

Plan stratégique de PIARC (Association mondiale de la Route) - 2024-2027

COMITE TECHNIQUE 3.4 – DURABILITE ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET DU TRANSPORT

Vue d'ensemble

Diverses stratégies ont été élaborées et mises en œuvre dans différents pays pour limiter l'impact sur la pollution atmosphérique des zones à forte circulation routière, y compris les ZEZ/ZFE, pour lesquelles on commence à disposer d'un retour d'information. Les problèmes de bruit liés à la circulation se posent également le long des grands axes routiers, qui connaissent généralement des volumes de trafic élevés, tandis que le bruit récurrent constitue un risque majeur pour la santé des riverains.

Les diverses mesures d'atténuation de la qualité de l'air et du bruit constituent un élément essentiel de la durabilité environnementale autour des routes et doivent donc être étudiées et améliorées dans les pays développés comme dans les pays à revenu intermédiaire. Le problème du bruit peut également être important à proximité des voies ferrées.

La fragmentation des habitats de la faune par les projets routiers constitue une menace pour les espèces animales. La survie des individus de ces espèces est compromise lorsqu'ils ne peuvent disposer d'un territoire suffisamment grand pour se nourrir, se reproduire ou accomplir les comportements inhérents à leur espèce. Dans ce cas, des passages à faune sont nécessaires pour établir une connexion entre les parties de l'habitat situées de part et d'autre de la route. Ces passages doivent être adaptés pour être facilement utilisés par chaque espèce cible, en fonction de ses caractéristiques propres, qu'il s'agisse d'un grand ou d'un petit mammifère, d'un reptile ou d'un amphibien. Pour concevoir et optimiser ces aménagements, des études sont nécessaires pour partager les bonnes pratiques.

3.4.1 Atténuation de la pollution atmosphérique et zones à émissions nulles/faibles

Objectif : Les problèmes de pollution atmosphérique sont souvent observés à proximité des routes dans les zones urbaines, où se concentrent, outre les véhicules, de nombreuses sources d'émissions telles que les usines, les bureaux et les immeubles d'habitation.

Afin de réduire cette pollution atmosphérique, diverses stratégies ont été élaborées et mises en œuvre dans différents pays, y compris les ZEZ/ZFE, pour lesquelles un retour d'information est disponible.

Le travail de ce comité consistera à évaluer l'efficacité des différentes mesures d'atténuation, en particulier celle de la ZEZ/ZFE.

Questions préliminaires de recherche :

- Étudier et évaluer la manière dont l'administration des routes met en œuvre des mesures d'atténuation opérationnelles.
- Fournir un retour d'information sur l'expérience des zones à émissions nulles/faibles et évaluer ces mesures dans les différents contextes dans lesquels elles ont été introduites.
- Des solutions d'éco-infrastructure innovantes et durables pour les routes et les rues pourraient également faire partie de ce thème.

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les agences routières et l'industrie routière car la pollution de l'air est responsable de nombreux décès et son atténuation est un défi majeur pour les agences routières.

Public : Agences routières, ingénieurs civils.

Produits livrables : Rapport technique, séminaire, publication de la terminologie et des données.

Contexte des travaux du CT sur ce sujet : Les travaux menés s'appuieront sur les travaux du précédent comité 3.4, ses réalisations et ses différentes publications, mais aussi sur les nouveaux éléments devenus disponibles dans ce domaine depuis la fin de l'année 2023.

Les pays à revenu faible et moyen inférieur : Les PRFM sont particulièrement vulnérables à ce risque et la nécessité d'un développement durable rend ce travail particulièrement important pour eux.

Durée potentielle : 4 ans.

3.4.2 Pollution sonore

Objet : Les problèmes de bruit liés à la circulation routière se posent le long des routes principales qui ont généralement un volume de trafic élevé, y compris un certain nombre de camions et de poids lourds, et qui comptent de nombreuses propriétés résidentielles dans leur voisinage. Le bruit de la circulation routière se compose principalement du bruit des moteurs, du bruit de l'air d'admission, du bruit des gaz d'échappement, du bruit du vent et du bruit du frottement des pneus sur la route, qui sont tous considérés comme des sources de bruit de la circulation routière. Le problème du bruit peut également être important à proximité des voies ferrées.

Questions préliminaires de recherche :

- Évaluer les améliorations apportées à la conception, à la construction et à l'entretien des chaussées, et examiner les nouveaux traitements de surface afin d'optimiser les performances acoustiques.
- Évaluer les améliorations possibles de la conception, de la construction et de l'entretien des chemins de fer.
- Tenir à jour la base de données sur le bruit.
- Étudier les meilleures pratiques en matière de procédures décisionnelles pour le choix des méthodes et mesures de protection.

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les agences routières et l'industrie routière car le bruit de la circulation est responsable des dommages causés à la santé des résidents locaux et constitue un problème majeur pour les projets de développement routier.

Public : Agences routières, ingénieurs civils, urbanistes.

Produits livrables : Rapport technique, études de cas, résumé à fort impact, séminaire, application logicielle gérée (base de données sur le bruit).

Contexte des travaux du CT sur ce sujet : Les travaux menés s'appuieront sur les travaux du précédent comité 3.4, ses réalisations et ses différentes publications, mais aussi sur les nouveaux éléments devenus disponibles dans ce domaine depuis la fin de l'année 2023.

Les pays à revenu faible et moyen inférieur : Les PRFM sont particulièrement vulnérables à ce risque et la nécessité d'un développement durable rend ce travail particulièrement important pour eux.

Durée potentielle : 4 ans.

3.4.3 Impact des routes et du transport routier sur la faune et la biodiversité

Objectif : Les habitats de la faune sauvage fragmentés par les projets routiers constituent une menace pour les espèces animales. La survie des individus de ces espèces est compromise lorsqu'ils ne peuvent disposer d'un territoire suffisamment grand pour se nourrir, se reproduire ou accomplir les comportements inhérents à leur espèce. Dans ce cas, des passages à faune sont nécessaires pour établir une connexion entre les parties de l'habitat situées de part et d'autre de la route. Ces passages doivent être adaptés pour être facilement utilisés par chaque espèce cible, en fonction de ses caractéristiques propres, qu'il s'agisse d'un grand ou d'un petit mammifère, d'un reptile ou d'un amphibien.

Questions préliminaires de recherche :

- Solutions d'éco-infrastructures innovantes et durables pour les rues, les routes et les autoroutes.
- Identifier comment les projets routiers affectent les habitats de la faune et de la flore et leur connectivité.
- Évaluer l'efficacité de la conception des corridors et leur rôle dans la connectivité des habitats écologiques.

Importance pour les agences routières : Ce travail est important pour les agences routières et l'industrie routière car il leur permet de comprendre l'impact des projets routiers sur les habitats de la faune et leur connectivité et de prendre en compte ce sujet dans les projets futurs.

Public : Agences routières, ingénieurs civils

Produits livrables : Rapport technique, études de cas, résumé à fort impact, séminaire, application logicielle gérée (base de données sur le bruit).

Contexte des travaux du CT sur ce sujet : Les travaux menés s'appuieront sur les travaux du précédent comité 3.4, ses réalisations et ses différentes publications, mais aussi sur les nouveaux éléments devenus disponibles dans ce domaine depuis la fin de l'année 2023.

Les pays à revenu faible et moyen inférieur : Les PRFM sont particulièrement vulnérables à ce risque et la nécessité d'un développement durable rend ce travail particulièrement important pour eux.

Durée potentielle : 4 ans.