

XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003

RAPPORT NATIONAL
DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2
Route et qualité de vie

Prof. Eng. František Lehovec

Technical University of Prague
Faculty of Civil Engineering
Department of Road Construction
Thákurova 7
166 29 Praha 6
Czech Republic

Phone: +420-224311085
Fax: +420-224311085
E-mail: lehovec@fsv.cvut.cz
www.fsv.cvut.cz

Co-rédacteurs :

Jan Švarc
Vladimír Vorel
(The Management of Roads and Highways Czech Republic)

Priorités et procédés utilisés en République tchèque

RESUME

Le chemin de transport est le promoteur du développement économique, scientifique et culturel. Cet approche est tout a fait habituel au cours de l'histoire de la civilisation. Le transport appartient aux secteurs ayant la position clé dans l'économie nationale. Il y a deux raisons pour cela. La raison classique est la dépendance du développement économique des régions à la qualité des services de transport. Aujourd'hui il y a une raison de plus. Le transport est le secteur où les investissements étrangers éventuels ont une telle envergure, qu'ils influencent d'une façon principale la stabilité économique de l'état. C'est pourquoi il faut, avec l'activité maximale, préparer et diffuser les projets de transport, qui vont à la rencontre des intérêts européens, valorisent la localisation stratégique au centre du continent et sont ainsi aussi dans l'intérêt de la République tchèque.

Le plan d'aménagement du territoire est le moyen de l'évaluation complexe et de la décision qualifiée dans la région sur la base d'un accord obtenu (le compromis).

Le plan d'aménagement du territoire apporte dans la région la stabilité des conditions pour l'utilisation du territoire. La stabilité est favorable pour l'allocation des investissements (les règles et les limitations sont spécifiées, le potentiel du territoire est clair, la manière d'attachement à l'infrastructure technique et au transport est distincte).

Le système existant de décisions concernant le corridor du transport provoque la non-clarté de procédé. Une série exigée des expertises et évaluations séparées traite le problème isolément selon les points de vue des domaines individuels. Une vue s'impose au détriment des autres. Dans l'intérêt d'objectivisation de tout le procédé il faut trouver une telle démarche, qui permettra dans le cadre de la préparation d'un plan d'aménagement du territoire de définir le plus précisément l'intérêt public réel, et introduire cet intérêt dans le plan d'aménagement du territoire.

Si au cours de préparation de la loi nouvelle sur le planning d'aménagement du territoire on réussira à ordonner davantage le processus d'évaluation des influences et des paramètres dans les relations mutuelles, il serait plus facile de déterminer la mesure de l'utilité publique, et considérablement plus difficile de présenter certains intérêts particuliers comme les intérêts publics.

Afin de faire une évaluation impartiale du programme de la construction de l'infrastructure de transport, un comité spécial a été créé auprès du parlement de RT en 1999, intitulé „Forum de transport“. Les Ecoles Supérieures ont préparé les études indépendantes pour les discussions du comité, qui se déroulaient en présence ouverte des institutions intéressées et des initiatives publiques. Les impacts positifs des routes de grande capacité sur le développement du territoire, sur l'augmentation de sécurité et sur la baisse des influences néfastes sur la population (bruit, émissions) ont été présentées, afin de soutenir la construction d'une infrastructure de transport.

1. Transport comme un élément de stimulation du développement de territoire

Dans l'appréciation de RT, que la Commission Européenne a élaboré suite à la demande d'adhésion à l'UE, il a été constaté que le réseau routier était suffisant par son longueur, mais il n'avait pas assez de routes de capacité importante et de autoroutes. Le réseau routier est comparable aux pays de l'UE du point de vue de son densité, mais pas de sa qualité, compatibilité du réseau et de son état technique. Les moyens financiers alloués à l'infrastructure routière sont en retard de long terme sur les volumes recommandés pour la construction par l'UE, à savoir de 1.5 - 2 % PNB.

Le niveau bas du système de transport limite la mobilité des marchandises et des personnes, étrangle les possibilités de croissance économique intérieure, et crée une barrière insurmontable de l'intégration au marché commun. Le transfert aux standards de transport de l'UE est un élément de capacité d'être en concurrence. Il exige de mettre l'accent sur les aspects sociaux, écologiques et de sécurité.

