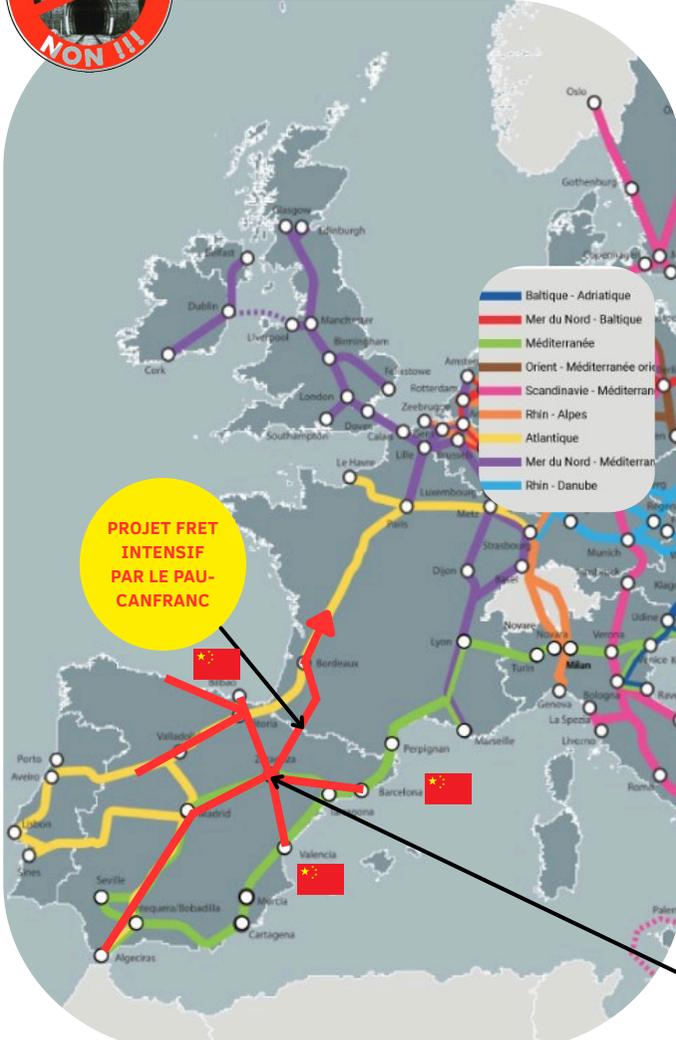


PERSPECTIVE CARTOGRAPHIQUE

UN PROJET BIEN AU-DELÀ DES REGIONS...



LES CORRIDORS EUROPEENS
ZONE OCCIDENTALE - SOURCE CE



PROJET FRET INTENSIF
PAR LE PAU-CANFRANC

Contrats portuaires : stratégie chinoise de la Nouvelle Route de la Soie (infrastructures et investissements) en Espagne

L'ECHELLE DU PROJET :
des autoroutes et corridors ferroviaires reliant les grands ports espagnols à l'Europe du Nord via l'Aragon et Plaza Zaragoza
(Source Carte RTE CE - modifications Comité Aspe)

SOURCES :

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

Dossier de concertation préalable du public / 2024.
Compte-rendu des réunions de la concertation publique / 2024-2025.
PDF téléchargeables

<https://www.sncf-reseau.com/fr/developpement-durable/bruit-ferroviaire>.

“Grand bruit autour des nuisances sonores », rapport annuel de l’Autorité environnementale, Actu environnement, 12 juillet 2024, M. Scharff)

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/transport-combine>
<https://croc-aspe.com/>

<https://contribuablesassocies.org/2019/12/02/ligne-oloron-bedous-un-train-mais-pas-de-voyageurs-un-cout-de-4-6-millions-d-euros-par-an/>

<https://www.plazalogistica.com>

<https://fr.railmarket.com/news/infrastructure/28572-adif-initiates-project-for-standard-gauge-connection-to-zaragoza-plaza-logistics-platform>
<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/routes-de-la-soie>



Vue aérienne partielle de PLAZA ZARAGOZA / source : EL PERIÓDICO de ARAGON

En réaction au Projet de corridor ferroviaire en Vallée d’Aspe et suite à la période de “concertation” 09-12/2024, le collectif citoyen “Pyrénées Bien Commun” s’est créé et regroupe 3 comités : Pau / Oloron Ste Marie / Vallée d’Aspe



PROJET DE REOUVERTURE DE LA LIGNE PAU-CANFRANC : FRET INTENSIF, IMPACTS... ON VOUS INFORME!



