

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
DURBAN 2003**

**RAPPORT NATIONAL DE LA SLOVAQUIE**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS2**  
*Route et qualité de vie*

Coordinateur du rapport :

M. Bystrík BEZÁK, Doc., Ing., PhD., (C10)

Université technique slovaque de Bratislava

Tél/Télocopie : +421/2/52968460 e-mail : [bezak@svf.stuba.sk](mailto:bezak@svf.stuba.sk)

Rapporteurs :

Mária KOCIÁNOVÁ, PhDr. (C14) – Dopravoprojekt a.s., Bratislava

Marián MIŠKOVIČ, Ing. – MDPT SR, Bratislava

Milan SKÝVA Dr.-Ing.(C4) – DIC Bratislava, s r.o.

Tibor SCHLOSSER, Ing, PhD., (C16) – Dopravoprojekt a.s. Bratislava

REPUBLIQUE SLOVAQUE

## Résumé

La Slovaquie (République de Slovaquie -RS) est un petit pays à l'économie en transition. Elle est située en Europe centrale. Vu sa position géographique et sa surface, les routes y jouent un rôle important.

**Les priorités auxquelles répond la construction des routes** s'appuient sur les documents stratégiques de base approuvés par le Gouvernement de la Slovaquie. Elles se portent notamment sur les économies de toute la société, les économies des usagers des routes, la réalisation des obligations convenues au niveau international et la protection de l'environnement. La priorité essentielle de l'Etat est l'intégration européenne, le raccordement de la Slovaquie aux corridors transeuropéens, la solution des problèmes de la charge des routes, l'élimination des congestions et l'achèvement de la construction des routes principales et autoroutes, afin d'améliorer l'accessibilité du territoire des zones résidentielles et des régions.

**La planification et l'évaluation de l'opportunité de la construction des routes** sur le territoire de la République slovaque sont conformes à la législation en vigueur. Elles sont fondées sur l'évaluation de l'opportunité du projet de la route au point de vue de ses impacts sur l'environnement, le projet devant satisfaire également aux exigences de sa finançabilité. Dès 1994, il est applicable en Slovaquie la loi sur l'évaluation des impacts de l'activité sur l'environnement (processus EIA). C'est une loi pleinement compatible avec la législation communautaire, définissant très précisément la nécessité et l'étendue de l'évaluation des ouvrages d'art sur l'environnement. Il en découle par conséquent la relation mutuelle entre le projet technique, la protection de l'environnement et l'évaluation de l'opportunité de la construction des routes.

**L'impact du développement des routes** est évident sur le territoire où on améliore le réseau routier en construisant des autoroutes et des voies rapides. A la suite de l'aggravation de la situation financière, le développement et la construction des routes urbaines stagnent. Le taux de motorisation accroît fortement notamment dans les grandes villes. Le développement démographique ralenti dans le pays y aussi contribue. Les changements dans le réseau routier mènent aux changements du mode de vie qui se traduisent également dans les changements des caractéristiques d'espace-temps du transport routier (mobilité, usages des routes, inégalités de la charge du réseau routier et utilisation des véhicules). Le changement le plus notable s'est produit dans le transfert du volume considérable du transport de personnes des transports collectifs dans les transports automobiles. Les congestions dans le réseau routier se multiplient notamment sur le territoire de grandes villes et sur les voies d'accès sur leur territoire d'équilibre. Il s'aggrave de même l'impact des effets négatifs du transport routier sur les abords des routes. Les études du transport sont limitées pour cause de manque des fonds ce qui rend difficile l'information tant des décideurs que du public.

**L'état actuel des routes** en Slovaquie est perçu encore que sousdimensionné. C'est pourquoi la construction des routes est acceptée par le public très positivement. La hausse de la charge des routes conduit à la prise des diverses mesures pour réduire les impacts négatifs des routes sur l'environnement. Dans de nombreux cas, ce sont les actions de pétitions des habitants étant de plus en plus conscients de la valeur de l'environnement sain et de qualité qui sont initiateurs de la préparation et de la réalisation de ces mesures.

Le principe de base de **la politique de la mise en œuvre du développement durable** des routes est contenu dans le document « La stratégie nationale du développement durable de la République slovaque » approuvé par le gouvernement de la RS en 2001. L'objectif stratégique est d'améliorer l'accessibilité des régions et des zones périphériques de l'Etat par voie de développement durable du réseau routier. Cette tendance se reflète progressivement dans les instruments législatifs pour la planification, la programmation et la construction du réseau routier, la loi de base dans ce domaine étant la loi l'EIA. Pour la période à venir il est envisagé l'exploitation des applications de transport de la télématique également dans le réseau de transport ce qui contribuera dans une grande mesure à la mise en œuvre de la politique du développement durable et du niveau de vie plus élevé.

**Les équipes pour l'établissement des projets des routes** sont constituées d'ingénieurs et d'architectes des ponts et chaussées conformément à la loi No. 236/2000 Z.z. L'établissement des projets des routes qui sont constructions d'intérêt général est effectuée par voie de marchés publics qui sont aussi régis par la loi applicable à cette matière. Il est constitué pour les besoins de chaque projet les équipes de traitement dans lesquelles tous les experts nécessaires pour la solution du projet en cause sont représentés.

## 1. PREFACE

La Slovaquie est située à l'intérieur de l'Europe centrale. Elle compte à peu près de 5,4 millions d'habitants, sa surface est de 49034 km<sup>2</sup> et la densité de sa population est de 110 habitants/km<sup>2</sup> ce qui est comparable au Danemark, à la Belgique ou au Portugal. Selon une nouvelle répartition administrative (1996) elle est répartie en 8 régions comptant de 550 à 790 milles habitants. Chaque région est répartie en 79 districts. La République slovaque voisine avec cinq pays – la République tchèque, la Hongrie, la Pologne, l'Autriche et la Ukraine. Sa position géographique et surface d'environ 226 x 429 km font entendre la nécessité d'une infrastructure routière tant du point de vue d'assurance des besoins internes de l'Etat que des liens régionaux et internationaux.

