

RECHERCHER

Rechercher

ARTICLES RÉCENTS

- [Communiqué de presse](#)
- ["Vivre sans police", conférence mercredi 9 septembre à 18H30 au local de la CNT](#)
- [Révolte de l'été 2026](#)
- [Révolte du mois de juin 2026](#)
- [La révolte du mois de mai 2026](#)

ARCHIVES

- [octobre 2026](#)
- [septembre 2026](#)
- [juillet 2026](#)
- [juin 2026](#)
- [mai 2026](#)
- [avril 2026](#)
- [mars 2026](#)
- [février 2026](#)
- [janvier 2026](#)
- [décembre 2025](#)
- [novembre 2025](#)
- [septembre 2025](#)
- [juillet 2025](#)
- [juin 2025](#)
- [mai 2025](#)
- [avril 2025](#)
- [mars 2025](#)
- [février 2025](#)
- [janvier 2025](#)
- [décembre 2024](#)
- [novembre 2024](#)
- [octobre 2024](#)
- [septembre 2024](#)
- [août 2024](#)
- [juillet 2024](#)
- [juin 2024](#)
- [mai 2024](#)
- [avril 2024](#)
- [mars 2024](#)
- [février 2024](#)
- [janvier 2024](#)
- [décembre 2023](#)
- [novembre 2023](#)
- [octobre 2023](#)
- [septembre 2023](#)
- [juillet 2023](#)
- [juin 2023](#)
- [mai 2023](#)
- [avril 2023](#)
- [mars 2023](#)
- [février 2023](#)
- [janvier 2023](#)
- [décembre 2022](#)
- [novembre 2022](#)
- [octobre 2022](#)
- [septembre 2022](#)
- [août 2022](#)
- [juin 2022](#)
- [mai 2022](#)
- [avril 2022](#)
- [mars 2022](#)
- [février 2022](#)
- [janvier 2022](#)
- [décembre 2021](#)
- [novembre 2021](#)
- [octobre 2021](#)
- [septembre 2021](#)
- [juin 2021](#)
- [mai 2021](#)
- [avril 2021](#)
- [mars 2021](#)
- [février 2021](#)
- [janvier 2021](#)
- [décembre 2020](#)
- [novembre 2020](#)
- [octobre 2020](#)
- [septembre 2020](#)
- [août 2020](#)
- [juillet 2020](#)
- [juin 2020](#)
- [mai 2020](#)
- [avril 2020](#)
- [mars 2020](#)
- [février 2020](#)
- [janvier 2020](#)
- [décembre 2019](#)
- [novembre 2019](#)
- [octobre 2019](#)
- [septembre 2019](#)
- [août 2019](#)
- [juin 2019](#)
- [mai 2019](#)
- [avril 2019](#)
- [mars 2019](#)
- [février 2019](#)
- [janvier 2019](#)
- [décembre 2018](#)
- [novembre 2018](#)
- [octobre 2018](#)
- [septembre 2018](#)
- [août 2018](#)
- [juin 2018](#)
- [mai 2018](#)
- [avril 2018](#)
- [mars 2018](#)
- [février 2018](#)
- [janvier 2018](#)
- [décembre 2017](#)
- [novembre 2017](#)
- [octobre 2017](#)
- [septembre 2017](#)
- [août 2017](#)
- [juin 2017](#)
- [mai 2017](#)
- [avril 2017](#)
- [mars 2017](#)
- [février 2017](#)
- [janvier 2017](#)
- [décembre 2016](#)
- [novembre 2016](#)
- [octobre 2016](#)
- [septembre 2016](#)

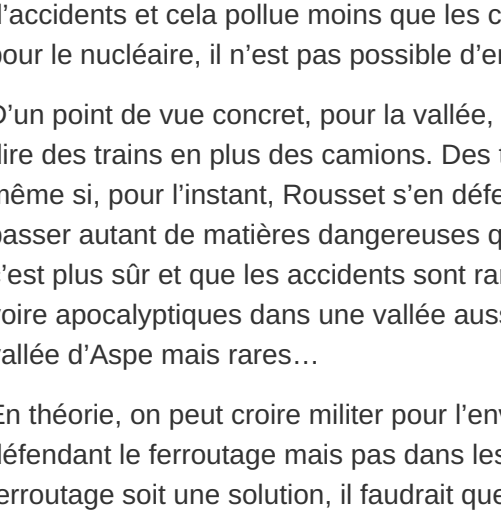
CATÉGORIES

- [actualités](#)
- [bibliothèque](#)
- [Coordination Libertaire étudiante](#)
- [juridique](#)
- [local](#)
- [Luttes en cours](#)
- [Non classé](#)
- [propagande](#)
- [Section chômeurs](#)
- [Section éducat](#)
- [Solidarité](#)
- [textes de référence](#)

LIGNE PAU-CANFRANC : POUR LES RIVERAINS C'EST LA DOUBLE PEINE !

