



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/375/Add.2
1 décembre 2004

FRANÇAIS
Original: FRANÇAIS et ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-huitième session, 27-29 octobre 2004)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS
SUR SA QUATRE-VINGT-DIX-HUITIÈME SESSION**

Propositions d'amendement à l'Annexe II de l'Accord européen sur
les grandes routes de trafic international (AGR)

Additif

Le présent document reprend l'ensemble des propositions d'amendement apportées à l'Annexe II de l'AGR (ECE/TRANS/16 et Amendements 1 à 9*) telles qu'adoptées par le SC.1 lors de sa quatre-vingt-dix-huitième session (voir rapport TRANS/SC.1/375, paragraphes 25-28). À la fin du présent document figure un mémorandum explicatif des propositions présentées.

* * *

* Une version consolidée prenant en compte les amendements 1 à 8 existe sous la cote TRANS/SC.1/2002/3.

Propositions d'amendement à l'Annexe II (Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international) de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Amendements concernant le SOMMAIRE

Insérer la nouvelle section V ci-après (les sections V (Environnement et aménagement paysager) et VI (Entretien) actuelles devenant respectivement les sections VI et VII) :

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

1. Systèmes de gestion du trafic
2. Poste de contrôle-commande
3. Issues de secours et moyens d'accès pour les secours
4. Équipement des tunnels
 - 4.1 Dispositifs d'éclairage, alimentation et circuits électriques
 - 4.2 Dispositifs de secours
 - 4.3 Systèmes de ventilation
 - 4.4 Autres dispositifs et systèmes pouvant améliorer la sécurité »

Remplacer le sommaire de la section V actuelle (ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER), devenue la section VI, par le suivant :

« VI. ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

1. Considérations générales
2. Intégration de la route dans l'environnement
3. Principales nuisances de la route sur l'environnement
 - 3.1 Pollution de l'eau
 - 3.1.1 La pollution pendant les travaux
 - 3.1.2 La pollution saisonnière
 - 3.1.3 La pollution accidentelle
 - 3.1.4 La pollution chronique
 - 3.2 Le bruit
 - 3.2.1 Paramètres à prendre en compte
 - 3.2.2 Mesures à prendre
4. Prise en compte de l'environnement paysager et culturel ».

Remplacer le numéro de la section VI actuelle (ENTRETIEN) par le numéro VII.

Amendements concernant le corps de l'Annexe II

I. GENERALITES

...

Ajouter à la fin du deuxième alinéa ce qui suit :

« Les dispositions de la présente annexe qui concernent les tunnels s'appliquent lorsque leur longueur est supérieure à 500 mètres. Toutefois, certaines de ces dispositions ne s'adressent qu'aux longs tunnels.»

...

II. CLASSIFICATION DES ROUTES INTERNATIONALES

...

II.2 Routes express

Remplacer le texte actuel par ce qui suit:

«Une route express désigne une route réservée à la circulation automobile, seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés,

- i) qui interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée;
- ii) qui ne croise à niveau ni voies de chemin de fer, ni voies de tramway, ni chemins pour la circulation de piétons.»

...

III. CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

III.1 Considérations générales

Dans la deuxième phrase « Les changements de catégorie...d'un soin particulier » du troisième alinéa en partant de la fin, ajouter dans la parenthèse, après le mot « échangeurs », les mots « , aires de péage, postes frontière. ».

...

III.2 Profil en long et tracé en plan

III.2.1 Paramètres fondamentaux

Modifier comme suit le tableau sur les valeurs limites recommandées des paramètres du tracé en plan et du profil en long:

Vitesse de conception (km/h)		60	80	100	120	140
Rayon minimal en plan (correspondant au dévers maximal 7 %)		120	240	450	650	1 000
Déclivité maximale (% à ne pas dépasser)*		8	7	6	5	4
Déclivité longitudinale maximale dans les nouveaux tunnels**		5	5	5	5	5
Rayon minimal en point haut du profil en long (en m)	Sens unique	1 500	3 000	6 000	10 000	18 000
	Double sens	1 600	4 500	10 000	-	-
Rayon minimal en point bas du profil en long		1 500	2 000	3 000	4 200	6 000

* La déclivité maximale devrait être abaissée de 1 % dans le cas des routes express et des autoroutes. En cas de déclivité maximale, il conviendrait d'envisager une voie supplémentaire pour les véhicules longs.