La Slovaquie est sous le point de vue de sa structure résidentielle un pays urbanisé où la plupart d'habitants vivent dans les villes au-dessus de 5000 habitants. Bratislava, sa capitale, compte 450 milles habitants et sa surface est de 364 km<sup>2</sup> environ. La ville de Bratislava est un centre administratif, politique et culturel de l'Etat à l'économie et potentiel économique développés. Elle est située excentriquement dans la partie sud-ouest à la frontière avec la Hongrie et l'Union Européenne, à proximité étroite de Vienne (60 km), capitale de l'Autriche, État voisin. Le caractère avantageux de cette position multiplie le potentiel économique ainsi que l'accessibilité de transport non seulement de la capitale mais également de la région s'enchaînant à celle-ci où l'emploi, les niveaux de la productivité de travail et de l'affectation des investissements étrangers directs sont les plus élevés à l'échelle nationale et, au contraire, le taux de chômage et l'incapacité de travail sont maintenus à long terme à la limite inférieure.

Du point de vue de l'évaluation des processus de transport sur le territoire de la Slovaquie, les nécessités découlant des priorités modifiées de la vie de la société et de l'individus changent de même. En tant que chaque changement sociale c'est un processus de long terme où quelques facteurs produisent un effet très rapide d'une manière opérationnelle, mais il y a aussi des changements qui exigent du temps, de la patience et de l'action de long terme de quelques phénomènes. Par exemple l'accroissement brusque du taux de motorisation et d'automobilisation s'est traduit immédiatement par la charge du réseau routier et les impacts négatifs du transport routier, mais la création de l'échelle de valeurs correspondant au niveau plus élevé du développement de la qualité de vie de la société est un processus de long terme de l'éducation et de la transformation de la société par laquelle la Slovaquie doit passer indispensablement comme chaque des autres pays.

Cela concerne également le processus de l'exploitation et de la construction de l'infrastructure routière dans le contexte de ses besoins et de ses fonctions dans la société du point de vue du **développement durable** donc du « **tel développement dans le cadre duquel la satisfaction des besoins des générations actuelles ne compromet pas la satisfaction des besoins des futures générations.** »

## 2. BESOINS PRIORITAIRES AUXQUELS REpond LA CONSTRUCTION DES ROUTES EN SLOVAQUIE

Le développement économique et l'augmentation du niveau de vie entraîne de même l'augmentation de l'intensité du transport routier notamment celui automobile individuel. Cet état se montre très exigeant avec la qualité du réseau routier et provoque la nécessité de la modernisation et de la construction de nouveaux tronçons de routes ainsi que de l'assurance du niveau plus élevé de la qualité de vie des habitants.

La gestion de l'aménagement des routes y compris la planification et le développement du système de transport ainsi que la conception du développement et de la construction des routes en République slovaque relèvent de la compétence du Ministère des Transports, des Postes et des Télécommunications de la République slovaque (MTPT RS). Chaque gouvernement adoptera au début de son mandat une déclaration de programme qui fixera des missions contenant les priorités et les objectifs du développement de tout l'Etat ainsi que de chaque ressort y compris celui de transport.

La planification et le développement du système de transport sur le territoire des villes et communes relève au sens du Code de la route de la compétence des autorités d'Etat et des collectivités concernées.

En établissant les conceptions du développement des routes en Slovaquie, le ressort des transports s'appuie sur les documents de base stratégiques approuvés par le gouvernement dont par exemple :

- Conception du développement du transport de 1993 ;
- Conception actuelle du développement territorial de la Slovaquie;
- Déclaration de programme du gouvernement de 1998 ;
- Conception du développement de l'infrastructure autoroutière de 1999 ;
- Principes de la politique d'Etat de 2000,
- Nouveau projet de la construction des autoroutes et des voies rapides de 2001.

A l'époque actuelle, il est en cours d'élaboration dans le cadre de la Conception actuelle du développement territorial le Projet général territorial du transport routier de la République slovaque.

Les priorités suivies par le gouvernement et assurées par le ressort des transports contenues dans ces documents portent notamment sur :

- économies de toute société relatives par exemple à la réduction du taux d'accidents, à l'amélioration de l'environnement, à l'accessibilité du territoire, etc...,
- économies des usagers relatives par exemple aux économies de temps, de carburants, de frais d'exploitation, etc...,
- économies dans le cadre de la voirie et de l'entretien des routes, etc...,
- assurance des obligations internationales convenues dans le contexte du transport national et celui international,
- protection de l'environnement.

La réalisation des priorités et concrètement l'accomplissement des fonctions complexes de promoteur, d'exploitation et de propriété par rapport au réseau routier relevant de la compétence de l'Etat est assurée par une institution constituée par le MTPT RS, Service de la voirie slovaque (SSC).

Les documents (le recensement du transport, le taux d'accidents, l'état qualitatif des routes) fournis par le Service de la voirie slovaque servent durablement de ressource de fondement et d'information pour la planification et l'évaluation de la qualité du réseau routier.

S'agissant des relations extérieures, la priorité suprême de l'Etat est l'intégration dans l'Europe et le raccordement de la Slovaquie aux corridors transeuropéens qui faciliteront l'accès au marché commun européen. Sur le point de vue nationale c'est une solution de l'intensité augmentant du transport routier et l'élimination des congestions, en premier lieu l'achèvement de la construction des routes principales pour améliorer l'accessibilité des zones résidentielles et des régions.

