeurs sont la perte, la fragmentation, la perturbation et la pollution des habitats. Diverses mesures et études ont été initiées pour identifier les sections de routes et de réseaux les plus critiques et pour améliorer la situation actuelle au moyen de passages inférieurs et supérieurs et de mesures de compensation écologiques. En phase de planification, un changement de tracé des sections de routes spécifiques peut résoudre le problème dans des secteurs peu peuplés. Dans les secteurs d'agriculture intensive ou à forte densité bâtie, les abords routiers et la végétation routière peuvent offrir des habitats et des parcours migratoires à quelques espèces.

## **Préservation des valeurs des paysages et du patrimoine culturel**

L'évaluation des impacts visuels devrait faire partie intégrante des études d'environnement des projets pour les nouveaux travaux routiers, et les méthodes pour évaluer les grands paysages préservés devraient s'appliquer au niveau régional et national. Pour les bâtiments remarquables et les structures urbaines, l'inscription dans un système d'enregistrement est une méthode simple et rapide de cartographier le patrimoine architectural et les bâtiments méritant d'être préservés.

Les mesures concernant le paysage et le patrimoine culturel sont parfois très globales, parfois très spécifiques et difficiles à combiner dans une seule grande "règle". Combiner plusieurs mesures semble la meilleure approche. La participation du public est importante pour la cause du paysage au travers par exemple de campagnes d'activités et de manifestations culturelles et paysagères et de mise en valeur visuelle pour l'usager de la qualité culturelle ou historique des abords routiers. Particulièrement en ville, une étude sociale peut être effectuée pour ces riverains affectés.

## **Développement de la réglementation des véhicules et promotion de véhicules moins polluants**

Les systèmes de transport varient considérablement d'un pays à l'autre. Nous ne vivons cependant pas dans le vide. Nous partageons en commun une terre, grandement affectée par les millions de véhicules que nous employons. Des techniques pour réduire les effets nocifs des véhicules à moteur sont déployées de par le monde. Un processus d'examen détaillé et de documentation sur les pratiques efficaces servirait de plateforme intellectuelle pour un progrès technologique continu de manière durable, en examinant les normes et les contrôles et en testant les programmes actuellement utilisés ainsi que les pratiques efficaces pour l'air et le bruit.

La documentation devrait inclure une étude des succès en renouvellement de matériels dans les efforts pour améliorer les flottes de véhicules propres, l'identification de politiques de transport qui ont réussi à influencer les changements de comportement et ont aidé à réduire la pollution de façon substantielle ainsi qu'une comparaison des programmes subventionnés et incitatifs, des mesures légales et des programmes d'éducation qui ont accru l'usage de véhicules moins polluants.

# REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES SELECTIONNEES

## Précédents rapports AIPCR

- Processus de décision pour un transport durable. Référence AIPCR : 21.33.B, 1999
- Méthodes pour obtenir la participation du public à l'élaboration des projets routiers. Référence AIPCR : 04.05.B, 2000.

## Rapports AIPCR devant être publiés pour le Congrès de Durban

- Evaluation et limitation of impacts des réseaux routiers et des politiques de transport.
- Processus de décision dans la mise en œuvre de politiques de transport routier durables.

## Articles dans Routes / Roads

- Stratégies de développement routier durable, n° 314, avril 2002.
- Mesures de protection des zones sensibles, n° 314, avril 2002.

## Autres

- Agence européenne de l'Environnement : TERM 2002 - Paving the way for EU enlargement - Indicators of transport and environment integration. EEA, Environmental issue report No 32, 2002.
- OCDE : Greenhouse Abatement Policies in the Transport Sector: Overview, 2000.
- Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) : Politiques de transport durable. Ed. OCDE, 2000.
- Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) : Assessing the benefits of transport. Ed. OCDE, 2000.
- OCDE : Integrated strategies for safety and environment ; OECD/RTR 2001.
- Conférence européenne des Ministres des Transports (CEMT) : Transports urbains durables : la mise en œuvre des politiques – Messages-clés pour les gouvernements. Ed. OCDE, 2002.
- Banque mondiale : Roads and the environment, 1997.
- Banque mondiale : Country Assistance Strategies and the Environment (CASE): Framework for a Best Practice Study. Washington DC, 2000.
- Nations Unies : Report of the World Summit on Sustainable Development, Johannesburg, South Africa, 26 August- 4 September 2002. A/CONF.199/20.