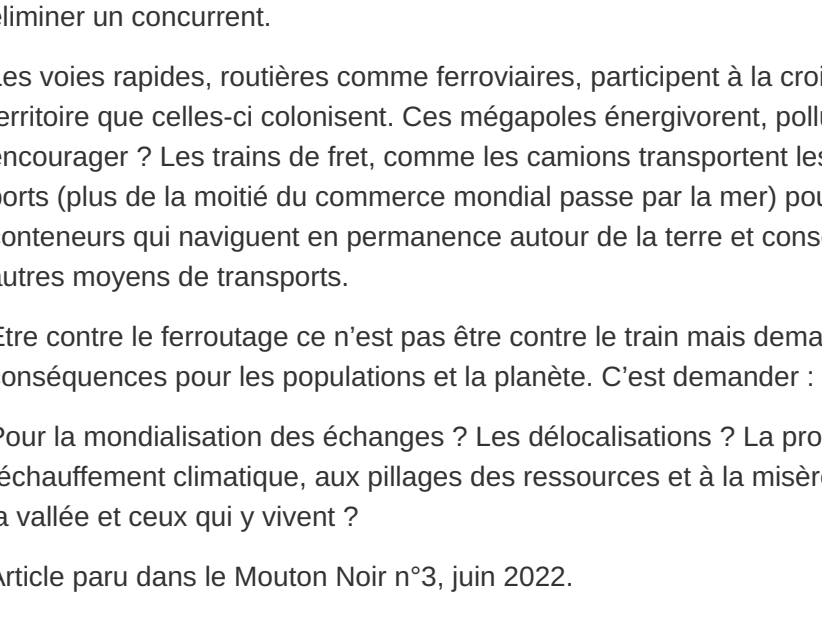
8/12/24 : [actualités](#), [Luttes en cours](#)

50 TRAINS PAR JOUR EN VALLÉE D'ASPE...



Voici une série de textes et de références qui permettent de bien appréhender ce qui se trame autour de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Nous avons décidé lors de l'assemblée générale du syndicat, le 7 décembre dernier, de nous engager contre ce projet et de lancer une campagne d'information auprès des populations concernées.

[ferroutage-dépliant-2](#) Télécharger



Le ferroutage : une solution pour protéger l'environnement ?

Le grand argument actuel des partisans du nucléaire c'est de dire que les centrales nucléaires ont un meilleur bilan carbone que les centrales à charbon. Si l'on s'en tient aux chiffres, transporter des marchandises sur des trains comportent moins de risques d'accidents et cela pollue moins que les camions. Mais, comme pour le nucléaire, il n'est pas possible d'en rester à cet argument.

D'un point de vue concret, pour la vallée, le ferroutage cela veut dire des trains en plus des camions. Des trains sur lesquels – et même si, pour l'instant, nous résistons s'en défende – on pourra faire passer autant de matières dangereuses que l'on veut. Puisque c'est plus sûr et que les accidents sont rares – catastrophiques voire apocalyptiques dans une vallée aussi resserrée que la vallée d'Aspe mais rares...

En théorie, on peut croire militer pour l'environnement en défendant le ferroutage mais pas dans les faits. Pour que le ferroutage soit une solution, il faudrait que tout le trafic de marchandises passe par le fret. Ce n'est pas le cas, au mieux ce sera 15 à 18% dans 10 ans alors que l'on prévoit une augmentation du trafic de 15% pour 2030.

Autre problème, les travaux de Braess : l'aménagement des voies rapides facilite la mondialisation et la dynamique que qui veut dire que les aménagements internationaux ne désenclavent pas le trafic mais participent à son augmentation. Plus on crée d'autoroutes ferroviaires et routières, plus on facilite la mondialisation des échanges et le trafic augmente. Ainsi, au sujet de la ligne Pau-Canfranc, José Luis Soro, conseiller chargé du territoire au gouvernement aragonais, affirmait : « Je le dis et le redit, le Canfranc commence dans le port de Sagunto. C'est une branche de plus d'une connexion qui relie les ports de la Cantabrie et de la Méditerranée ». Les enjeux du ferroutage sont liés aux grandes métropoles et aux firmes transnationales. Sur ces trains passeront des céréales françaises qui seront transformées en farine par Harineras Villamayor S.A., à Huesca, pour être envoyées dans toute l'Espagne et au Portugal. Des voitures traverseront l'Europe après avoir été assemblées à Saragoisse par Général Motors avec des pièces arrivées par conteneurs venus d'Asie via le canal de Suez et le port à conteneurs de Sagunto. Dans l'autre sens, le papier de l'entreprise SAICA de Zaragoza arrivera en France. Qui sait, peut-être jusqu'à Orthez où ça fait bien longtemps que la dite entreprise aragonaise a fermé la papeterie SAPSO, après l'avoir rachetée, pour éliminer un concurrent.

Les voies rapides, routières comme ferroviaires, participent à la croissance des mégapoles au détriment du reste du territoire que celles-ci colonisent. Ces mégapoles engorgent, polluent et polluent. Est-ce une tendance qui va continuer ? Les trains de fret, comme les camions transportent les marchandises qui viennent ou qui vont dans des ports (plus de la moitié du commerce mondial passe par la mer) pour être embarqués sur un des 50 000 ports-conteneurs qui naviguent en permanence autour de la terre et consomment bien plus d'énergies fossiles que tous les autres moyens de transports.