Les priorités dans ce domaine sont les suivantes :

- achèvement de la construction des autoroutes et des voies rapides sur les tracés des corridors européens TINA (tableau No. 1) :
  - sur le territoire de Bratislava, capitale de la République slovaque,
  - sur le corridor nord-sud Bratislava – Žilina – Čadca – frontière nationale Slovaquie/Pologne ;
  - sur le corridor est-ouest Žilina – Poprad – Prešov – Košice – Michalovce – frontière Slovaquie/Ukraine et
  - sur les autres corridors hors du réseau TINA.
- Dans le cadre du développement des routes nationales, départementales et communales du réseau routier :
  - de construire et reconstruire des tronçons des routes où le rendement de transport est dépassé, notamment ceux des routes nationales, dont les paramètres techniques ne réunissent pas les conditions satisfaisantes (particulièrement des routes départementales et communales);
  - de construire des routes de contournement des communes dont les tronçons passables enregistrent le dépassement de l'intensité de la circulation ;
  - d'éliminer les défauts ponctuels et des localités d'accidents critiques ;
  - de construire et de reconstruire des routes menant vers les passages frontières.

### 3. PLANIFICATION ET EVALUATION DE L'OPPORTUNITE DE LA CONSTRUCTION DES ROUTES

La planification et l'évaluation de l'opportunité de la construction des routes sur le territoire de la République slovaque sont conformes à la législation en vigueur, en mettant de l'accent sur la protection de l'environnement, les aménagements des territoires à tous les niveaux :

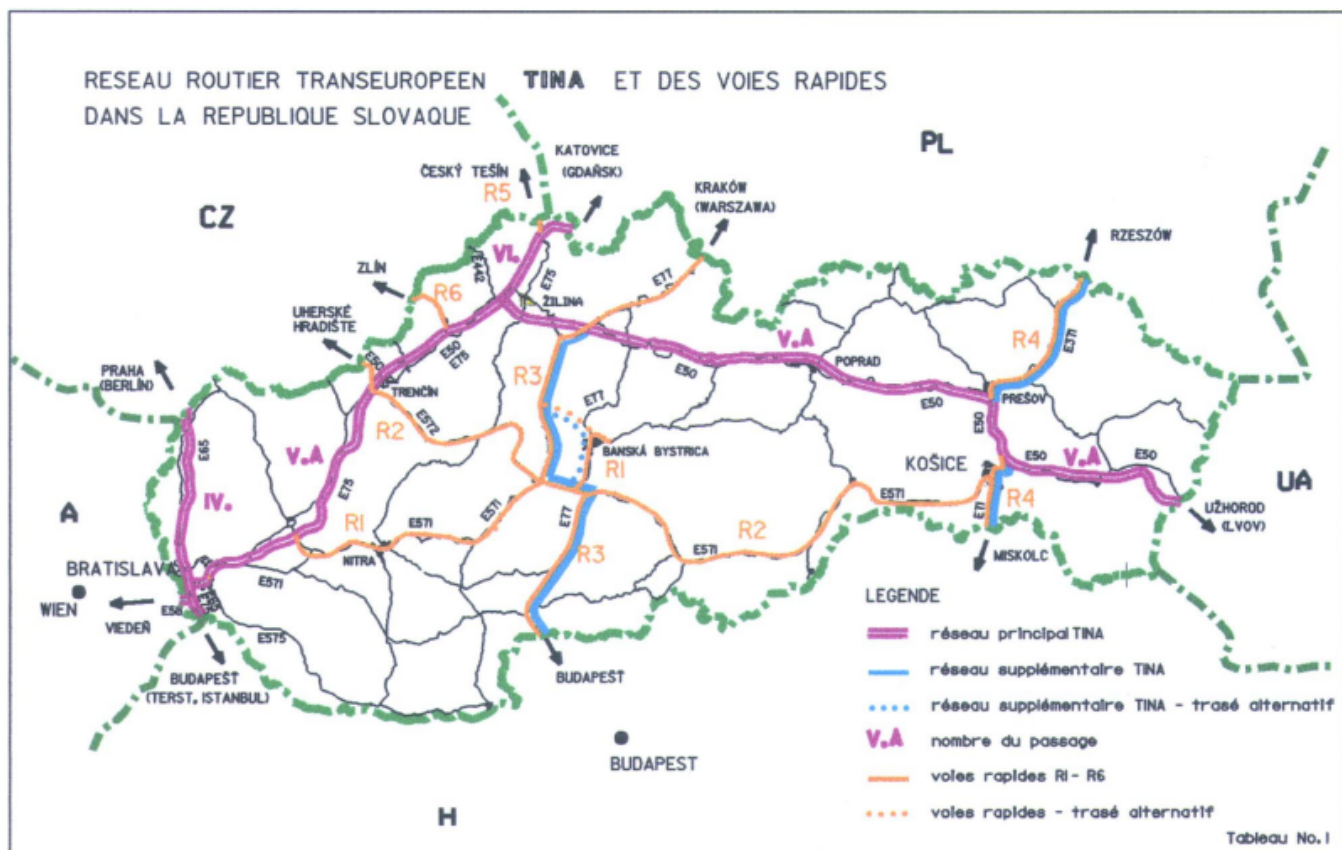
- national,
- régional,
- de résidence et
- de zone,

conformément à la partie 2 des documents de développements principaux.

L'instrument de base est une évaluation de l'opportunité d'un projet de la route du point de vue de ses impacts sur l'environnement. Le projet doit répondre également du point de vue de la finaçabilité au principe de l'efficacité de l'investissement (Internal Rate of Return – IRR). Les critères précités sont résolus au niveau de la préparation avant l'investissement par l'établissement et l'évaluation des documentations techniques et environnementaux (études). Dans le domaine des routes se sont le MTPTRS et le Ministère de l'environnement de la République slovaque (MERS) qui sont organes d'évaluation.

La construction de nouvelles voies de communication se réalise par principe selon les aménagements du territoires approuvés pour le territoire concerné. En République on dresse en principe les documentations d'aménagement du territoire à trois niveaux :

- Conception du développement territorial de la Slovaque (couvre tout le territoire de la Slovaque et est approuvée par le gouvernement de la RS) ;
- Aménagements des territoires de grandes unités territoriaux (il y en a en Slovaque 8, tous ayant été approuvés par le gouvernement de la RS) ;



- Aménagements des territoires des villes et des communes, chaque commune avec plus de 2000 habitants étant obligée d'avoir préparé l'aménagement du territoire. Les aménagements des territoires des communes et des villes sont approuvés par les conseils communal ou municipal.

