

Effet tunnel

L'**effet tunnel** est la perte d'accessibilité relative pour les petits pôles lors de la construction d'une infrastructure à grande vitesse entre les grands pôles.

Par souci de raccourcir toujours plus les **distances-temps** entre les plus grandes agglomérations, la densité des nœuds des grands **réseaux de transport** contemporains tend à décroître : les **LGV** (lignes à grande vitesse) et les autoroutes comportent moins de points d'accès (gares TGV, bretelles) que les lignes classiques et les routes normales. Par exemple, l'autoroute A31/E17/E27, lors de sa traversée du plateau de Langres, n'a aucun accès public pendant 32 km entre la sortie 5, près d'Is-sur-Tille, et la sortie 6, située à 12 km de Langres. Sur cette distance, elle est traversée par 17 axes routiers, sans raccordement.

Ainsi, des portions importantes des territoires sont mal desservies par les réseaux de transport rapide, les réseaux qui les traversent ne les irriguent pas et apparaissent comme des corps étrangers. À l'échelle micro-locale, la construction d'un axe à grande vitesse tend même à gêner les circulations, en réduisant les points de traversée possible, compte-tenu de l'emprise des réseaux en largeur et de la nécessité de construire des passerelles ou des tunnels pour les traverser. Cela pose également la question de la **continuité écologique**.

(ST, JBB) dernières modifications : janvier 2019, avril 2023.

Pour compléter avec Géoconfluences

- Florian Laval, « **Carte à la une. Les "panneaux marron" sur les autoroutes du Massif central, fabrique d'un récit touristique** », *Géoconfluences*, janvier 2024.