Entre contre le ferroutage ce n'est pas être contre le train mais demander quels travaux et pour quoi faire, en mesurant les conséquences pour les populations et la planète. C'est demander : pourquoi ?

Pour la mondialisation des échanges ? Les délocalisations ? La propagation des virus tout en contribuant au réchauffement climatique, aux pillages des ressources et à la misère des populations ? C'est pour cela qu'il faut sacrifier la vallée et ceux qui y vivent ?

Article paru dans le Mouton Noir n°3, juin 2022.

Pour qui sifflera le train ?

Ferroutage : quelles conséquences pour la vallée ?

C'est un rapport particulier qu'entretenir la vallée avec la ligne de chemin de fer. Les plus anciens se souviennent avoir pris le train pour des dimanches en famille à Canfranc. Et puis l'accident, et l'abandon de ce service public. Les chemins de la vallée ont attendu les tunnels. Ce n'est pas étonnant de voir tant de monde se réjouir d'une prochaine réouverture. Mais le passé nous aveugle, ce projet n'a rien à voir avec le petit train du passé. Le train semble plaire à tout le monde : les milieux écologistes de syndicats y voient une défense des emplois de la SNCF, les favoriserait une alternative à la route, d'autres croient en la réouverture d'une simple ligne « voyageurs » qui faciliterait le tourisme. Tous se trompent. Et surtout, personne ne parle des conséquences de ce projet pour la vie des valléens.

Il y a un an, au sujet de la ligne Pau-Canfranc, le Vice-Président de la Région Nouvelle Aquitaine déclarait :

« L'enquête publique devrait démarrer dans le courant de l'année 2022 pour une durée d'un an environ. Nous pourrions ainsi démarrer les travaux début 2025 et aboutir à une mise en service de bout en bout en 2027 ». ¹ La formulation même de la déclaration montre à quel point les résultats d'une enquête d'utilité publique compte peu aux dirigeants mais il faut reconnaître que Renaud Lagrave peut se montrer optimiste tant la population espoise semble loin d'avoir conscience de ce qu'on lui prépare. Le 30 juin 2021, c'est Luc Federman, Directeur général adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie à la Région Nouvelle-Aquitaine qui présentait le projet dans le cadre de l'année européenne du rail. Il confirmait les dates d'études avant projet pour 2023 et de début des travaux en 2025².

De quoi parler-t-on ? Il faut reconnaître que le livre blanc commandé par la région présente des images idylliques de petits trains touristiques mais précise que « Le levier fret est l'une des clefs indispensables à la réouverture de la ligne »³. Il laisse croire que le train pourrait absorber les 2 millions de tonnes de marchandises qui transitent chaque année par la vallée d'Aspe. Donc nous sommes bien sur un projet de ferroutage avant tout.

Le ferroutage est-il une solution pour réduire le trafic poids lourds dans la vallée ?

L'association Béarn Pyrénées Adour, lobby de la CCI qui « a pour but d'engager, de soutenir et de promouvoir, (...) la création et le réajustement d'un réseau moderne d'infrastructures de communication », a produit une étude chiffrée sur la base de ce livre blanc et conclut : « 2 Aller/Retour quotidiens correspondent donc à une occupation de cette voie unique de 10 à 11 h00, chaque jour [365 jours par an]. A condition que la demande de fret corresponde à cette offre, on pourrait donc atteindre un potentiel de 500 000 à 600 000 tonnes de charge utile par an (...). Ceci correspond à ce que, pour l'instant, 126 291 poids lourds par le tunnel du SNCF – chiffre officiel », le chiffre est probablement sous-évalué par cette association pro-tunnel de la dernière heure⁴.

Ce ferroutage prévu par la région, qui « doit répondre aux exigences du fret ferroviaire international. Dans l'idéal, la ligne doit être électrifiée, pouvoir supporter des trains de 750 mètres et un tonnage important », ne remplacera pas le trafic routier. Il absorbera une partie du trafic qui sera aussitôt remplacé par de nouveaux camions. En effet, les experts prévoient que le trafic routier va augmenter de 15% à l'horizon de 2030⁵ et l'on sait, depuis les travaux du mathématicien Braess (1968), que l'augmentation de la capacité des routes aboutit à une augmentation du trafic.