Depuis 1994, il est applicable en Slovaquie la Loi No. 127 relative à l'évaluation des impacts de l'activité sur l'environnement (processus l'EIA). C'est une loi élaborée en étroite collaboration avec les experts des Etats de l'actuelle Union Européenne et elle est pleinement compatible avec la législation européenne. Cette loi définit très précisément la nécessité et l'étendue de l'évaluation des ouvrages d'art sur l'environnement. Il en ressort la relation mutuelle entre le projet technique, la protection de l'environnement et l'évaluation économique. Tout le processus est dirigé par le MERS en collaboration avec le MTPTRS.

Au stade d'établissement de la documentation de projets de chaque construction on résout les questions technique, de transport et environnementale. Le cycle de projets a plusieurs étapes :

- Étude technique en tant que fondement pour le processus l'EIA ;
- Intention et Rapport sur l'évaluation dans le processus l'EIA ;
- Intention de construction pour l'exercice de l'expertise d'Etat ;
- Documentation pour la décision territoriale ;
- Documentation pour le permis de construire ;
- Projet de réalisation.

L'étape la plus compliquée de la planification et de la préparation est une période de traitement et de l'approbation de la documentation pour la décision territoriale de l'emplacement de la construction qui prévoit que tous les points de conflits ont été déjà résolus et que tous les liens de coordination d'un nouvel ouvrage d'art ont été démontrés dans le territoire existant ainsi que dans le futur territoire aménagé.

Du point de vue d'organisation et d'investissement, la réalisation des routes nationales (construction récentes, reconstructions ainsi que réparations) est assurée par le Service de la voirie slovaque avec ses unités d'organisation locales. Le financement de la construction et des reconstructions des routes dépend du budget d'Etat et est lié au chapitre budgétaire du MTPTRS.

A l'époque actuelle de transition il est nécessaire d'estimer d'une manière très conséquente les investissements dans l'infrastructure routière puisque la demande des finances est nettement supérieure aux possibilités de financement pour l'Etat. Un nouveau document ayant réévalué en détail la conception du développement du réseau d'autoroutes et du réseau des voies rapides porte le nom de « Nouveau projet de la construction des autoroutes et des voies rapides », approuvé par le gouvernement de la République slovaque en 2001. Le présent document d'appuie sur de vastes études analytiques. Son point de départ a été « Actualisation de l'étude de préinvestissement du programme du développement des autoroutes en République slovaque » élaboré par une institution spécialisée. Cette étude élaborée entre 2000 et 2001 a fourni l'analyse et l'évaluation détaillées du réseau des autoroutes ainsi que du celui des voies rapides, leur état actuel et l'état supposé basé sur la demande des services de transport sur le territoire de la Slovaquie (services intérieurs ainsi qu'extérieurs). La mise à jour partait d'une analyse profonde du développement démographique et économique de tout le territoire de la Slovaquie jusqu'aux districts et de leur impact sur les besoins du développement de l'infrastructure routière. Les analyses étaient élaborées par des institutions spécialisées sur la base des données SSC, des documents statistiques et d'un grand nombre d'études et constatations directes sur le terrain.

L'étude décrivait d'une partie l'état actuel et d'autre partie la prévision du développement jusqu'en 2035. Le développement et le potentiel du territoire prévus se sont reflétés dans les besoins supposées des services de transports, dans ce cas celles du transport routier et sa répartition sur le territoire de la Slovaquie et sur son réseau existant et envisagé. Il a été apprécié également l'état technique et le rendement du réseau routier ainsi que les nécessités de l'amélioration de la qualité et de l'augmentation du standard et de la capacité du réseau routier.

#### 4.IMPACT DU DEVELOPPEMENT DES ROUTES SUR LES ACTIVITES HUMAINES

Dans ces dernières années, l'évolution des réseaux autoroutier et routier a enregistré certains changements qui avaient été imposés par des conditions tant extérieures que de la politique intérieure. En premier lieu, l'accent a été mis sur le raccordement de la Slovaquie au réseau routier international avec la priorité de l'intégration de la Slovaquie dans l'UE et l'assurance de l'accessibilité des régions à l'intérieur du pays. Outre le corridor IV, ces changements ont renforcé également l'importance du maillage dans le tracé des corridors transeuropéens VAe et VIe ont mené à la transformation structurelle et à l'amélioration de la qualité du réseau routier en faveur des tronçons décisifs des autoroutes et des voies rapides.

Année	Autoroutes	Routes nationale	Routes départementales	Routes communales	Total
1990	192,147 km	3 060,728 km	3 855,913 km	10 828,047 km	17 936,835 km
1995	198,042 km	3 073,988 km	3 878 275 km	10 718,219 km	17 868,524 km
2000	295,718 km	3 221,719 km	3 826,302 km	10 393,658 km	17 737,397 km

A présent, la densité des routes nationales en Slovaquie est de 0,362 km/km<sup>2</sup> soit 3,286 km/1000 habitants. Des routes nationales ont le rendement de transport déterminant, le réseau des routes départementales et communales étant suffisamment dense et répond aux nécessités de desserte du territoire de la Slovaquie.

Le développement et la construction des routes urbaines (25 000 km environ) stagnent du raison de la situation financière altérée. On ne construit que des tronçons des routes urbaines faisant partie des routes nationales récemment construites ou reconstruites dans les zones résidentielles. Les autres routes urbaines sont maintenues roulantes pour assurer l'exploitation des transports routier et surtout le fonctionnement des transports collectifs urbains. Les entreprises des transports publics participent dans les grandes villes (Bratislava, Košice,...) aussi à l'entretien et aux réparations des sections des routes avec le tramway.

L'évolution de la motorisation a connu dans cette dernière période un forte accroissement.