Le transport routier a une position spécifique dans le réseau des chemins de transport. Il réalise la partie majeure des volumes et des relations de transport des personnes et des marchandises. Ces réalités, soutenues en perspective par les prévisions d'une autre tendance de croissance, se projettent dans la quantité croissante des courants de transport, ainsi que dans l'orientation spatiale variable des courants de transport majeurs et supplémentaires. Le transport routier aux ses exigences demande avec insistance croissante le réseau relié des tracés de transport supérieurs de grande capacité sans collisions. Ces tracés avec la structure orientée, systématique et fonctionnelle devraient devenir la partie active et intégrée des espaces urbanisés.

Il n'y a pas aucune doute que la localisation, la fonction et le niveau des chemins de transport sont étroitement liées avec le développement et la stabilisation socio-économique du territoire, c.a.d. des agglomérations, des régions et de leurs zones partielles. La qualité des chemins de transport, les services de transport, l'optimisation de ses distributions spatiales afin d'assurer les services efficaces, ayant égard à l'écologie et permettant la traversée etc., influencent expressivement la fonction productrice de ces espaces, et en macro-espace aussi la mesure de l'intégration possible aux structures européennes. Il faut considérer le transport et les chemins de transport comme la base des segments de stabilité et de développement - les piliers de chaque territoire.

Les systèmes liés, vertébrales des autoroutes et routes express, jouent le rôle porteur dans le réseau supérieur des chemins de transport européens et intérieurs. Dans les régions intensivement urbanisées ces chemins de transport dans la fonction des axes du transport et de l'urbanisme assurent non seulement les transports à longues distances, mais à travers des noeuds bien localisés de connexion aux systèmes de transport inférieurs, le service spatial supérieur et l'accessibilité de l'espace urbanisé considéré. Problème de base au cours de la recherche du corridor est ici l'obtention d'un tracé efficace du point de vue économique et d'exploitation, et du système de communications lié à la coordination stricte, en plein accord avec les limites fonctionnelles, les conditions et les exigences du territoire fortement urbanisé.

Dans les „zones libres“ du territoire, sporadiquement urbanisées avec la fonction principale naturelle, agricole ou de paysage, ces corridors ont la fonction principale de connexion. L'effet global de ce corridor de longue distance et de grande capacité peut être apprécié dans la région comme pas économique et écologiquement changeant, un élément qui trouble le cadre naturel et calme de la région, pour laquelle ce chemin de transport n'est exploitable que dans la mesure limitée. Le passage du corridor à travers la région peut être totalement indésirable pour certains groupes d'intérêt.

Au cours de la préparation de ces projets du point de vue de planning d'aménagement du territoire, du transport et d'ingénierie, il y a d'une côté les exigences, produites par la croissance insupportable de mobilité de la population, les demandes de raccourcissement des distances de transport, de la distribution efficace des ressources et des buts liés à la localisation spatiale des chemins de transport, les demandes de la localisation des „noeuds“ dans la région, de la capacité et de l'équipement du chemin de transport, de l'économie de l'exploitation, coûts d'investissement, etc. De l'autre côté il est nécessaire de projeter toutes ces demandes et les coordonner avec tous les composants fonctionnels du territoire, les conditions, les limites, l'organisation spatiale du territoire, avec les exigences de l'hygiène, des intérêts de protection de la nature, avec les demandes de l'administration étatique et publique, de l'autonomie communale, avec les intérêts différents du public et parfois apparemment difficilement compatibles, des initiatives des citoyens, des militants écologiques, etc.

Sur cette caractéristique simplifiée nous pouvons spécifier les domaines principaux de problèmes. Au cours de la préparation de longue durée du processus de la proposition, préparation et réalisation des tracés nouveaux des routes il faut les identifier, évaluer d'une façon complexe, coordonner, résoudre ou chercher les propositions nouvelles de compromis, les mesures de compensation, de protection, des solutions non standard, etc. afin d'obtenir la compatibilité mutuelle, l'accord et la stabilisation du tracé donné.