En fait, l'objectif européen est de le fret puisse absorber 18% du transport de marchandises entre la France et l'Espagne (aujourd'hui il ne concerne que 4% du trafic). En 2019, il serait passé (au bas mot) 2 525 820 tonnes de marchandises par le tunnel du SNCF. Or, un audit commandé par le conseil régional se basait sur une capacité maximale envisageable de 1 450 000 tonnes de marchandises transportée par le train. Le ferroutage en vallée d'Aspe ne signifie donc pas la fin des camions mais les trains en plus les camions⁶. D'autant que rien ne dit que le fret va uniquement concerner les marchandises qui passent déjà par la vallée. Ce projet de ferroutage est intimement lié au développement des liens avec PLAZA (Plateforme logistique de Zaragoza), la plus grande plate-forme logistique d'Europe qui envoie depuis l'Espagne des marchandises dans toute l'Europe et qui va réorganiser cette distribution en tenant compte de cette nouvelle voie de communication. Aujourd'hui, le ferroutage entre la France et l'Espagne est handicapé par le fait que l'écartement des voies n'est pas le même entre les deux pays et qu'il faut donc changer d'essieux. Le ferroutage qui passe par Port-Bou et Hendaye connaît ce problème, la nouvelle voie sur Canfranc ne le résout pas. Il est donc à parier qu'une partie du ferroutage actuel, envoyé par la continue d'entreprises situées à Plaza, vers la Catalogne et le Pays-Basque soit réorientée vers la vallée. Une étude universitaire partisane de la région nous apprend que Général Motors – qui revendique la production de 70 000 à 125 000 automobiles neuves par an – ferait ce choix⁷. Cela équivaldrait déjà à deux à trois trains (par jour) de marchandises en plus qui passeraient par la vallée.

De combien de trains parle-t-on ?

Le ferroutage, ce sont des nuisances. Ce n'est pas la même chose de supporter le passage d'un ou deux trains de voyageurs par jour et devenir une voie internationale du fret. L'audit le reconnaissait puisqu'il s'agitait : « l'environnement traversé par la voie est très urbanisé à Bidos ; une remise en service de la ligne pour des trafics fret importants pourraient poser des problèmes d'accessibilité sociale non négligeables et nécessiter des investissements lourds de protection de la voie : suppression du PN34 avec tranchée protégée de murs anti-bruits. Dans le secteur du PN34, une réouverture pour de seuls services voyageurs ou bien pour un service touristique serait en revanche plus facilement acceptable par les riverains... ». Mais ce qui est valable pour Bidos ne semble pas l'être pour la vallée puisque l'audit n'en parle pas. La vallée doit être désertée ou sa population négligeable. Pourtant à Sarance, Bedous, Eygoun, Etsaut, Urdos la voie n'est pas plus éloignée qu'en ville. Et que dire de Borce et de Ceste qui surplomberaient le spectacle et en savoureraient le concert ?

Il suffit de parcourir un peu la toile pour comprendre que la pollution sonore peut pourrir la vie des riverains. Les murs anti-bruits sont pensés réduire à 63 décibels la pollution sonore, c'est-à-dire au bruit d'un moteur mais, même un sénateur constate que dans plusieurs minutes car il peut atteindre des longueurs de plus de 1,2 kilomètre⁸. Quand on sait tout cela, la question de la fréquence des passages se pose. Et il faut bien constater que la région est bien silencieuse sur le sujet dans son livre blanc. Par contre, l'audit table sur 12 trains de fret et 6 de voyageurs dans un premier temps (18 trains par jours) mais le travail universitaire misait plutôt sur une capacité optimale qui, selon les variantes, allaient de 20 à 52 trains de voyageurs par jour et de 22 à 48 trains de marchandises (trois variantes prévoyant entre 68 et 72 trains par jour, capacité maximale de la voie ferrée).

Alors, et serait temps de se poser les bonnes questions ? Est-ce que la réouverture de la voie ferrée va désenclaver la vallée, faciliter le tourisme ? On nous a déjà fait le coup avec la route... Quelles seront les conséquences des travaux de maisons en état ? Le projet nécessite l'électrification et un changement de gabarit de la voie ferrée (expropriations ? Mais, jouxtant la ligne, invendables et invivables ?)... Cela sauvera-t-il l'emploi des cheminots de la SNCF ? La région cherche des opérateurs privés (Cf. Livre blanc). Quels seront les nuisances du ferroutage pour les habitants ? Du bruit, du bruit et encore du bruit et adieu le tourisme sans parler de la tranquillité. Et enfin, la question que pas grand monde pose : pourquoi devrait-on sacrifier la vallée par la route ou le ferroutage, et vraisemblablement les deux ?

1 [« Le dossier de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragoisse-aveance », publié le 06.01.2020, <https://bap-europe.com/la-ligne-pau-canfranc-saragoisse-pourrait-rouvrir-en-2025-a-l'acartement-international/>](#)

2 <https://www.europe-en-nouvelle-aquitaine.eu/fr/actualite/C3%A9/la-nouvelle-aquitaine-presente-le-projet-ferroviaire-pau-canfranc-saragoisse-lors-dune>

3 LIVRE BLANC « Les leviers d'optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragoisse Décembre 2019 », <https://www.canfraneus.eu/wp-content/uploads/2019/12/RNA-LivreBlanc-PauCanfranc-A4-1219Web.pdf>

4 En 2018, on avait déjà compté 723 camions en une journée : <https://innov-mountain.fr/fr/actualites/cdes/ces-vallees-sacrifiees-pour-un-developpement-non-durable-1>

5 Etude gouvernementale de 2016 : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9matique%20-%20Projections%20de%20la%20demande%20de%20transport%20sur%20le%20long%20terme.pdf>

6 « Audit des études techniques de la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragoisse (début 2026), puis démarrage les chantiers en 2027. Et ouvrir la ligne au ferroutage dès 2032. A cette occasion, le peu que les autorités et les experts nous livrent d'informations confirme ce que nous annonçons dans le numéro 3 du mouton noir : il ne s'agit pas du petit train d'antan mais d'une ligne dédiée en grande part au ferroutage et qui nous promet de vivre un enfer. Faisons le point sur ce qui a été dit... et ce qui ne l'est pas.

