

**DÉVELOPPEMENT ET ENVIRONNEMENT COMME
LES PRIORITÉS DANS L'EXPANSION ÉCONOMIQUE
(À L'EXEMPLE DU TRANSPORT FERROVIAIRE FRANÇAIS)**

<http://edoc.bseu.by>

*N. Baryssenko
de la FB de UBEE, Bobruisk*

Aujourd'hui il est évident que la sauvegarde de l'environnement et le développement économique sont étroitement liés. Le développement économique stable ne pourra pas être garanti avec la démolition et l'épuisement de l'environnement.

L'idée du développement stable reçut la reconnaissance dans le monde entier après que l'humanité fut comprise que les ressources de la nature étaient limitées et que les changements de l'environnement étaient dangereux pour tous.

Chaque pays doit créer le système complexe de l'utilisation des richesses de la nature qui pourrait répondre au programme de l'essor de l'économie. En outre, la mondialisation de l'économie implique des approches concertées des problèmes d'environnement, pour que le jeu de la concurrence ne soit pas faussé.

Il y a plus de dix ans le gouvernement français établit un «Plan National pour l'Environnement» en montrant à tous les pays du monde sa sauvegarde de l'environnement dans le cadre des soucis permanents du développement de son économie. Ce Plan, bâti sur sept grands principes d'action dresse un constat, établit des objectifs, propose des réformes législatives et institutionnelles, suggère des moyens:

- maîtriser la croissance par une meilleure a priori de l'environnement: mieux vaut prévenir que guérir;
- promouvoir la qualité par l'innovation: quadrupler le volume des dépenses de recherche publique et privée en environnement;
- moderniser l'état: créer notamment de véritables services territoriaux de l'Environnement;
- faire de l'environnement l'affaire de tous: généraliser le partenariat, décentraliser les responsabilités;
- équilibrer science, compétence et démocratie: asseoir scientifiquement la politique de l'environnement et promouvoir la contre-expertise;
- promouvoir l'équité sociale: appliquer largement le principe «pollueur-payeur» et combattre les «inégalités écologiques»;
- engager la France internationalement: maintenir les positions concurrentielles des éco-industries françaises et renforcer la solidarité.

De nombreux facteurs ont une influence sur l'état de la nature, au milieu d'eux le transport occupe une place importante. C'est le transport ferroviaire qui a reçu en France son développement le plus intensif grâce au TGV (train à grande vitesse).

Dès la dernière décennie le TGV, réalisation magnifique française, dont le trafic se trouve en constante progression, transporte 13,6 % des voyageurs du réseau principal et réalise 35,8 % du trafic kilométrique. Le nombre de voyageurs utilisant le réseau principal de la SNCF augmente de plus en plus. Pour la première fois, le train concurrencer directement l'avion sur l'axe Marseille-Paris-Marseille, et la SNCF devra y gagner six millions de voyageurs supplémentaires.

A l'heure actuelle pour souvegarder la nature il faut implanter de hautes technologies et passer aux fabrications écologiquement pures. Dans ce sens les chercheurs français ont réussi car le TGV est le type de transport le plus propre, il ne pollue pas l'air atmosphérique et ne fait pas de bruit. Tout cela explique l'intérêt du gouvernement français à celui-ci. En juin 2001, par exemple, 250 km de nouvelles lignes de TGV ont été inaugurés entre Marseille et Lyon. Le point sur le dernier grand chantier de la fin du XX siècle, qui a su concilier pari commercial, performance technologique et respect de l'environnement pour permettre des déplacements à plus de 300 km/h.

Comme les problèmes d'environnement ne se limitent pas avec ceux-ci énumérés la construction de la nouvelle ligne a débuté par des ouvrages d'art aériens et souterrains (ponts, tunnels, viaducs). Un chantier longuement préparé et mûri, compte tenu de la fragilité des espaces naturels traversés et de la beauté des paysages provençaux. Les concepteurs de la ligne nouvelle (la SNCF, la compagnie ferroviaire publique française, au travers de la structure TGV Méditerranée), contestée à ses débuts par les riverains et les défenseurs de l'environnement, ont mis un point d'honneur à inscrire le tracé dans une succession de paysages pittoresques.

Sept viaducs exceptionnels, dont les longueurs s'échelonnent entre 320 et 1730 mètres, et deux tunnels, dont un de plus de 8 kilomètres. Côté environnement, les formes courbes et les rondeurs ont été privilégiées par les architectes, des bétons ont même été spécialement élaborés pour mieux faire corps avec les sites traversés. Mais l'odyssée de la nouvelle ligne se caractérise aussi par un souci du respect de la faune et de la flore. Les talus, les buttes et les parois ont été redessinés, ensemenés et enherbés afin d'être stabilisés et agréables au regard. Au bout du compte, plus d'un million de végétaux ont été plantés, parfois après que les pépiniéristes eurent appris à cultiver des espèces qui ne l'avaient encore jamais été.

La SNCF a souhaité observer les évolutions de ces aménagements dans le temps. D'où la création d'un observatoire dont la mission première est de veiller à ce que le paysage s'impose au train, et non l'inverse. Une autre innovation.

Il est bien compréhensible qu'une telle voie vers la prospérité économique du monde représente et correspond aux exigences de l'époque et de l'avenir dont nous tous sont responsables. L'expansion économique dépend à l'heure actuelle non seulement des hommes d'affaires, des économistes et de leur intérêts mais aussi des spécialistes en d'autres domaines (biologie, écologie etc) comme de leurs efforts communs.