

EXPERPOL
Expertises environnementales
38 Arboretumlaan
3080 Tervuren
Belgique

Commission Européenne
DG Energie et Transports
Unité B2-Politiques des réseaux
trans-européens
1049 Bruxelles

Bruxelles, le 5 janvier 2006

Concerne : consultation publique sur les grands axes de transport trans-européens

Messieurs,

Suite à votre invitation à nous prononcer sur les grands axes de transports trans-européens évoqués dans votre dernier rapport, veuillez trouver, ci-après, les commentaires que ces choix suggèrent :

Le Problème

Les routes, par leurs continuelles expansions, sont peu à peu devenues les victimes de leur succès car elles finissent par aggraver par trop physiquement et chimiquement les citoyens. Et c'est ainsi qu'est apparue l'opportunité d'une solution de remplacement plus collective, négligée depuis des décennies : des chemins de fer qui opéreraient comme des autoroutes ferroviaires de trains à grandes vitesses, le jour, et qui se reconvertiraient, la nuit, en voies expresses pour le transport des camions et de leurs marchandises : le feroutage.

Le battage médiatique qui est fait actuellement autour de cette 2^{ème} solution occulte cependant quelque peu les problèmes techniques et les nuisances associées à ce genre de transport ; à savoir : le bruit.

Les différents groupes de travail (WG) mis sur pied par votre Direction Générale ont d'ailleurs tous reconnu cette nuisance majeure de sorte que, à ce stade de l'analyse, il apparaît déjà que seul un développement des voies ferrées trans-européennes dûment encadré par une insonorisation efficace permettra de considérer les chemins de fer comme un substitut-complément de la route acceptable par nos concitoyens.

La solution apportée par l'Europe

Comme nous l'indiquions plus haut, votre Direction Générale, depuis quelques années, a mis en place des Groupes de Travail (WG) pour analyser le problème et élaborer une stratégie à partir des principaux paramètres identifiés. Et, plusieurs rapports à caractère technico-politique ont été publiés ; ils constituent l'ossature d'une nouvelle stratégie d'implantation d'un réseau trans-européens du rail.

Une lecture attentive de ces rapports révèle une analyse technique des problèmes tout à fait satisfaisante : le bruit est bien considéré comme le paramètre dominant tant pour les trains à grandes vitesses que pour les wagons de fret et les rails comme les véhicules y contribuent. Le choix, par contre, des actions prioritaires par les WG, comme leur attitude générale pour atteindre leur but, nous interpelle. Ils considèrent, en effet, avec la plus grande des priorités :

- le remplacement des sabots des freins actuels des wagons de marchandises par un matériau composite ad hoc ; ce qui est normal et reconnu par tous.
- la réduction des bruits des rails par des programmes de maintenance de lissage des voies
- le renforcement de l'isolation acoustique des maisons sises le long des lignes
- la mise en place d'un indicateur de bruit reconnu par les opérateurs

Pour ce faire, nous avons noté, une demande systématique de fonds publics européens et autres qui seraient gérés par les anciennes compagnies nationales et aucune recherche sur fonds propres ; les WG en question ne souhaitant ni l'information ni la participation du public à ces affaires !

Il apparaît ainsi clairement que ces WG, de par leur composition et les choix techniques biaisés qu'ils préconisent reflètent encore tout ce qu'on a voulu modifier en abolissant les monopoles nationaux hérités du 19^{ème} siècle ; à savoir : un ensemble d'Ingénieurs- fonctionnaires souhaitant poursuivre leurs activités du siècle passé sans suffisamment intégrer les paramètres sociétaux et environnementaux de notre époque.

Par ailleurs, on ne peut que regretter vivement l'absence quasi totale d'associations environnementales de même que du corps médical et des Scientifiques qui auraient apporté une note plus objective dans les débats de ces WG, débats pour le moins peu transparents. Et si on ajoute à cela que ces solutions insatisfaisantes et coûteuses seraient mises en œuvre avec l'argent des citoyens, nous ne pouvons, bien entendu, souscrire à ces propositions en l'état.

Conclusions

L'idée de la création d'un réseau ferré trans-européen est intéressante et nous la soutenons bien volontiers. Par contre, les actions par trop partisans de WG mal composés ne peuvent cependant nous satisfaire et ne conduiront qu'à un passage extrêmement coûteux de routes devenues insatisfaisantes à des activités ferroviaires par trop bruyantes que pour apporter un réel plus aux populations concernées. On assistera, dès lors, à un simple passage de Charybde en Scylla....

Il y aurait donc lieu de faire procéder d'urgence à :

un élargissement, avec voix délibérative, des WG actuels à un monde associatif et technique suffisamment étoffé que pour représenter valablement les composantes sociétales, de santé et environnementales qui ont manqué, jusqu'à présent, dans les débats

Il y aurait également lieu de réaliser que ce seraient ces WG ainsi rénovés qui devraient assurer, par la suite, les mises en place et le suivi des actions finalement décidées ; tout ceci constituant, de fait, la base même d'un développement durable pour votre projet.

En espérant que ces quelques commentaires seront pris en considération dans vos développements futurs, nous vous prions de croire, Messieurs, à l'assurance de notre entière disposition pour débattre plus avant avec vous, dans un esprit technique constructif et socialement ouvert, de l'apport des améliorations nécessaires.

Prof. Dr Sc. E. Hannecart
Président d' EXPERPOL
Expert européen Ex 2002 B007121