** A moins qu'il ne soit pas possible de trouver d'autre solution du point de vue géographique. Dans les tunnels dont les pentes sont supérieures à 3 %, des mesures supplémentaires et/ou renforcées devraient être prises afin de renforcer la sécurité sur la base d'une analyse des risques.

Modifier comme suit le dernier alinéa du paragraphe:

«Les courbes du tracé en plan sont, le cas échéant, introduites par des courbes de transition.».

...

III.3 Profil en travers en section courante

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

« A cet égard, les tunnels et les ponts, en tant qu'ouvrages d'art faisant partie intégrante du système routier, devraient, dans toute la mesure du possible, avoir, à l'exception de la bande d'arrêt d'urgence, le même nombre de voies de circulation que celui existant en amont ou en aval de ces infrastructures. Toute modification du nombre de voies devrait avoir lieu à une distance suffisante de l'entrée 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 (compte tenu notamment du pourcentage des poids lourds, de la pente et de la longueur du tunnel).

Des emplacements pour arrêt en cas d'urgence (garages) devraient être prévus au moins tous les 1000m dans les tunnels bidirectionnels étroits à fort trafic.

Les nouveaux tunnels ne comportant pas de bande d'arrêt d'urgence devraient, autant que possible, être munis de trottoirs surélevés ou non, destinés aux usagers en cas d'incident. Dans les tunnels existants où il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence, ni trottoir, des mesures supplémentaires et/ou renforcées devraient être prises pour assurer la sécurité. »

III.3.1 Nombre et largeur des voies de circulation

Supprimer le deuxième alinéa (Le débit de dimensionnement...) et le troisième alinéa (Diverses méthodes...).

...

III.5 Intersections

Avant le paragraphe III.5.1, insérer la définition suivante :

« Les intersections sont des points où se rencontrent deux courants de circulation ou plus ».

III.5.1 Choix du type de carrefour

Dans le dernier alinéa "L'utilisation des carrefours à feux... pour les usagers ", remplacer les mots «à feux (signalisation tricolore)» par «...avec feux de signalisation (système tricolore)...».

...

III.5.3.2 Caractéristiques géométriques

Modifier la première phrase du troisième alinéa comme suit:

«Les courbes horizontales doivent être raccordées par des courbes de transition d'une longueur convenable. ...»

Ajouter à la fin de cette sous-section, le point c) ainsi libellé:

«c) En cas de réduction du nombre total de voies de circulation convergentes, celle-ci devrait intervenir suffisamment en amont du point de convergence.»

...

IV. EQUIPEMENTS

...

IV.3.1 Dispositifs de retenue

Modifier le quatrième alinéa comme suit:

«Les dispositifs de retenue sont normalement à prévoir sur les ouvrages d'art et à leurs abords.».

...

IV.4.2 Panneaux à messages variables

Dans la version anglaise, remplacer « lines » par « lanes ».

...

IV.5 Éclairage routier

Remplacer la première phrase comme suit:

«L'éclairage est souhaitable dans certaines zones particulières telles que postes frontière, tunnels, aires annexes, échangeurs avec d'autres routes « E », aires de péage, etc.».

...

IV.6.3 Dispositifs de protection en présence d'animaux

Modifier le titre comme suit:

«Dispositifs de protection à l'encontre des animaux et des animaux eux-mêmes».

...

Insérer la nouvelle section V suivante (les sections V (Environnement et aménagement paysager) et VI (Entretien) actuelles devenant respectivement les sections VI et VII) :

« V. GESTION DES TUNNELS, EQUIPEMENTS 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 embouteillages à l'intérieur des tunnels, notamment en cas d'incident.