Année	Nombre d'habitants en milles	Nombre de véhicules moteur	Nombre de véhicules à tourisme	Taux de motorisation de véhicule/1000 hab.	Taux d'auto mobilisation VT/1000 personnes
1963	4 314	222 357	43 599	52	10
1980	4 996	789 806	551 724	158	110
1990	5 311	1 116 400	876 024	210	165
2000	5 401	1 751 840	1 274 247	324	236

Malgré que le taux de motorisation et d'automobilisation en Slovaquie n'atteigne pas encore au standard des pays développés, il y a des régions où ce taux est essentiellement supérieur à la moyenne globale de la République slovaque. Par exemple, le taux de motorisation de la région de Bratislava est de 400 véhicules/1000 habitants et Bratislava même, capitale, atteint au standard des pays développés européens où le taux de motorisation est monté à 405 véhicules de tourisme/1000 habitants.

Il ressort des données ci-dessus que l'accroissement du nombre de véhicules de tourisme est plus rapide que l'accroissement du nombre de véhicules à moteur. A la suite d'une évolution démographique ralentie, cela a l'influence sur l'augmentation rapide du taux d'automobilisation.

Outre le nombre des véhicules personnels, la structure du matériel roulant a également changé en faveur des véhicules plus puissants et plus rapides et l'âge moyen des véhicules a baissé. Ces faits se reflètent fortement dans les besoins du réseau routier. La propriété et l'usage d'une automobile devient une affaire liée au statut de certains groupes sociaux et un besoin urgent d'exercice de certaines activités professionnelles. Il est de plus en plus nécessaire d'augmenter la qualité du réseau routier.

L'usage des automobiles est liée également aux besoins du stationnement et des surfaces qui sont tenues par les transports automobiles.

Vu les changements du mode de vie, la mobilité et notamment la mobilité spécifique des transports automobiles individuels ainsi que les buts des voyages des habitants et les variations temporelles de la répartition de la charge de transport sur le réseau routier se changent. Il a augmenté notamment le nombre des véhicules automobiles de service ce qui a causé avec la dislocation de grandes entreprises gérées d'une manière centralisée et l'apparition progressive d'un plus grand nombre de petites entreprises privées et des entreprises de famille, une plus grande dispersion des relations de transport interrégionales notamment sur le territoire de grandes villes, mais aussi en dehors des zones résidentielles. Cela atténue la différence entre les intensités de pointe et celles du transport routier et la charge de transport du réseau routier est répartie plus proportionnellement tant au cours de la journée qu'au cours de la semaine. Tandis que la part de l'heure de pointe était, il y a 20 ans, de 10 à 15% de toute la charge journalière, actuellement c'est de 8 à 10 % en dehors des agglomérations et 6 – 8 % dans les zones urbaines de l'intensité de toute la journée.

Le taux d'occupation moyenne des véhicules de tourisme se réduit fortement s'élevant pendant la journée ouvrable à 1,5 personnes/véhicule de tourisme ce qui était il y a 20 ans plus de 2,3 personnes/voiture de tourisme.

Le changement le plus marquant au cours de la dernière décennie s'est traduit dans le transfert d'un volume considérable du transport de voyageurs à partir du transport en commun aux transports automobiles individuels (tableau 2). Ce phénomène est évident notamment dans les villes plus grandes de la Slovaquie. Il est dû particulièrement à la réduction des dotations et à l'augmentation simultanée des frais de déplacement dans le cadre du transport en commun qui n'est pas susceptible de faire concurrence aux transports automobiles individuels réagissant avec souplesse à un plus grand nombre de ressources et d'objectifs des activités humaines répartis dispersivement. Bien que ce phénomène puisse être considéré au point de vue du développement durable et de la qualité de vie surtout des habitants moins solvables des villes et des zones rurales défavorables comme négatif et qu'il soit nécessaire de l'arrêter, la part des transports en commun au transport des voyageurs est jusqu'ici supérieure dans les villes slovaques ainsi que hors des zones résidentielles à celle dans les villes de l'UE et de l'Amérique Nord.

L'accroissement rapide du taux d'automobilisation et le développement incontrôlé du territoire ont pour effet l'augmentation des exigences en ce qui concerne l'étendue et la qualité du réseau routier et le niveau des prestations de services y liées, mais également l'accroissement des impacts négatifs sur les environs des routes particulièrement dans la zone urbanisée.

La présence des congestions dans le réseau routier augmente notamment sur le territoire de grandes villes sur les voies radiales d'entrée et dans le circuit moyen (Bratislava) ainsi que sur les voies d'accès dans leur territoire d'équilibre. Le taux d'accidents global augmentait jusqu'en 1996 sur le territoire entier de la Slovaquie, de même sur le territoire des villes (tableau 3), puis il a commencé à baisser lentement et cela malgré le fait que le nombre de voitures ne cesse pas de s'accroître et que l'intensité de la circulation dans le réseau routier augmente sans cesse. Cependant, tous les impacts négatifs du transport routier notamment sur le territoire des villes sont de plus en plus grands (bruit, vibrations, émissions, haute teneur en poussière, occupation de l'espace, pollution visible, criminalité...).

Vu le manque de moyens financiers les études régulières de la situation de la circulation sont limitées et, à Bratislava, elles n'ont pas été effectuées en 2001. Cela a pour conséquence une faible information et influence la qualité des dossiers pour les décideurs et le public.

## 5. PERCEPTION DES ROUTES – COMMENT ELLE A CHANGE ET QUELLES SONT LES CONSEQUENCES

L'état actuel de l'infrastructure de transport peut être en principe caractérisé au point de vue de toute la société, des exigences des usagers ainsi que des besoins du développement des régions, des villes et des communes comme sousdimensionné. C'est pourquoi les investissements dans l'infrastructure routière sont généralement acceptés très positivement. Le développement est considéré en partie comme négatif en cas de conflit avec les intérêts individuels ce qui est pourtant une chose normale pour les projet de ligne.