La République des Pyrénées a beau s'évertuer à jouer sur la corde sensible en convoquant les souvenirs des anciens qui ont connu le train qui passait par le tunnel hétéocidal et les Forges d'Abel¹, autrefois, le projet du gouvernement d'Aragon et de la Région Nouvelle Aquitaine s'inscrit dans le cadre de la mondialisation et de l'axe Bordeaux-Valence. C'est à dire de préoccupations bien éloignées du « mieux vivre en vallée d'Aspe ». Le petit train est mort, il faut en faire le deuil : ce que l'on nous annonce, c'est une autoroute ferroviaire en plus des camions. Celles et ceux qui veulent s'en convaincre peuvent aller regarder la réunion de lancement du 24 septembre dernier sur le site de la SNCF : on se rendre aux diverses réunions publiques qui s'échelonnent jusqu'au 20 décembre. Nous n'allons pas nous mentir, l'exercice est fastidieux : avant d'avoir droit à poser des questions, il faut se familiariser avec les présentations des propositions, tenus dans un langage technocratique un peu abscons, et derrière lequel il faut aller chercher les quelques informations utiles. Puis, au moment des questions, il ne faut pas toujours attendre à des réponses...

Quels sont les trains qui passeront ?

Que peut-on retirer malgré tout de ce que l'on veut bien nous dire du futur projet ? Il s'agit d'un projet international qui s'articule autour des perspectives de développement de la plateforme multimodale PLAZA de Saragoisse. C'est la plus étendue d'Europe et, par elle, passent 70 % des flux qui partent d'Espagne en direction d'Europe. Elle est déjà reliée à 8 autoroutes ferroviaires espagnoles, à l'heure actuelle, aucune n'arrive à PLAZA avec l'écartement de rail européen UIC. Ce qui veut dire qu'il y a « rupture de charge », et qu'il faut arrêter le train et faire de la manutention entre la France et l'Espagne. Le projet de la ligne Pau-Canfranc-Saragoisse est celle d'une voie avec un écartement de rail européen jusqu'à PLAZA. De quoi réorienter une partie du trafic ferroviaire qui passe aujourd'hui par le Pays-Basque et la Catalogne vers la Vallée d'Aspe.

La question du trafic.

Il s'agit de rattraper le retard en matière de ferroutage en faisant en sorte qu'il atteigne les 10 % du trafic global, selon Bernard Uthury. Le livre blanc de la région parlait de 36 trains par jour. Aujourd'hui la SNCF annonce, par jour : 13 allers-retours de trains de voyageurs TER, 2 allers-retours de Pau-Saragoisse et 10 allers-retours de trains de ferroutage. Il ne s'agit donc pas de 36 trains par jours mais de 25 allers-retours soit 50 trains par jour. Nous savons que certains en vallée d'Aspe disent que c'est impossible, tout comme on nous disait il y a 25 ans que l'on « exagérât » quand nous parlions d'un flot de camions : nous invitons toutes celles et ceux qui sont dans le dénie à visionner la conférence du 14 septembre. On peut entendre ces chiffres annoncés tel qu'il parait par Olivier Marty qui commente un document de la région régional où c'est écrit noir sur blanc. Voilà donc ce qu'ils annoncent... dans un premier temps, puisque tous ces spécialistes envisagent avec enthousiasme les perspectives de développement de PLAZA... Pour notre article d'il y a deux ans, nous avions consulté une thèse de l'université de Berne qui misait plutôt sur 68 à 72 trains par jours pour optimiser la voie...

Et les travaux dans tout ça ?

Une ou deux haltes ferroviaires de prévues (à Abet et/ou Urdos) avec des voies d'évitement, ce qui suppose de la place. Que des expropriations et il faudra créer des ouvrages et par dessus : la route à Accous, Etsaut, Urdos et refaire totalement les tunnels du Pelhou et de Lazaret. Il s'agira de trains électriques alimentés par des lignes 25 000 volts.

Un nouvel axe européen dans la vallée en plus de celui de la route.

Il ne s'agit donc pas d'un projet anticatodique qui n'aura pas d'incidences sur la vie des riverains mais bien d'une « future traversée à grande capacité » comme le prévoyait le livre blanc des transports de 2001. Ce livre expliquait d'ailleurs déjà que la nouvelle voie routière permettrait de faire admettre que « la solution du ferroutage s'impose d'elle-même ». C'est d'ailleurs le cœur de l'argumentaire des conseillers régionaux pro-réouverture. Bernard Uthury l'a martelé : avec le ferroutage, on va transférer les camions qui passent dans la vallée sur les trains ! D'ailleurs, un autre conseiller régional, Florent Lacarrère, l'a confirmé dans une autre réunion publique, ce que les riverains ont plus préoccupations des habitants de la vallée : réduction du nombre de camions sur la RN 134, du risque d'accident, de préservation de l'écosystème ». C'est simple, il passe 500 camions par jour et on pourra en mettre jusqu'à 352 sur des trains nous explique la République des Pyrénées. C'est simple ! Si simple... Trop simple ?