L'obtention de la compatibilité mutuelle, d'un accord concernant l'utilisation globale fonctionnelle et l'arrangement spatial de la région fondé sur la préparation minutieuse, complexe et systématique, inclusivement des prévisions indispensables et efficaces, c'est la substance du planning d'aménagement du territoire. Ses buts sont définis dans la loi sur le planning d'aménagement du territoire.

2. Planning de l'aménagement du territoire comme le moyen de l'évaluation complexe et de la décision qualifiée dans la région

Le planning d'aménagement du territoire permet, comme la loi de construction le dit, la solution complexe de l'utilisation fonctionnelle du territoire, définit les principes de son organisation, coordonne la construction d'une façon matérielle et chronologique, de même que les autres activités qui influencent le développement du territoire. La documentation du planning d'aménagement du territoire crée les suppositions pour l'obtention des accords mutuels et de la compatibilité possible des valeurs naturelles, civilisatrices et culturelles au territoire en considérant la protection de l'environnement et des composants principaux.

Le plan d'aménagement du territoire préparé, discuté et ensuite agréé dans ses étapes individuelles crée les conditions pour l'équilibre, la stabilité et le développement du territoire; il détermine son cadre juridique. Pour les lignes de transports supérieures, spécifiées au niveau des plans d'aménagement de grands ensembles territoriaux (PA GET), les corridors de transport sont définis comme les constructions d'utilité publique, qui sont, après les discussions et l'approbation, respectées et protégées d'une façon obligatoire. La partie inséparable et la condition de l'approbation de PA GET est la documentation de l'impact sur l'environnement (SEA), discutée avec le Ministère de l'Environnement et approuvée par lui. Cette documentation du grand ensemble territorial complexe, préparée et approuvée, assure la condition de base de la préparation du projet et de la réalisation des constructions destinées au transport, qui sont d'utilité publique dans le territoire.

L'acquisition et la finition de la documentation du planning d'aménagement du territoire est le processus continu et à long terme. Dès 1990 jusqu'à présent ce processus a passé le développement relativement dramatique qui, dans certaines parties problématiques, a touché aussi la chronologie de la finition et de l'approbation de plusieurs documents du planning d'aménagement du territoire (exemple caractéristique est la rocade de ville de Plzen. Sa réalisation est en retard de 6 ans par rapport aux tronçons voisins de l'autoroute).

Il est pertinent de rappeler les changements des organes chargés par la loi de réaliser la documentation du planning de l'aménagement de grands ensembles territoriaux entre 1990 - 2000.

- jusqu'au 31.11.1990 l'administration régionale
- 1.12.1990 - 31.10.1992 le Ministère de l' Environnement
- 1.11.1992 - 30.10.1996 le Ministère de l' Economie
- 1.11.1996 - 31.12.2000 le Ministère pour le Développement régional
- dès 1.1.2001 l'administration régionale (régions créées de nouveau)

Pour la coordination éventuelle et pour le suivi des relations entre la préparation des autoroutes, des routes express et de l'état d'acquisition de la documentation du planning d'aménagement de grands ensembles territoriaux dans la République tchèque, le Ministère pour le Développement régional en sa fonction de réalisateur (entre 1996 et 2000), en coopération avec le Ministère du Transport et des télécommunications et la Direction des routes et autoroutes, a préparé en relation avec les délibérations du gouvernement sur le développement des réseaux de transport, et avec l'harmonogramme de la couverture financière, la documentation principale comparative ordonnée. Cette documentation sert comme le dossier important d'information pour l'identification des incompatibilités mutuelles, des problèmes, des conflits, des défauts et des décisions ultérieures.

Une partie de documents élaborés est un aperçu actuel sur la couverture des superficies de la RT par les plans d'aménagement de grands ensembles territoriaux, préparés pendant la période 1990 – 2001, qui se trouvent dans les différentes étapes de réalisation ou de l'approbation.

Parmi le nombre total de 65 plans d'aménagement de grands ensembles territoriaux, il y en a 24, qui sont finis et approuvés, 17 sont dans l'étape d'une proposition discutée, 6 finis, mais pas encore discutées. Les autres, c.a.d. 18 PA GET, se trouvent en étape du concept discuté ou fini, ou en étape de reconnaissance et d'analyse. Une partie de la documentation élaborée „Aperçu des plans d'aménagement de grands ensembles territoriaux approuvés et en préparation avec la projection des autoroutes et routes express selon la délibération du gouvernement de RT“ est une moyenne territorial du réseau des autoroutes et routes express sur le territoire de la RT existant préparé et proposé, selon le document „ Proposition du développement des réseaux de transport en République tchèque jusqu'à l'an 2010.