En cas de fermeture courte ou prolongée d'un tunnel, les meilleurs itinéraires de remplacement possibles devraient être prévus et indiqués aux points de déviation situés en amont du tunnel.

En cas d'accident grave, tous les tubes concernés du tunnel devraient être immédiatement fermés à la circulation. La circulation devrait être gérée de façon que les véhicules non concernés puissent quitter rapidement le tunnel.

V.2 Poste de contrôle-commande

Les tunnels longs à fort volume de trafic devraient être pourvus d'un poste de contrôle-commande. La surveillance de plusieurs tunnels peut être centralisée dans un poste de contrôle-commande unique.

Pour les tunnels commençant et finissant dans des pays différents ou relevant des autorités de différentes régions d'un même pays, un seul et unique poste de contrôle-commande devrait être désigné comme responsable à tout moment.

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

La nécessité d'aménager des issues de secours et la distance entre celles-ci devraient être décidées sur la base d'une analyse des risques du tunnel considéré. Toutefois, dans les nouveaux tunnels, des issues de secours devraient être prévues lorsque le volume de trafic est supérieur à une moyenne annuelle de 2000 véhicules/jour par voie de circulation.

La distance maximale entre deux issues de secours ne devrait pas excéder 500 mètres.

Des abris non munis d'une issue conduisant aux voies d'évacuation vers l'extérieur ne devraient pas être construits.

Dans les tunnels bitubes, en cas d'incident dans l'un des tubes, l'autre tube peut être 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 services de secours. À défaut, des communications directes avec l'extérieur ou vers une galerie de sécurité devraient être aménagées dans chaque tube.

Pour les tunnels bitubes, il conviendrait de prévoir, lorsque cela est possible du point de vue géographique, une traversée du terre-plein central (bande médiane) à l'extérieur de chaque extrémité afin de permettre aux services de secours d'accéder immédiatement à l'un ou l'autre tube.

V.4 Équipement des tunnels

Toutes les installations ou aménagements de sécurité destinés aux usagers des tunnels, notamment les téléphones d'urgence, les extincteurs, les issues de secours, les emplacements pour arrêt en cas d'urgence (garages), l'indication de la fréquence radio ou de l'utilisation de la radio devraient être signalés au moyen de signaux et panneaux parfaitement visibles. Les signaux et panneaux à utiliser sont décrits dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière.

Les équipements de sécurité requis devraient être définis sur la base d'une analyse des risques du tunnel considéré. Une liste de tels équipements est donnée ci-après. Certains de ces équipements s'adressent essentiellement aux tunnels de grande longueur et/ou à fort trafic.

V.4.1 Dispositifs d'éclairage, alimentation et circuits électriques

- Eclairage normal permettant d'assurer aux conducteurs une visibilité appropriée de jour comme de nuit;
- Eclairage de sécurité permettant d'assurer une visibilité minimale en cas de panne de l'alimentation électrique;
- Eclairage d'évacuation, tel qu'un balisage lumineux, situé à une hauteur n'excédant pas 1,5m afin de guider les usagers lorsqu'ils évacuent à pied le tunnel en cas d'urgence;
- Alimentation électrique de secours capable d'assurer le fonctionnement des équipements de sécurité indispensables à l'évacuation des usagers;
- Conception des circuits électriques, de mesure et de contrôle de telle sorte qu'une défaillance locale (due par exemple à un incendie) n'entraîne pas la perte des circuits non touchés.

V.4.2 Dispositifs de secours

- Des postes de secours comprenant au moins un téléphone d'appel d'urgence et deux extincteurs, devraient être installés aux extrémités des tunnels et le long de ces derniers à intervalles réguliers. Ces intervalles ne devraient pas dépasser 150m pour les nouveaux tunnels et 250m pour les tunnels existants.
- En outre, il y aurait lieu de prévoir une alimentation en eau pour les pompiers près des extrémités des tunnels ainsi qu'à l'intérieur, à des intervalles qui ne devraient pas dépasser 250m.