500 camions par jour... D'où sort ce chiffre ? On sait qu'il faut plutôt tabler dans les 800 camions par jour⁵. Mais, même sans batailler sur les chiffres, ce discours repose sur deux postulats qui ne vont pas de soi, il faudrait que :
1) sur ces trains ne passent que des camions qui jusqu'ici empruntaient la RN 134. C'est faux.

2) le trafic routier ne va pas augmenter. C'est encore faux.

Bernard Uthury le sait bien, lui qui veut absorber 10 % du trafic : les perspectives européennes mises sur une augmentation du trafic routier de l'ordre de 15 % dans les 10 ans⁶. Même en admettant son discours : le ferroutage n'absorberait même pas la hausse... Pour appréhender cette augmentation, des aménagements de l'Axe Et de trains d'ailleurs prévus. Au nombre desquels Bernard Uthury espère inscrire le contournement d'Oloron par Gabarn. Un de ses plus ardents combats... Pourquoi continuer à défendre l'idée du contournement, si les camions doivent passer sur des rails ?

Est-ce vraiment si grave pour les riverains ?

« Le 9 février, un train de la compagnie Norfolk Southern a déraillé près d'East Palestine, dans l'Ohio, renversant à terre onze wagons de produits dangereux. Si personne n'a été blessé lors de l'accident, le gouvernement a fait évacuer la ville afin que les pompiers puissent faire exploser de manière contrôlée certains des conteneurs transportant un produit chimique toxique : le chlorure de vinyle, qui sert à fabriquer le PVC. Un panache apocalyptique de fumée noire s'est élevé au-dessus de la zone et a suscité l'inquiétude des habitants de la ville quant à une possible pollution de l'air et de l'eau. Certains se sont plaints de maux de tête et de nausées après avoir été autorisés à regagner leur domicile. »⁷

Nous relatons là le cas extrême d'un accident mais ce qui est le plus inquiétant ce sont les nuisances quotidiennes liées au passage de 50 trains par jour. L'équivalent d'un train toute les demi-heures, jour et nuit, sept jour sur sept. Voilà la partie vite éludée par les dirigeants et spécialistes lors des réunions publiques. Qui va être impacté ? Dans quelle mesure ? Y'a-t-il une carte ? Autant de questions qui n'ont pas trouvé réponse, le 14 septembre dernier. Au mieux a-t-on entendu que des études seraient faites pour respecter les normes en vigueur concernant les nuisances sonores...

Sans préciser que la législation est très favorable à la SNCF. En effet, en matière de nuisance sonore, elle distingue deux formes de « gêne : « la gêne instantanée, liée à la perception d'un événement sonore de courte durée qui perturbe l'activité d'une personne (passage d'un train par exemple) ; la gêne de long terme, liée à la perception du bruit sur une longue période (plusieurs mois) » En quoi cette distinction a son importance ? Le diable se cache dans les détails : « La réglementation, à laquelle les gestionnaires d'infrastructures doivent se conformer, retient les niveaux «moyennés» (indicateurs L_{aeq}) qui tiennent compte de l'intensité du bruit au passage des trains et du nombre de trains ». En clair qu'est-ce que cela veut dire ? Laissons encore la parole à la SNCF : « Compte-tenu de ces deux types de gêne, il est donc capital lorsqu'on parle d'une période de bruit ferroviaire de différencier deux notions : le bruit « instantané » au passage, la dose de bruit sur un niveau (cumul d'énergie sonore) également appelée « bruit moyen». Prenons l'exemple de plusieurs circulations de trains identiques » générant un niveau de bruit au passage de 80dB(A) pendant 10 secondes par passage, sur une période allant de 6h à 22h [un train de fret c'est 88 décibels, un TER c'est 80, un intercity, 95 dB (A)...] L'énergie acoustique d'un passage de 6h à 22h. Cela revient à dire que le niveau L_{aeq} (6h – 22h) du passage d'un seul train sur la période serait de 42 dB (A). Pour 16 trains, on aura un niveau L_{aeq} (6h – 22h) de 54dB(A). Pour 128 passages, on aura un niveau L_{aeq} (6h – 22h) de 63dB(A)». Et la SNCF d'expliquer que les riverains ne comprennent pas la différence entre ces deux types de gênes d'où les incompréhensions : « Nombre d'incompréhensions, voire de conflits entre les riverains d'infrastructures ferroviaires et les gestionnaires de ces infrastructures, proviennent de la confusion entre ces deux notions. Les riverains évoquent l'intensité du bruit au passage des trains et du nombre de trains par fret maximum, ou des émergences, et se sentent «loulous» par utilisation des niveaux «moyennés» ». ⁸ Et nous qui pensions que ces incompréhensions venaient de la surdité des riverains en question, naïfs que nous sommes.

