

L'ENVIRONNEMENT ET SANTE

I- Généralité:

1- Définition :

Environnement ou **nature**, monde environnant dans toute la variété infinie de ses manifestations. Ensemble des éléments **naturels** ou **artificiels** qui comprend les **hommes**, les **animaux**, les **végétaux**, les **minéraux**, etc.

Il présente une réalité objective existant en dehors et indépendamment de la **conscience**. Elle n'a ni commencement ni fin, elle est infinie dans le **temps** et l'**espace** et se trouve en **mouvement** et en changement perpétuels. On désigne parfois par le terme nature la **biosphère** de notre **planète**, qui n'est qu'une partie de la nature.

C'est la biosphère engendrée par le développement antérieur de la nature qui a réuni les conditions de l'apparition de l'**homme**. Cependant, c'est le **travail** qui joua un rôle décisif dans ce processus.

2- Composition :

L'apparition de la société modifie notablement la N. elle-même (**Noosphère**).

En Découvrant les lois objectives de la N., en agissant sur elle avec des instruments et des moyens de travail spécialement créés, l'homme utilise la matière et l'énergie fournies par la N. pour produire des biens matériels indispensables à la société humaine.

Le **milieu naturel** se trouve complété par un **milieu artificiel** qui représente ce que l'on appelle : « **seconde nature** », c'est-à-dire l'ensemble des **objets artificiels** créés par la **production sociale**.

Les **hommes** ne peuvent modifier, transformer la nature dans le sens voulu qu'en se guidant sur les **lois** de la nature, en mettant à contribution les forces et les processus naturels, d'une combinaison rationnelle entre l'activité productive de la **société** et les processus naturels globaux.

II- La dégradation de l'environnement :

Le **brut**, la **pollution**, la **consommation d'énergie**, la **dégradation paysagère**, mais aussi les

Accidents sont les principales **atteintes à l'environnement** causées par les transports. En **octobre 1999**, le Conseil de l'Union européenne a décidé d'intégrer les questions d'environnement et de **développement durable** dans la politique commune des transports.

Une des principales préoccupations est la sécurité routière : le transport routier (**voitures et poids lourds**) a causé **40 000 morts** et **1,7 million de blessés** en **2000** en Europe.

III- La conservation de l'environnement :

Par ailleurs, la **réduction des nuisances** passe par diverses solutions : amélioration de la

qualité de l'air et réduction des gaz à **effet de serre** par l'installation du **pot catalytique** sur les véhicules, développement des transports collectifs en zone urbaine et du **transport combiné** pour les marchandises. Enfin, les infrastructures nouvelles prennent de plus en plus en compte la préservation d'une qualité paysagère en multipliant les constructions souterraines ou **semi-enterrées** (autoroutes, gares de TGV...) et les plantations végétales le long des parcours.

Thérapie dure ou méthode douce : en matière de **prévention des risques naturels**, tels que les **inondations**, **deux philosophies** s'affrontent.

Les tenants d'une **régulation** des crues dans les bassins artificiels s'opposent aux partisans d'une **rétenction naturelle** dans des **prairies** vierges de toute installation humaine.

Pendant des **décennies**, la **première solution** a été encouragée, notamment sur les grands fleuves. Le gouvernement privilégie aujourd'hui la **seconde manière**. Pourtant le « **lobby des barrages** » est encore influent dans les **six établissements publics** territoriaux de bassin (**EPTB**), créés au début des **années 1980**. Ces structures décentralisées sont chargées, entre autres, de la prévention des inondations.

Le ministère de l'environnement préfère axer sa politique sur les plans de prévention des risques (**PPR**), créés par une **loi** du **2 février 1995**. Ces documents recensent les zones inondables afin de les rendre inconstructibles mais leur mise en place se heurte au blocage d'élus locaux, qui n'apprécient pas de sacrifier une portion de leur territoire, ou de leur citoyens qui ont déjà construit dans ces zones sensibles et craignent pour la valeur de leurs biens. La **Somme** est un des départements les plus en retard dans ce domaine.

Benoît Hopquin, « Le Monde », **29 avril 2001**.

