

Horizon tgv

Grande vitesse et environnement



Grande vitesse et environnement

Voies aériennes saturées, routes embouteillées... circuler aisément devient un problème de tous les jours. Pour préserver notre liberté de mouvement, des alternatives doivent être trouvées en matière de transport. Une de ces alternatives, c'est le TGV. Meilleur marché que l'avion, il permet de se déplacer plus rapidement qu'en voiture tout en étant plus écologique et en offrant une sécurité maximale aux voyageurs. C'est la solution idéale pour toutes les distances jusqu'à 1000 km.

Cette dernière décennie a vu les préoccupations concernant l'environnement augmenter au fur et à mesure de la publication de rapports inquiétants sur la pollution. Aujourd'hui, personne ne peut plus ignorer que la pollution est due principalement à nos déplacements quotidiens et s'aggrave chaque jour. Rien n'indique que cette tendance va s'inverser à court terme. L'augmentation du niveau de vie et du temps libre, mais aussi l'évolution des habitudes incitent les gens à utiliser de plus en plus souvent leur voiture, même lorsqu'il s'agit de très longues distances. Les statistiques sont là pour le confirmer. Elles montrent que le trafic automobile devrait augmenter de 20 % dans les prochaines années. Le même phénomène est observé pour le trafic aérien. A raison d'une croissance de 5,5 % par an, celui-ci devrait doubler d'ici l'an 2000. Et ce, alors que la majorité des aéroports européens sont déjà saturés. Quant au transport de marchandises, il devrait connaître une évolution identique sous l'action des nouveaux marchés ouverts par la suppression des frontières intérieures en Europe et par la chute du Rideau de Fer.

Dans cette Europe en mutation rapide, la création d'un réseau ferroviaire international à grande vitesse est indispensable. Qui plus est, c'est aussi une des rares solutions aux problèmes de mobilité qui respecte l'environnement. Mais, si la construction d'un tel réseau TGV est important, il est bien évident que cela ne peut se faire dans la précipitation et sans en peser soigneusement toutes les conséquences. Particulièrement en ce qui concerne les répercussions sur le cadre de vie.

C'est ainsi que pour la première fois en Belgique, dans le cadre de la construction d'une telle infrastructure, une Etude approfondie d'Impact sur l'Environnement (EIE) a été réalisée par des experts indépendants. Dans la même optique, la SNCB a également prévu un "Fonds TGV" destiné aux communes traversées par le TGV afin de financer des mesures de protection de l'environnement et des réaménagements locaux après la fin des travaux.



tgv

avantage à la grande vitesse

Notre "soif de liberté" menace insidieusement notre environnement, de nombreuses études l'ont établi et la collectivité en paie chaque année le lourd tribut.

Une enquête menée par le groupe d'étude *Mens et Ruimte v.z.w.* (asbl) souligne que le projet TGV "...peut fournir une contribution positive à l'environnement naturel et humain".

moins d'espace au sol La capacité d'une ligne à grande vitesse en situation de pointe correspond à celle d'une autoroute à deux fois cinq bandes de circulation. Ce type de voie rapide atteint aisément 50 m de large tandis que la largeur moyenne d'une ligne à grande vitesse n'est que de 17,5 m, soit 2,8 fois moins.

Au total, la longueur des lignes TGV en Belgique sera de 305 km, dont 160 km en site nouveau. Cela représente une superficie d'environ 645 ha, soit seulement 40 % de la surface occupée par le seul aéroport de Bruxelles-National. Il faut savoir que les aéroports sont de grands consommateurs d'espace. Le fait que la plupart d'entre eux aient atteint aujourd'hui leur capacité maximale les force encore à accroître leur superficie pour faire face à la croissance des besoins. Cette extension n'est toutefois pas indéfiniment possible.

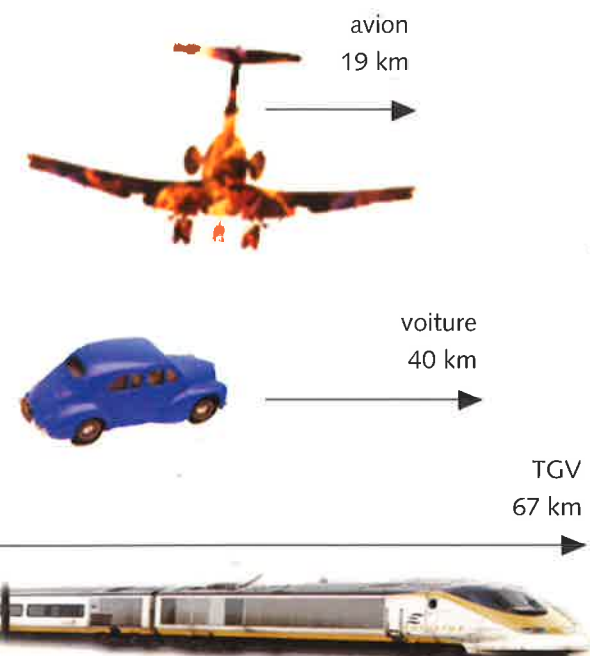
moins d'utilisation d'énergie Parallèlement à la croissance du trafic, la consommation d'énergie augmentera elle aussi. Diverses études font apparaître que, pour un même type de trajet, le TGV est plus économe en énergie que la voiture ou l'avion. Ce constat est particulièrement important car, en l'an 2000, l'automobile consommera 2,2 fois plus d'énergie pour le transport d'un même nombre de voyageurs et sur une même distance que le TGV. Quant à la consommation de l'avion, elle sera 2,5 fois plus élevée.