CONTACT : asso-pbc@mailo.com

LIEN PETITION →

NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE





TRAFFIC INTENSIF DE FRET, MOBILITE VOYAGEURS SECONDAIRE, TRAFIC CAMIONS EQUIVALENT



NUISANCES SONORES, CONSÉQUENCES SANITAIRES MAL ESTIMÉES, AMÉNAGEMENTS INSUFFISANTS, IMPACTS SOCIAUX-ECONOMIQUES

- **Annonce de 50 passages par 24h (14 de nuit), dont 10 trains de fret ferroviaire (450 à 750 m de long) pour transporter quoi?** matières dangereuses, produits du Mercosur, voitures importées, marchandises internationales via la plateforme PLAZA... reliée aux ports espagnols dont certains sont des concessions chinoises. **Ce projet ne porte pas uniquement sur les échanges à échelle régionale mais bien sur le développement du trafic international.**
- **Un trafic routier qui ne baisserait quasiment pas** : l'estimation pose à peine 6 à 11% du trafic absorbé, quand parallèlement, les prévisions d'augmentation de trafic sont de + 15 % ces prochaines années... **Double peine à l'arrivée : toujours des camions, et des trains interminables et bruyants qui passent sans s'arrêter...**
- **Une diminution possible des trains de voyageurs non rentables**, remplacés par des trains de fret à terme, option mentionnée et assumée dans le projet.
- **Un trafic exponentiel fret (à redouter)**, assumé par la Région Aragon dans le discours Mr Ania... A ce titre, une étude de l'Université de Berne analyse la rentabilité du fret ferroviaire : **pour optimiser la voie, compter sur des trafics de 67 à 72 trains par jours...**
- **Des gares de proximité, arrêts et passages à niveau supprimés** : Les porteurs du projet restent très vagues sur ce point : in fine bien loin du beau discours qui tend à soutenir la multimodalité pour les habitants.es des territoires. **Par la perte du maillage au profit de la circulation du fret intensif, l'intérêt pour les populations au quotidien s'en trouverait bafoué** : en effet, les territoires seraient coupés en deux pour les besoins du fret puisqu'on n'arrête pas un convoi de marchandises. Des attentes décuplées et des déplacements plus compliqués seraient imposés aux populations! Aucun détail n'est donné sur le rallongement des trajets des autres véhicules (autos, motos, tracteurs, secours...): **des routes bloquées pendant un temps cumulé de 3h45m par jour sont à craindre (cf sur temps de passage/convoi)**
- **Un piètre avenir pour le tourisme** : paysage dégradé, nuisances, détérioration, l'argument du développement touristique est une chimère... la fuite des amoureux de la nature certaine...



FINANCEMENT PUBLIC POUR QUELS INTERETS?

Des choix discutables sur la dépense publique : au regard des lignes existantes sous-exploitées, SNCF Réseau doit optimiser l'existant. Et les pouvoirs publics exiger l'entretien du réseau secondaire. Que nenni : l'argent public (chiffre non précisé) irait encore vers un nouveau projet, pour ajouter un flux : **c'est le désir de l'Aragon, dont les ports et PLAZA servent à inonder l'Europe de la surproduction asiatique, de produits internationaux...**

Quid des solutions alternatives : pourquoi pas un projet citoyen de territoire, moins coûteux, inspiré d'exemples probants?

Bruit : des normes françaises en décalage avec les recommandations de l'OMS qui fixe une norme quotidienne d'exposition de **Lden à 54 dB(A) jour et Lnight de 44 dB(A) la nuit (Lden = niveau bruit moyenné sur 24h, Lnight = niveau bruit nocturne)**

Protection-aménagements anti-bruit : La SNCF se conformerait à la législation française pour "les bâtiments qui remplissent trois critères d'éligibilité simultanément"

- acoustique : subir une « exposition moyenne » d'**au moins 73 dB(A) le jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) ;**

- destination : être à usage d'habitation, de soins, de santé, d'action sociale ou d'enseignement ;

- antériorité : être daté d'avant le 6 octobre 1978 ou bien avoir obtenu l'autorisation de construction du bâtiment avant la date du premier arrêté de classement sonore de l'infrastructure ferroviaire située à proximité. » **Pour les autres, les aménagements resteront aux frais des propriétaires.** Pourtant le bruit ferroviaire a un **impact sur la santé.** La SNCF reconnaît que «les effets extra-auditifs du bruit environnemental ont fait l'objet d'une expertise collective de l'Agence nationale de sécurité sanitaire, environnement, santé, travail (Anses) [et que les conclusions sont les suivantes] :

- des effets immédiats : les perturbations du sommeil et la gêne,
- des effets à moyen et long terme : les troubles d'apprentissage scolaire et les infarctus du myocarde (MIC). L'ANSES écrit : "**Cette gêne peut, en tant que facteur intermédiaire, participer au développement de pathologies lorsqu'elle est chronique et constitue un facteur de stress continu**"

De nombreuses autres nuisances : les vibrations, la poussière, les particules nocives, la dépréciation du quartier ou du village qui est souvent synonyme d'un abandon, ou du moins « d'une moins grande attention » portée par les autorités locales à leur entretien.

Danger d'une chute du prix de l'immobilier et des commerces : dans les zones traversées, à moins de 500 m d'une voie ferrée **la décote est en moyenne de 19 %** mais il est arrivé qu'un juge reconnaisse une dépréciation de 70 % de la valeur d'un bien (Tribunal administratif de Dijon, 11 février 1992, n°89-3034).

IMPACTS ET PROBLÉMATIQUES ENVIRONNEMENTAUX MAL EVALUES

Les conséquences sur les écosystèmes et la biodiversité minimisées : le prétexte de la décarbonation vient occulter **le bilan sur le milieu naturel local et le bilan global du trafic international, aux impacts néfastes et aggravants de la situation climatique et sociale.**

La question de la géologie sérieusement occultée : instabilité, fragilité structurelle induite, peu de réponses argumentées sont apportées sur ce sujet crucial! et comment maîtriser un budget dans ces conditions, avec un milieu si complexe et mouvant?