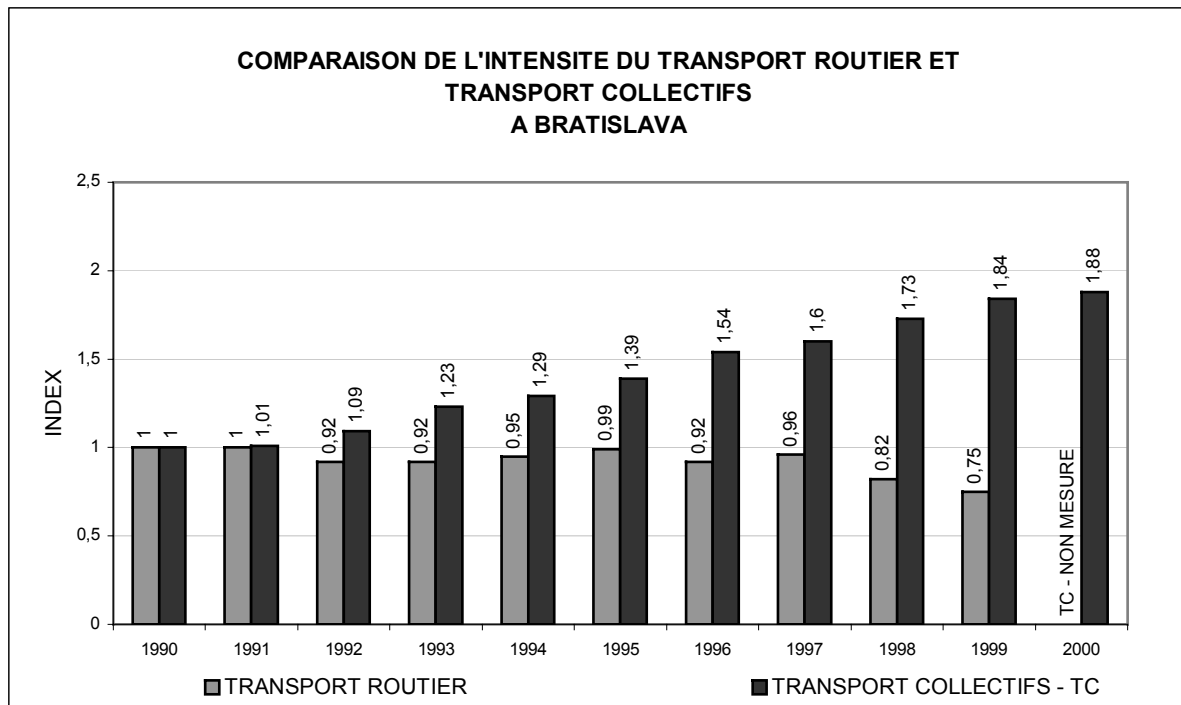


Tableau 2

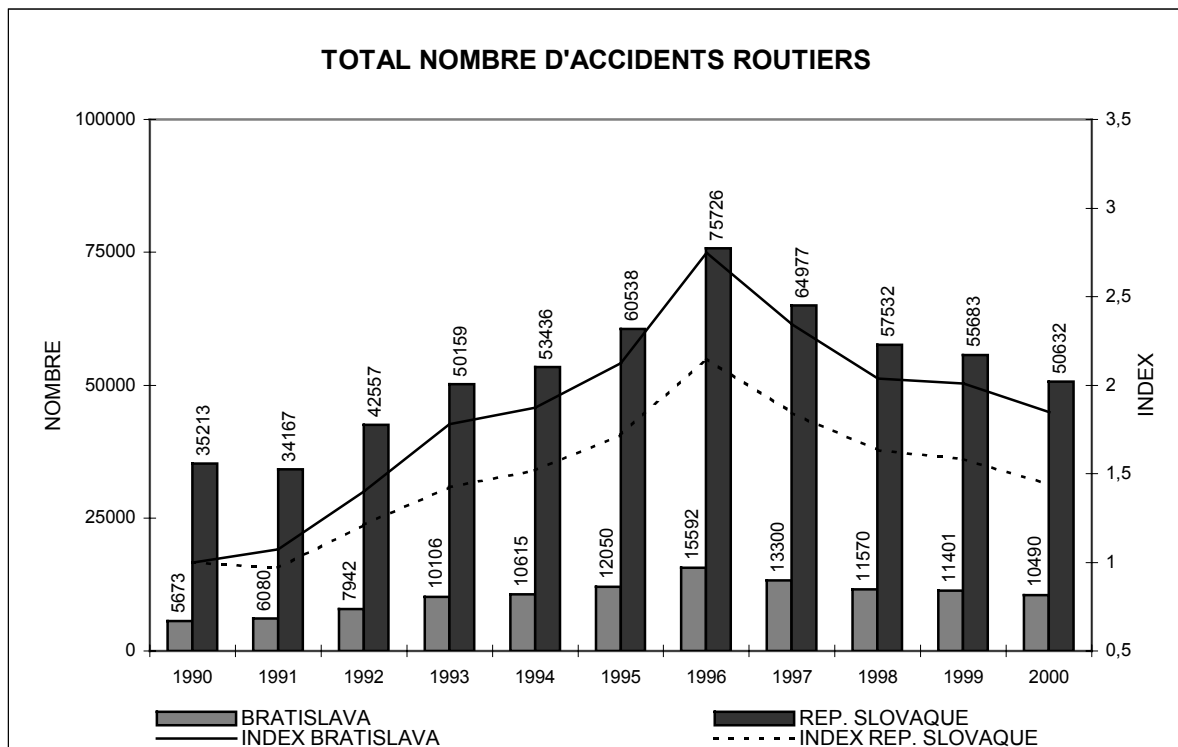


Tableau 3

Généralement on peut constater que bien que les causes d'apparition des effets négatifs de la circulation soient connues et que les procédés de leur élimination soient également connus, les moyens disponibles ne suffisent pas pour mettre ces procédés en pratique courante. Seulement les constructions récentes des routes et des autoroutes sont une exception pour lesquelles il a été prévu dans le cadre de la

préparation de projet, en évaluant l'impact sur l'environnement de la future exploitation sur le nouveau tracé (EIA), une protection physique de l'environnement, par exemple celle contre la nuisance. Ces mesures contre le bruit envisagées doivent ensuite être toujours réalisées.