Plaisanteries mises à part, nous vous citons-nous une brochure coéditée par la SNCF, pour éviter que des détracteurs un peu trop zélés viennent à dire que nous sommes pas si perses sérieux. Malheureusement, et même si, comme toujours quand il y a de gros enjeux financiers, des lobbies essayent de semer le doute, tout le monde peut comprendre que les vibrations, le bruit et le fait d'habiter à proximité d'une ligne électrique de 25 000 volts ne sont pas des gages de longue vie en bonne santé. Ni des atouts très attractifs pour le tourisme ou pour s'installer. D'ailleurs les promoteurs immobiliers ne s'y trompent pas : la destruction d'un ligne de chemin de fer, le prix des maisons chute de 20 à 70 %⁹. Il existe des études en cours pour formaliser cette évidence : « La pollution sonore et les vibrations constituent les principales préoccupations, en particulier pour les personnes vivant à moins de 500 mètres d'une voie de chemin de fer ou d'un dépôt ferroviaire», selon Natalia Caldeira Loss Vincens, experte de stationnement de l'université de Göteborg, en Suède.¹⁰Cette chercheuse a, par exemple, découvert : « un lien entre bruit de chemins de fer et incidence du diabète ». D'autres études vont dans le même sens : « Résider à proximité des voies de chemin de fer peut entraîner une perturbation significative de la paix, en particulier lors du passage des trains. Le bruit incessant des sifflets de train, des roues sur les rails et le grondement du moteur peuvent être très perturbants pour la vie quotidienne, affectant les habitudes de sommeil et le bien-être général. Des études ont indiqué qu'une exposition prolongée à des niveaux élevés de pollution sonore peut entraîner un stress accru, de l'anxiété, voire une perte d'audition (...) L'exploitation des trains à proximité des zones résidentielles peut également provoquer des tremblements indésirables ressentis dans les maisons et les bâtiments avoisinants. Ces tremblements peuvent non seulement être une nuisance, mais aussi potentiellement nuisibles aux structures au fil du temps. Les habitants peuvent ressentir des secousses de meubles, des cliquetis de fenêtres et d'autres perturbations, qui peuvent affecter leur confort et leur qualité de vie (...) les preuves s'accumulent pour pouvoir affirmer que la vie au voisinage de rails comporte une myriade d'effets sur la santé des humains »¹¹ Nous ne nous attarderons pas sur la question des champs électromagnétiques d'extrêmement basse fréquence puisque de ce sujet à des débats scientifiques (et lobbystes...) en cours. Le reste nous semble déjà suffisamment insupportable sans avoir à en rajouter.

Une autre réunion importante a eu lieu le 14 novembre à Pau et qui concernait plus particulièrement le fret. Elle ne fait que confirmer ce qui est dit dans cet article. Nous vous conseillons vivement de vous farcir les deux heures trois quart de réunion¹²

Article à paraître dans le Mouton noir n°14, décembre-janvier 2025

Notes :

- ¹ « Le tac tac des rails courts, la faible lumière des plafonniers, le paysage » : ils nous racontent leurs souvenirs de passagers dans le train Pau-Canfranc », Pierre-Olivier JULIEN, la République des Pyrénées, 11 novembre 2024.
- ² Replay de la réunion de lancement du 24 septembre à Oloron-Sainte-Marie : <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/nouvelle-aquitaine/projet-reouverture-ligne-transfrontaliere-pau-canfranc-section-francaise>
- ³ LIVRE BLANC, « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », Commission des Communautés Européennes, 12 septembre 2001, Bruxelles, page 60.
- ⁴ « « Projet essentiel » ou « enter industriel pour la vallée » : la question du fret au cœur de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc », Pierre-Olivier JULIEN, la République des Pyrénées, 18 novembre 2024.
- ⁵ Si l'on s'en tient aux chiffres officiels que devraient reprendre logiquement les élus, l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées a compté en 2019, 689 poids-lourds par jour... in Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, Document N°10, Octobre 2023.
- ⁶ Pour être très précis, 15 % est une estimation très raisonnable, voilà les prévisions faites par le ministère de l'environnement en 2016 : « Entre 2012 et 2030, le transport de marchandises croît au rythme de 2,1 % par an. Cette évolution s'effectue avec des parts modales globalement inchangées entre la route, le fer et le fleuve. L'évolution de la circulation des poids lourds est plus lente (1,4 % par an) du fait de la hausse des emports par poids lourd. Entre 2030 et 2050, l'augmentation du trafic de marchandises est de 1,3 % par an. », « Projections de la demande de transport sur le long terme », Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, juillet 2016.
- ⁷ « Vivre près d'une voie de chemin de fer peut nuire à votre santé », de Jason BITTEL, National Géographic, 1 mars 2023.
- ⁸ « Le bruit ferroviaire en questions & réponses », SNCF RESEAU et France Nature Environnement, décembre 2018.
- ⁹ « Le juge a reconnu l'anormalité du préjudice provoqué par l'intensité du bruit et le nombre de passages de rames de TGV (110 par jour) vis-à-vis des personnes vivant à proximité. Il a chiffré à 70 % la dépréciation de la valeur des biens indemnissables des plaignants et leur verse 200 000 francs. Toutefois, il ne les indemnise pas de la totalité du préjudice subi du fait qu'ils ne pouvaient ignorer les inconvénients présentés par le fonctionnement de l'ouvrage public. » (Tribunal administratif de Dijon, 11 février 1992, n°89-3034)
- ¹⁰ « Vivre près d'une voie de chemin de fer peut nuire à votre santé », de Jason BITTEL...
- ¹¹ « Effets de vivre près des voies ferrées : bruit, vibrations, sécurité et santé », sur le site : <https://www.railtrack.fr/blog/effets-de-vivre-pres-des-voies-ferrées-bruit-vibrations-securite-et-sante.html>
- ¹² Replay de la table ronde "Le transport de marchandises" du 14 novembre à Pau :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/nouvelle-aquitaine/projet-reouverture-ligne-transfrontaliere-pau-canfranc-section-francaise>