Une autre partie de cet aperçu complexe est l'information sur l'état de la documentation élaborée ou approuvée par le Ministère de l'Environnement sur l'impact de la construction sur l'environnement (EIA) concernant les chantiers individuels de transport. La documentation généralisée dans la mesure de RT est élaborée dans la forme digitale graphique en échelle 1 : 5000 000. Elle est complétée par le tableau synoptique lié à la documentation du planning d'aménagement du territoire de même qu'aux constructions individuelles des autoroutes et routes express en préparation.

De l'évaluation des expériences antérieures il découle que le système existant de décisions concernant le corridor du transport provoque la non-clarté de procédé. Une série exigée des expertises et évaluations séparées traite le problème isolément, selon les points de vue des domaines individuels. Une vue s'impose au détriment des autres. Dans l'intérêt d'objectivation de tout le procédé il faut trouver une telle démarche, qui permettra dans le cadre de la préparation d'un plan d'aménagement du territoire de définir le plus précisément possible l'intérêt public réel, et i introduire cet intérêt dans le plan d'aménagement du territoire.

Si au cours de préparation de la loi nouvelle sur le planning d'aménagement du territoire on réussira à ordonner davantage le processus d'évaluation des influences et des paramètres dans les relations mutuelles, il serait plus facile de déterminer la mesure de l'utilité publique, et considérablement plus difficile de présenter certains intérêts particuliers comme les intérêts publics.

2.1 Besoin d'un accord général et de la stabilité des conceptions

- la stabilité des tracés dans le territoire est un signal positif pour les investisseurs ainsi que pour le public ;
- l'accord sur la localisation d'un corridor du transport exige l'harmonisation des demandes et des imaginations diverses, des intérêts personnels, communaux, régionaux et suprarégionaux, des propriétaires du terrain et des groupes d'intérêts. Ces intérêts sont souvent apparemment incompatibles ;
- la révision ultérieure des tracés est comme d'habitude lente, „l'ouverture des blessures du passé“ représente toujours un pas en arrière par rapport à l'accord obtenu. Cela peut donner l'impulsion pour la révision des autres accords, signifie la perte de la stabilité fragile et difficilement achevée et l'affaiblissement de l'autorité de l'administration publique.

3. Influences positifs des communications de grande capacité

Il est dans l'intérêt de chaque état de développer son territoire entier d'une façon harmonisée et balancée, de diminuer les différences entre les régions et soutenir leur développement économique et social. C'est pourquoi il est nécessaire de réaliser la politique régionale en tant que l'activité exécutive et de conception de l'état, au niveau de la république et aussi au niveau des régions.

La relation entre le degré du développement de l'infrastructure de transport et du développement de la région est univoque dans l'histoire de notre civilisation. Les tracés de transport sont indispensables pour le fonctionnement de la société comme les artères d'un organisme vivant. Elles doivent être fonctionnelles. Sinon il y a un danger de paralysie et de stagnation. La structure des artères du transport dans la région doit être balancée (un système est relié à l'autre ; ils devraient se compléter mutuellement). Les expériences confirment que les investissements et le développement choisissent les endroits à l'infrastructure existante. Le réseau de transport, qui fonctionne, stabilise les conditions dans le territoire, entre autres par le fait qu'il permet d'éliminer les dangers des fluctuations économiques, comme par exemple le taux de chômage local élevé.

Les analyses et les comparaisons effectuées prouvent la relation assez étroite entre l'appréciation de la force économique du district et la qualité de la connexion de transport, exprimée par l'existence d'une communication de grande capacité. Parmi l'ensemble de districts tchèques, les districts les plus fortes du point de vue économique présentent en même temps les meilleures connexions de transport. Par contre les districts avec la qualité la plus mauvaise de connexion de transport ont une force économique faible.

3.1 Sécurité du transport sur les routes

Les accidents de circulation représentent un signe négatif le plus grave du transport routier. Leur nombre total en RT a augmenté de 163 % au cours de la dernière décennie. La baisse du nombre des accidents et leurs conséquences est la tâche primordiale en RT, similairement comme dans les pays développés de l'UE.