L'augmentation de la charge des routes et leurs impacts négatifs sur l'environnement (notamment dans les villes) mènent les organes des collectivités communales et municipales à la mise en œuvre de diverses mesures en vue de réduire les impacts négatifs du transport sur l'environnement telles que :

- limitation de la vitesse par voie des mesures à effet diminuant du point de vue des transports sur les axes des routes à travers les zones résidentielles,
- création des zones à la vitesse limitée (Tempo 30),
- régulation et contrôle du stationnement dans les centres et dans les zones protégées,
- régulation de l'entrée des véhicules de transport de marchandises dans les zones résidentielles et dans celles particulières,
- interdiction de l'entrée des véhicules de transport de marchandises en temps du weekend.

Dans de nombreux cas, ce sont les actions de pétition organisées par les habitants étant de plus en plus conscients de la valeur de l'environnement sain et de qualité qui sont initiateurs de la préparation et de la réalisation de ces mesures.

L'accent et l'esprit de suite dans la mise en œuvre du processus de l'EIA lors de la préparation de nouveaux projets d'infrastructures peuvent être considérés comme une influence positive et une nouvelle vision de la route et de ses fonctions dans l'environnement. L'autoroute et la route ne sont plus réputées aujourd'hui pour un simple moyen par lequel on peut se déplacer du lieu de départ au lieu de destination, mais pour un élément remplissant également la fonction de prestation de services d'un standard supérieur, de l'achèvement de l'environnement et de l'amélioration de la qualité et de la valeur utile, de la protection de l'environnement.

La participation du public qui contribue de plus en plus activement à la solution des routes et qui a plus de puissance dans le cadre de la loi l'EIA témoigne de :

- l'augmentation de la conscience et de la connaissance des habitants,
- l'amélioration du rapport du public avec son propre environnement,
- l'augmentation du sentiment de responsabilité à l'égard de la société.

Le public ne s'oppose pas nettement aux grands projets routiers tels que autoroutes et routes, mais il exige une protection conséquente de l'environnement. Dans ce sens, il y a une pression sur les acteurs de projets et sur les décideurs.

Il existe jusqu'ici un problème que les mesures de protection ne sont appliquées qu'aux nouveaux projets bien que la situation sur les routes existant soit souvent fortement plus mauvaise que celle attendue pour des constructions en cours. Il n'y a pas jusqu'ici de fonds pour la réalisation de la protection de l'environnement sur les routes existant, exception faite des limitations partielles de l'entrée ou de la vitesse. Pourtant, ces mesures sont liées plutôt à la réduction du taux d'accidents routiers qu'à la réduction du bruit, des émissions, de l'effet de barrière et d'autres impacts négatifs.

L'impact positif du réseau routier sur la sphère sociale et sur les activités économiques influence le montant des investissements étrangers et le taux d'emploi dans la zone concernée. Les plus grands investissements étrangers sont affectés et le taux de chômage le plus bas est atteint dans la région de Bratislava par rapport au reste du territoire de la Slovaquie. Cependant, il y a dans la région de Bratislava des routes les plus chargées à long terme. Le réseau des voies rapides et des autoroutes y est le plus dense et le taux de chômage y est nettement plus bas que dans d'autres lieux en Slovaquie. Selon les plusieurs déclarations des investisseurs étrangers, l'accessibilité de transport termine en Slovaquie là où les tronçons du réseau d'autoroutes achevés terminent.

Ces faits démontrent directement l'impact très positif des routes de même sur l'évolution socio-économique dans la région de Bratislava.

## 6. IMPLEMENTATION DE LA POLITIQUE « ROUTES ET DEVELOPPEMENT DURABLE »

Le principe de base est un développement des routes durable prévu par la « Stratégie nationale du développement durable de la République slovaque » approuvée par la résolution du gouvernement de la RS No. 978/2001, qui renoue avec les « Principes de la politique de transports de la République slovaque » approuvés par le gouvernement (RG No. 21/2000). L'objectif principal est de diminuer dans le développement durable du transport routier les impacts négatifs de la circulation sur l'environnement. L'objectif stratégique est « d'améliorer l'infrastructure technique et de transport » (objectif No. 22) par la réalisation concrète de l'achèvement du réseau TINA (autoroutes, voies rapides) et d'améliorer l'accessibilité des régions et des zones périphériques de l'Etat par voie de développement durable.

Cette tendance est progressivement mise en œuvre dans les instruments législatifs pour la planification et la construction du réseau routier. La loi No. 127/94 Z.z. (l'EIA) est la loi de base dans ce domaine qui énumère les constructions et les activités à évaluer du point de vue de leurs impacts sur l'environnement. Le Ministère de l'environnement de la République slovaque est garant dans ce domaine. Ces dernières 5 à 10 années, on a progressé beaucoup notamment dans le domaine de la législation quant à l'approximation du droit slovaque au droit communautaire (loi relative aux eaux, à l'atmosphère, aux déchets,...).

On peut constater que toutes les grandes constructions essentielles sont évaluées strictement du point de vue d'impacts de la future construction sur l'environnement, en mettant de l'accent particulier sur le développement durable accompagnée de la protection de l'environnement. Cette tendance est évidente notamment depuis 1994 (efficacité de la loi l'EIA).

Les participants principaux sont les autorités publiques et l'organe autonome de l'environnement (ils disposent d'une compétence très importante leur permettant de prendre les décisions sur la localisation de la construction dans le territoire où tous les problèmes liés à la construction et à l'exploitation de la construction concernée doivent être résolus au stade de l'élaboration du projet.