Pour celles et ceux qui veulent se renseigner sur les nuisances, voici quelques liens utiles :

Quelques vidéos :

Train de ferroutage : <https://www.koreus.com/video/habiter-chemin-fer-etats-unis.html>

Forbidden

LGV :

« J'ai perdu le sommeil » : dans les Yvelines, ces Le Parisien



Watch on

Yvelines rer :

Forbidden

Vienne ferroutage :

Forbidden

Freinage des trains :

Travaux de nuits : <https://youtube.com/shorts/So2nH2E6Za4?si=dhX9dwlRhBo1qBnG>

Des témoignages de riverains sur un forum :

« J'ai vécu 2 ans dans un appartement en rez de jardin (à l'opposé du train). Même principe que toi une petite route entre. Et bien je peux te dire que je suis bien content d'être parti. En soit quand tu y es ça ne me gênait pas plus que ça, 1 train par heure et ça dure 5 sec entre 7h et 22h. Mais au final après avoir changer de logement je me rend compte à quel point c'était pesant, le bruit dans le jardin, double vitrage mais si tu ouvres c'est l'enfer, la crasse et la poussière s'accumulait à une vitesse folle de ce côté là de l'appartement. Ajoute à ça que la route était quand même bien passante (peut être pas ton cas). »

« Actuellement en face d'une voie ferrée sur Strasbourg, à une 20aine de mètres de la voie (surélevée mais on est au 1er donc à peu près même niveau, on est séparé par le parking de l'immeuble). Jamais. Tu ne profiteras pas de tes étés, et impossible de dormir les fenêtres ouvertes l'été donc faudra user de la clim ou souffrir. Tu prends un apéro sur le balcon ? Prépare toi à être interrompu et juste regarder tes invités pendant 20/30 secondes le temps que le train passe. Ca a l'air bête mais ça tape vite sur le système. En plus on est à 1km de la gare et les gros trains (moins vrais pour les voitures à 2 wagons) entament leur freinage devant / peu avant notre immeuble, donc ça crisse... à longueur de journée. »

« Ca dépend des trains : si c'est lourd en fret c'est chiant (horaires matinaux, freinage bruyant). Si à cet endroit ça freine, ou tourne, ou se croise sans que la signalétique ne dispense les cheminots de klaxonner, c'est chiant mais si c'est 1 TER électrique par heure sur une voie unique ça passe largement. Après oui tu vas pas dormir les fenêtres ouvertes non plus c'est clair »

« J'ai vécu 3 ans entre deux voies ferrées (une de marchandises et une de voyageurs) et tout dépend du niveau de fréquentation de la voie et de la nature du transport. Les trains de marchandises sont fabuleusement bruyants, les trains voyageurs on les entend quasi pas, et en plus ils sont vite passés. »

« On s'habitue bien au bruit en fait (et pourtant je suis hyperaccousique, c'est dire), mais faut vraiment pas qu'il y ait de trains de marchandises. De plus, à savoir, l'entretien des voies ferrées se fait de nuit, et ça aussi c'est bruyant, même si c'est moins fréquent. Qui plus est, les (gros) travaux ferroviaire ont lieu la nuit. Outillage thermique, trains de travaux, personnel qui "hurle" pour se faire entendre, etc... »

Deux articles de quotidiens, pas de la République ni de Sud-Ouest, je n'ai pas trouvé :

« Ile-de-France & Oise, Yvelines La voie ferrée leur fait vivre un enfer », Julien CONSTANT, Le Parisien, 11 juillet 2007.

« Bruits, vibrations : le ras-le-bol des riverains de la voie ferrée », Renaud VILAFRANCA, 78 Actu, 14 juin 2013.

LAISSER UN COMMENTAIRE

Votre adresse de messagerie ne sera pas publiée. Les champs obligatoires sont indiqués avec *

Commentaire

Nom *

Adresse de messagerie *

Site web



Enregistrer mon nom, mon e-mail et mon site web dans le navigateur pour mon prochain commentaire.

Laisser un commentaire