Pour la comparaison internationale il est nécessaire d'exprimer la sécurité du transport en „intensité relative des accidents“ Cette grandeur exprime le nombre total des accidents d'un certain type au cours d'une période (une année d'habitude) par rapport à la capacité de transport (pour la même période).

Pour l'évaluation impartiale du développement de l'intensité des accidents ce sont **les accidents corporels** qui sont décisifs (c.a.d. les événements, au cours desquels il y avait des blessés) et les accidents graves (accidents corporels mortels ou graves).

Ces données permettent d'établir l'intensité moyenne des accidents pour la capacité du transport, réalisée sur les autoroutes, qui a pour les accidents corporels (liés à la capacité de 10^8 véh.km) la valeur de 12.07 et déterminer aussi la valeur des accidents graves (à partir de la statistique des accidents de circulation) qui est de 3.9. Les accidents corporels sont caractérisés sur les routes de la 1^{ère} classe par la valeur de 41.61 et les accidents graves par la valeur de 11.7.

Une baisse relative de l'intensité des accidents (concerne la capacité du transport 10^8 de véh.km) pour le transport sur les autoroutes, calculée à partir de données citées ci-dessus, est dans le tableau suivant.

Une baisse relative de l'intensité des accidents

l'intensité relative des accidents	autoroutes	routes de la 1^{ère} classe	baisse relative de l'intensité des accidents
nombre des accidents par 10^8 véh.km	12.07	41.61	29.54
nombre d'accidents graves par 10^8 véh.km	3.9	11.7	7.8

L'achèvement de la construction du réseau des autoroutes en RT apportera, parallèlement à la baisse importante des dégâts matériels causés par les accidents ; **chaque année** les chiffres réduits de:

- personnes mortes 70
- personnes gravement blessées 238
- personnes légèrement blessées 1 431

4. Influence sur l'environnement de la population (bruit, émissions)

Les habitants de villes et de communes, à travers desquelles passe une communication avec l'intensité de la circulation des automobiles élevée (surtout les routes de la 1^{ère} classe) sont exposés aux influences néfastes du bruit excessif et sont influencés par l'environnement pollué. Le principe toujours valable du traçage des autoroutes, à savoir, les tracés hors du territoire habité, représente l'élément le plus important de la réduction ou de l'élimination des impacts néfastes sur la population. Au cours d'une évaluation détaillée des tracés des tronçons des autoroutes préparées il a été démontré que le nombre des habitants vivant dans la zone éloignée moins de 100 m de l'axe de l'autoroute est de 95 % plus petit que le nombre des habitants vivant dans la zone autour des routes. Aussi le nombre des habitants vivant dans la zone éloignée 100 - 500 m de l'autoroute sera réduit de plus que 90 %.

Une évaluation détaillée des tronçons d'autoroutes a démontré que le nombre d'habitants de la zone côtoyant les routes surpasse de 95 % le nombre d'habitants de la zone, éloignée de moins de 100 mètres de l'axe de l'autoroute.

L'estimation du nombre d'habitants influencés par la circulation sur les routes de la 1^{ère} classe, pour lesquels l'autoroute crée un chemin de transport sûr et de grande capacité (après sa réalisation), est le suivant:

zone éloignée de moins de 100 m	66 000 habitants
zone éloignée de 100 - 500 m	185 000 habitants

Le transfert de la circulation sur l'autoroute comporte à part de villes et communes aussi les centres de grandes agglomérations (Plzen, Ceske Budejovice, Ostrava). Après la réalisation du réseau d'autoroutes prévu **le nombre d'habitants influencés** va baisser jusqu'au moins de 10 %, c.a.d. concerne de 60 000 habitants dans la zone de moins de 100 m et 170 000 habitants dans la zone de 500 m.

En même temps les équipements techniques et technologiques existants des autoroutes permettent d'assurer que les limites hygiéniques du niveau de bruit (dans la journée ainsi que dans la nuit) et le niveau des émissions ne seront pas dépassés.

Ce texte a été préparé avec le support du projet de recherche de l'Université technique de Prague No. J04/98-210000001