La méthode de l'évaluation des impacts sur l'environnement prenant en compte de nombreux critères est très raisonnablement utilisée particulièrement dans les cas de tous les tronçons du réseau d'autoroutes en Slovaquie. Malgré l'évaluation détaillée de l'EIA et le choix optimal du tracé définitif parmi les diverses variantes du tracement des futurs tronçons d'autoroutes, les organes autonomes des communes et des villes et, le cas échéant, des associations civiles et de pétitions s'opposaient à la construction envisagée d'une autoroute dans l'environnement concernée. Un compromis a été recherché dans la plupart de cas très difficilement et le résultat de la solution du tracé de la future autoroute était habituellement nettement plus exigeant du point de vue technique et économique que le projet d'origine. Le présent fait est un des moments les plus graves du prolongement de la construction du réseau d'autoroutes bien que la construction des autoroutes soit considérée généralement comme une affaire d'intérêt public et très utile et comme une condition de base pour le futur développement durable de l'économie de la région concernée.

Le transport et notamment le transport routier est un instrument dynamique de la société qui influence dans une grande mesure également l'évolution vers la société d'information. **La qualité du transport n'exprime pas du point de vue de la desserte du territoire seulement la qualité de la mobilité mais également la capacité d'un homme de tirer avantage du système de transport.** A cet égard, il y a lieu de résoudre les routes non seulement comme un problème de construction mais il est nécessaire d'entendre la route et le réseau routier comme une partie intégrante d'un système de transport complexe. Ici joue un rôle important l'information en tant qu'élément du service de transport qui crée la valeur ajoutée au transport routier. C'est pourquoi il faut résoudre les routes, dans une période à venir, en prenant en compte les besoins des usagers à travers les applications de la télématique telles que :

- informations de voyage et de transport,
- planification routes multimodale des routes,
- gestion des réseaux de transports,
- logistique de transport dans le transport de marchandises et l'exploitation des matériels roulants
- télématique pour la conduite des véhicules.

Le but de la politique de transports doit être de créer une conception de la gestion coordonnée des processus de transports dans le territoire qui prendra en compte d'une manière complexe l'offre de tous les systèmes de transports ainsi que la demande territoriale de transport. A ce sujet, il y a lieu de créer des liens effectifs dans les services de transports entre :

- exploitants du transport public local,
- organes du transport local et celui régional,
- exploitants du transport à longue distance et
- fournisseurs des services d'informations dans le secteur de transport.

En 2001, il a été créé à cette fin en Slovaquie une association « Systèmes de transports intelligents » (STI) dont la vocation était de créer l'environnement communicatif entre le secteur public et celui privé, de définir les principes de l'architecture nationale des systèmes de transport intelligents et d'assister à la recherche des solutions des problèmes stratégiques de la politique de transports, du développement durable et de la qualité de vie en général.

## 7. CREATION DES EQUIPES POUR L'ETABLISSEMENT DES PROJETS DES ROUTES

Jusqu'en 1990, il existait dans le domaine de la planification et de l'élaboration des projets des routes une stricte centralisation. La projection était assurée par les grands bureaux d'études et de projets (600 employés ou plus) qui étaient spécialisés selon le type de l'activité d'études et de projets. Ces bureaux ont été construits dans leur ensemble et ils assuraient le traitement des projets à tous les niveaux et échelles sur tout le territoire du pays. Depuis 1990, il s'est produit une décentralisation de l'activité d'études et de projets ainsi que de l'assurance d'investissement de chaque construction.

Actuellement, l'établissement des projets est en Slovaquie assurée pleinement par les ingénieurs des ponts et chaussées qualifiés et agréés qui sont autorisés, après avoir passé l'examen d'autorisation conformément à la loi No. 236/2000 Z.z., pour dresser les projets des constructions dans la spécialisation concernée. L'établissement des projets des chaussées comme des constructions d'intérêt public est préparé habituellement par voie de marché public qui est également régi par la loi concernée. Le processus de la préparation de la construction d'une route comprend toujours plusieurs étapes couvrant études de recherche, études techniques et économiques, évaluation des impacts sur l'environnement (l'EIA), documentation d'aménagement du territoire et documentation de construction et de réalisation. Tous les niveaux de la documentation sont régis par les lois et décrets concernés applicables à cette matière. En même temps, il faut constater que le processus d'autorisation des ingénieurs et architectes des ponts et chaussées crée les experts ayant l'ancienneté et des qualifications nécessaires pour l'assurance de chaque étape de la documentation exigée.

Le processus de la création d'une équipe de travail se fonde sur les besoins de la documentation donnée et sur sa spécialisation concrète. Dans le processus des marchés publics déroulé conformément à la loi sur les marchés publics, chaque participant présente son offre de traitement de la documentation dans laquelle il doit démontrer sa capacité de satisfaire pleinement aux conditions de traitement de qualité et en temps utile de la documentation exigée fixées par l'institution qui a prononcé l'appel d'offres.

En Slovaquie opèrent actuellement plusieurs bureaux d'études et de projets qui n'ont pas pourtant la taille et position dominante comparable à celles avant 1990 ainsi qu'un nombre considérable de petits bureaux d'études et de projets ayant de 5 à 10 employés. Pour les besoins de chaque projet on constitue des équipes de traitement dans lesquelles sont représentés toutes les qualifications professionnelles exigées pour la solution du projet concerné. En effet, il n'y a pas de problèmes avec l'intégration de nouvelles professions à des fins concrètes dans le processus d'élaboration de projets telles que notamment, dans les étapes de préparation des travaux, la protection du pays et de la nature, l'urbanisme (landscaping), la sociologie (impact de la construction sur l'environnement humain, l'économie sous l'optique macro et micro).

A cette époque, la Chambre slovaque des ingénieurs des ponts et chaussées, organisation professionnelle, compte plus de 4000 civils ingénieurs enregistrés qui couvrent pleinement les besoins de l'élaboration des projets de toutes les constructions au niveau prescrit et dans un laps de temps exigé.

Il est adapté à la tendance de la création des équipes d'études et de projets très qualifiées également le domaine de la formation universitaire et postuniversitaire où on introduit de nouvelles

disciplines qui dépassent la limite des branches scientifiques ayant été introduit jusqu'ici (ingénierie de l'environnement est typique pour la démonstration d'une approche multidisciplinaire de la solution d'un problème).