V.4.3 Systèmes de ventilation

Des systèmes de ventilation appropriés devraient être prévus pour assurer la maîtrise des polluants émis par les véhicules en conditions de circulation normale et en cas d'incident, ainsi que la maîtrise de l'air et des fumées en cas d'incendie. Lorsqu'une ventilation mécanique est nécessaire, les recommandations suivantes devraient être suivies :

- La ventilation longitudinale ne devrait être utilisée dans les tunnels à circulation bidirectionnelle ou unidirectionnelle congestionnée que si une analyse des risques du tunnel considéré montre qu'elle est acceptable et/ou si des mesures appropriées sont prises.
- Un système de ventilation transversal ou semi-transversal devrait être utilisé dans les autres cas.
- Dans les tunnels bidirectionnels à ventilation transversale ou semi-transversale, équipés d'un poste de contrôle-commande et pour lesquels la longueur et le trafic le justifient, on devrait installer des trappes d'extraction de l'air et des fumées pouvant être commandées séparément ou par groupes. En outre la vitesse longitudinale de l'air et des fumées devrait être mesurée en permanence et le processus de commande du système de ventilation ajusté en conséquence.
- Dans les tunnels bitubes, des moyens appropriés devraient être mis en œuvre pour empêcher la propagation de la fumée ou des gaz d'un tube à l'autre, en cas d'incendie.

V.4.4 Autres dispositifs et systèmes pouvant améliorer la sécurité

- Installations de retransmission radio utilisable par les services de secours;
- Systèmes de vidéo surveillance et de détection automatique des incidents et/ou incendies;
- Systèmes d'information des usagers (radio, haut-parleurs, panneaux à messages variables);
- Feux de circulation, barrières et autres équipements destinés à arrêter, s'il y a lieu, les véhicules avant les entrées du tunnel et, le cas échéant, signaux routiers et autres moyens appropriés à l'intérieur du tunnel.

- Systèmes de détection de la surchauffe des poids lourds (à installer à l'extérieur des tunnels);
- Signalisation routière et/ou marquage routier afin d'aider les usagers à maintenir une distance suffisante par rapport au véhicule qui les précède.
- Systèmes automatiques de détection des infractions aux règles de circulation, notamment celles relatives aux vitesses et à l'interdistance entre les véhicules.

V.5 Résistance au feu de la structure

La structure principale des tunnels où un effondrement local peut avoir des conséquences catastrophiques (par exemple tunnel immergé ou tunnel pouvant provoquer l'effondrement de structures voisines importantes) devrait présenter une résistance au feu suffisante. »

Remplacer les dispositions de la section V actuelle, devenue la section VI, par les suivantes :

« VI. ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

VI.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), 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.

VI.2 Intégration de la route dans l'environnement

Lors de l'élaboration d'un nouveau projet ou lors de l'amélioration de routes existantes, 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;
- 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 réglementations 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 plutôt que d'essayer de masquer le paysage existant.

VI.3. 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.

VI.3.1 Pollution de l'eau

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.

VI.3.1.1 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.

VI.3.1.2 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.

VI.3.1.3 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.

VI.3.1.4 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.

VI.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.

VI.3.2.1 Paramètres à prendre en compte

Les paramètres suivants relatifs au bruit devraient être pris en compte dans les études d'impact sur l'environnement:

- connaissance des trafics prévisionnels de jour comme de nuit et à certaines heures d'observation et de leur composition (% de poids lourds);
- zones habitées et sensibles, si nécessaire;
- connaissance du relief;
- nature du projet: nouveau, existant ou aménagement;
- connaissance du revêtement de la chaussée;
- nature des bâtiments à protéger; le traitement diffère entre les hôpitaux, les habitations ou les usines;
- catégorie de routes concernée et limites de vitesse autorisées, etc.

