

LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

I- L'Autoroute de la Maurienne contraintes naturelles et environnementales:

Dernier chaînon manquant d'un itinéraire « **sans feu rouge** » entre l'Europe du Nord et l'Italie du Sud, le dernier tronçon de l'autoroute de Maurienne **A43 (Savoie)** a été ouvert à la circulation **mercredi 12 juillet**. (...). Il met un terme au chantier lancé **en 1993** d'une nouvelle voie de communication, de **63,5 km**, doublant la **RN6** en direction du tunnel de Fréjus et de l'Italie. (...).

Dans cette dernière section amont, où la vallée est très étroite et les versants instables, les entreprises ont dû se livrer à des prouesses techniques. (...). Alors que la pente approche les **5%**, se succèdent **huit viaducs**, **neuf passages inférieurs** et un tunnel bidirectionnel à **trois voies** de **3,6 km**. (...). Les responsables de la société française du tunnel routier (**SFTR**), concessionnaire de l'ouvrage jusqu'en **2005**, ont profité du chantier de l'autoroute pour réaliser une opération d'aménagement du territoire en requalifiant toute une vallée de **40 000 habitants** et de **75 000 lits** touristiques, défigurées par des usines à l'abandon et des décharges industrielles.

Les carrières ouvertes pour les besoins du chantier ont été engazonnées au fur et à mesure des travaux, les gravières transformées en plan d'eau de près de 100 00 arbres ont été plantés.

45 km de **digues** ont été construites le long de l'Arc en prévision de crues centennales, certains **torrents** étant déviés, d'autres canalisés sous des **trachées** couvertes pour franchir l'autoroute. **5%** du **budget** total de l'autoroute ont été consacrés à des actions environnementales et paysagères.

Ph. Révil, « Le Monde », 21 juillet 2000.

- **Quelles contraintes la montagne oppose-t-elle à la construction de voies de communication ?**
- **Comment les hommes les surmontent-ils ?**

- L'intégration des économies et des territoires dans le cadre de l'Union européenne passe par

le développement d'un **réseau équilibré** de communications et de transports. Dans les **détroits**, la construction de **ponts** relie les territoires insulaires au continent : les ponts de l'**Oresund** et de **Storebaelt** facilitent la circulation entre les **îles danoises**, la **Suède** et le reste de l'Europe.

- La construction de **tunnel sous la manche** a permis de renforcer l'ouverture de la **Grande**

Bretagne vers l'Europe ; l'amélioration des **liaisons transalpines** doit permettre de développer les échanges avec les pays d'Europe centrale et de l'Est.

D'autre part, l'extension du **réseau TGV** a dynamisé l'économie des villes desservies : la perspective d'un cadre de travail agréable à **trois heures** de **Paris** a attiré les entreprises vers la **Provence**.

- A l'échelle d'une agglomération, les transports apparaissent comme un **élément essentiel des opérations d'urbanisme** : le développement d'un réseau de transports collectifs de qualité (**métro, tramway...**) doit permettre une meilleure accessibilité des quartiers périphériques et éviter ainsi leur **marginalisation** économique ou sociale.

II- Les enjeux environnementaux :

- 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.

- 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.

- **Les Alpes, fragiles !**

« Zone très sensible, les Alpes sont l'exemple type d'une région où les **écosystèmes** et **l'environnement** sont très vulnérables », conclut l'étude « **Transport soutenable par**

l'environnement dans la région alpine », réalisée en **France**, en **Suisse** et en **Autriche** dans le cadre d'un projet pilote de l'**OCDE**. « Une vulnérabilité due à la situation topographique et climatique ». En clair, la forme des vallées (en U et en V) et les particularités météorologiques empêchent les émissions résultant des procédés de combustion de s'échapper. Résultat : « la pollution atmosphérique et le bruit ont non seulement des effets négatifs sur l'environnement mais sont également la cause de risques sanitaires élevés ».

« Sur la planète entière, peu de reliefs élevés sont, du fait de l'économie, dans une situation aussi vulnérable que les Alpes », concluait, **en 1998**, le conseil général des Ponts et Chaussées. En cause, le développement des transports routiers qui, s'il devait se confirmer, « verrait les émissions de **CO2** progresser de **40%** en **2030** ».