Enfin, comme de nombreux voyageurs qui auraient pris l'avion ou la voiture avant l'existence du TGV opteront pour ce dernier et sa sobriété, la consommation totale d'énergie ne devrait augmenter que modérément malgré la croissance attendue du trafic.

moins de pollution de l'air La pollution croissante de l'air a des effets néfastes sur notre santé et notre environnement. Personne ne peut plus ignorer ces grandes villes asphyxiées par des nuages de pollution, les forêts décimées par les pluies acides, les trous dans la couche d'ozone... Là aussi, les trains à grande vitesse peuvent apporter une solution. A l'horizon de l'an 2000, la pollution de l'air, indirectement induite par le TGV, représentera seulement 1/7 de celle provoquée par le transport routier et à peine 1/3 de celle du trafic aérien. Plus étonnant encore, la mise en service du TGV entraînera une diminution du volume total des rejets nocifs en offrant une solution de remplacement au trafic routier et aérien.

Ainsi, le TGV ne contribuera pas seulement à abaisser le niveau de pollution de l'air mais, permettra aussi de réduire les préjudices et les coûts sociaux que cette pollution entraîne.

distance parcourue par un voyageur avec l'équivalent d'un litre de pétrole





moins de bruit Beaucoup de gens s'imaginent que le TGV est un moyen de transport bruyant. Cette inquiétude n'est cependant pas fondée. A vitesse identique, le TGV a un niveau sonore inférieur à celui d'un train ordinaire. Et ceci, sans parler des nombreux autres bruits de la vie de tous les jours.

De plus, en de nombreux endroits à forte densité de population, des dispositifs antibruit ont été prévus: écrans antibruit, merlons de terre, etc. Ces dispositifs protègent non seulement de l'effet sonore du TGV mais également du bruit provenant des autres moyens de transport. En effet, il ne faut pas oublier que, autant que possible, la ligne à grande vitesse a été implantée le long des autoroutes ou des voies de chemins de fer existantes.

Là où le TGV passe à proximité des habitations, des écrans antibruit permettant de réduire le niveau sonore de 10 dB (A) en moyenne sont installés. D'autres écrans antibruit de type absorbant sont placés le long des voies partout où cela s'avère nécessaire pour réduire encore le volume audible. Si la distance disponible à côté de ces voies le permet, on privilégie plutôt l'installation de talus de terre qui offrent une bonne isolation acoustique et s'intègrent naturellement dans le paysage.

plus de sécurité Tous les jours, la route fait des victimes. En 1993, 1660 personnes ont perdu la vie sur nos routes. A ces pertes, il faut encore ajouter 76 015 blessés dont 14 630 dans un état grave. Au-delà des drames humains que cela représente, ces accidents entraînent une charge très importante pour la collectivité. Pourtant, cette insécurité routière semble relever d'une certaine fatalité et plus personne ne s'en émeut. Sur le plan européen, on dénombre chaque année 50 000 morts et 1,5 million de blessés sur les routes. Les coûts engendrés par ces accidents sont estimés à 70 milliards d'ECU soit 2800 milliards de FB par an.

Face à cette situation, le transport ferroviaire s'avère beaucoup plus sûr. En 1992, le rail n'a occasionné aucun accident mortel et seuls 27 blessés ont été recensés sur tout le réseau belge. Pour l'année 1993, les chiffres se limitent à une disparition et 29 blessés.

Enfin, l'expérience du train à grande vitesse au Japon depuis 1964 et en Europe depuis 1981 apporte la preuve de la grande sécurité du système: il n'y a eu jusqu'ici aucun accident mortel imputable aux TGV.