VI.3.2.2 Mesures à prendre

Les mesures à prendre sont:

- évitement des zones habitées ou sensibles (écoles, hôpitaux);
- installation de protections (barrières contre le bruit);
- 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, 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.).

Lorsque l'installation de barrières contre le bruit est considérée, il devrait être porté une attention particulière lors de leur construction afin de s'assurer qu'elles s'intègrent au mieux dans le paysage et de compenser pour les usagers toutes les informations cachées.

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 et de repos, etc.

Pour des raisons essentiellement de sécurité, la publicité commerciale à proximité des routes doit être évitée.»

Modifier la numérotation et le contenu de la section VI actuelle (ENTRETIEN), devenue la section VII, comme suit :

« VII. ENTRETIEN

VII.1 Considérations générales

Ajouter à la fin du deuxième alinéa (Il est souhaitable de prévoir... de la circulation) les mots :

«... et la sécurité.»

Insérer, après le deuxième alinéa, un nouvel alinéa ainsi libellé:

« La fermeture totale ou partielle de voies de circulation pour les besoins de travaux programmés d'entretien ou de construction devrait toujours intervenir à l'extérieur des tunnels. »

Dans la version anglaise, remplacer, dans le troisième alinéa de la sous-section VII.1

« L'entretien concerne...bâtiments, etc. », le mot « building » par « buildings ».

...

VII.2 Gestion de l'entretien

Dans la version anglaise, remplacer, au début de la deuxième phrase du premier alinéa, le mot « facilities » par « mesures ».

...

VII.3 Aspects particuliers de l'entretien

... »

MEMORANDUM EXPLICATIF (Justification des amendements proposés)

Les propositions d'amendement présentées visent à compléter les dispositions de l'annexe II de l'AGR - qui traite des conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international - sur deux sujets qui ont pris ces dernières années une importance croissante, à savoir : la sécurité dans les tunnels et l'environnement.

Concernant les tunnels, il est apparu nécessaire, suite aux graves accidents qui se sont produits dans les tunnels alpins, d'introduire des mesures visant à renforcer la sécurité de ces infrastructures sur les routes « E » en prenant pour base les recommandations pertinentes formulées par le Groupe spécial multidisciplinaire d'experts sur la sécurité dans les tunnels, créé sous l'égide de la CEE-ONU, dans son rapport TRANS/AC.7/9 et Add.1. Tel est donc l'objet des modifications introduites aux paragraphes III.2.1, III.3, à la section V (en totalité) et au paragraphe VII.1.

Quant à l'environnement, il est devenu aujourd'hui une responsabilité qui s'impose à tous si l'on veut préserver les ressources et l'avenir des générations futures. Ce sujet très vaste interfère sur de très nombreux domaines dont celui des infrastructures routières du fait de l'impact que peut avoir une route en matière de nuisances (pollution, bruit) et de ses effets sur l'homme, l'air, la faune, la flore, les sols, le paysage, le patrimoine culturel. C'est pourquoi, la prise en compte de ces éléments doit être étudiée avec attention afin d'en maximiser les effets positifs et de corriger les effets négatifs.

Certes, l'AGR actuel contient déjà quelques dispositions à ce sujet, mais celles-ci s'avèrent aujourd'hui insuffisantes. L'objectif des propositions présentées est donc de développer les points sur lesquels une attention particulière devrait être portée lors de la construction d'une nouvelle route ou de l'aménagement d'une route existante. Les dispositions afférentes à ce sujet sont développées à la section VI (en totalité).

Enfin, le Groupe de travail sur les transports routiers de la CEE-ONU (SC.1) a saisi l'occasion de ces modifications majeures pour compléter, ajuster, moderniser ou mettre à jour d'autres dispositions. Celles-ci figurent aux paragraphes II.2, III.1, III.2.1 (tableau et dernier alinéa du paragraphe), III.3.1, III.5, III.5.1, III.5.3.2, IV.3.1, IV.5, IV.6.3. Des corrections à la version anglaise ont par ailleurs été apportées. Elles concernent les points IV.4.2, VII.1 et VII.2.