Niveaux sonores

TGV à 300 km/h **69,7 dB**

Intercity à 140 km/h **64,6 dB**



concert en plein air **120 dB**

aspirateur **72 dB**

trafic de l'autoroute perçu
à une distance de 50 m **70 dB**

crissement des feuilles
en automne **40 dB**

pluie fine **32 dB**

I'EIE mieux vaut prévenir que guérir



Pour la première fois en Belgique dans le cadre de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport, une Etude approfondie d'Impact sur l'Environnement (EIE) a été commandée pour l'ensemble du projet TGV avant même que le choix du tracé n'ait été arrêté. Pour la réaliser, la SNCB a fait appel, en 1988 et 1989, à plusieurs bureaux d'études dont les travaux ont été coordonnés et accompagnés par un groupe indépendant d'experts universitaires.

En faisant réaliser cette étude, la SNCB a appliqué la directive CEE 85/337 du 27 juin 1985 sur l'évaluation des conséquences sur l'environnement des grands travaux d'infrastructure. Par cette directive, l'Union Européenne attire l'attention sur le fait " ...que la meilleure politique en matière d'environnement consiste à éviter d'emblée toute pollution et nuisance plutôt que d'en combattre ultérieurement les conséquences".

En d'autres termes: mieux vaut prévenir que guérir.

Cette directive de l'Union Européenne est entrée en vigueur le 10 décembre 1987 à la Région Wallonne, en mars 1989 à la Région Flamande et le 23 juillet 1992 à la Région Bruxelloise.

L'EIE donne une description complète du projet TGV et un aperçu de la manière dont l'infrastructure prévue exerce une influence sur l'environnement. Les conséquences ont été étudiées sur le plan:

- de la santé publique;
- de la flore, de la faune et des écosystèmes;
- de la qualité de l'air, du sol, des eaux de surface et des eaux souterraines;
- des perturbations par le bruit et les vibrations.

Cette Etude d'Impact du projet TGV poursuit un double objectif. D'une part, elle a permis de déterminer le meilleur tracé par rapport à l'environnement parmi les différents itinéraires théoriquement possibles. D'autre part, elle a attiré l'attention sur les perturbations éventuelles que les lignes à grande vitesse pourraient occasionner, ce qui a amené la SNCB à prendre des mesures pour éviter ces embarras ou les limiter au maximum. Très logiquement, elle a également servi de base pour déterminer les différents domaines d'intervention du "Fonds TGV".

Grâce à cette étude, les lignes à grande vitesse ont été conçues dès le début pour s'intégrer au mieux dans leur environnement.

Fonds TGV: la qualité de la vie

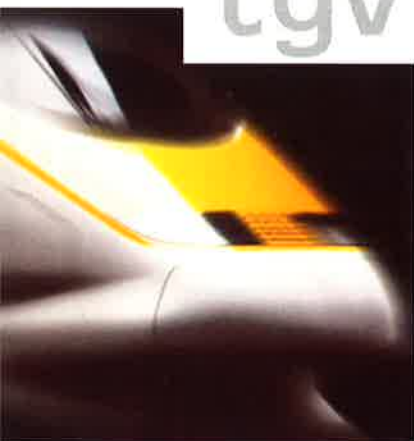
La SNCB est consciente de l'influence que la réalisation du projet TGV aura sur le milieu naturel et humain. Elle est tout aussi convaincue que le progrès technique doit impérativement se doubler d'un souci particulier pour le cadre de vie. C'est pour garantir cela qu'un "Fonds TGV" a été créé. Par cette convention passée entre la SNCB et l'Etat belge, les Chemins de fer s'engagent à octroyer à chaque commune traversée une certaine somme afin d'intégrer au mieux les lignes à grande vitesse dans l'environnement. L'utilisation finale de ce fonds est déterminée après concertation entre la SNCB et les administrations communales concernées. Le montant total du fonds s'élève à 11,706 milliards de francs indexés, dont 6,5 milliards de francs sont exclusivement réservés à des mesures pour l'environnement tels que tunnels, écrans anti-bruit, plantations,... Le reste est destiné notamment au réaménagement des voiries communales, au rétablissement des canalisations et à l'accessibilité des fermes et des terres agricoles.

Le TGV présente donc de nombreux avantages en matière d'environnement dont les principaux sont une pollution réduite, une occupation d'espace limitée et une faible consommation d'énergie. Sans compter les efforts supplémentaires que la SNCB a entrepris pour réduire au maximum les perturbations engendrées par la mise en place d'une infrastructure de cette importance.

Sources

- Commission de la Communauté Européenne: "Le développement futur de la politique commune des transports", Bruxelles, 1992, 125p.
- Institut Belge de la Sécurité Routière.
- Institut National des Statistiques.

tgv



**Vous souhaitez
recevoir plus
d'informations ?**

Ecrivez ou téléphonez à :

Info TGV - STAR 21

Boîte Postale 153

B-1060 Bruxelles 31

Tél: 078 15 48 05

(numéro vert)

*Deze brochure bestaat
ook in het Nederlands*

