



Aller : La Croix-du-Prince (à 2km d...

Vendredi 21 nov., à partir de 14:00

 Train

 Bus ou covoit.

14:42 Croix Du Prince Supprimé

15:14 Oloron-Sainte-Marie

🕒 32 min Direct L55 >



17:02 Croix Du Prince Supprimé

17:35 Oloron-Sainte-Marie

🕒 33 min Direct L55 >



17:41 Croix Du Prince Supprimé

18:13 Oloron-Sainte-Marie

🕒 32 min Direct L55 >



19:09 Croix Du Prince Supprimé

19:41 Oloron-Sainte-Marie

🕒 32 min Direct L55 >



3. L'estimation du projet n'est pas ou peu explicitée :
 - Une enveloppe globale des travaux est avancée mais non détaillée. La SNCF, compte tenu de son expérience ferroviaire et des études déjà lancées par le « groupe quadripartite », doit pouvoir expliciter cette estimation, au moins en ordres de grandeur, sur les gros postes de dépenses, même si elle précise, avec raison, qu'au stade actuel des études, une estimation précise ne peut être fournie.
 - En face des trafics envisagés, l'estimation des coûts annuels d'exploitation n'est pas fournie pour mesurer l'équilibre avec les redevances d'utilisation du réseau et les aides publiques qui seront éventuellement nécessaires assurer cet équilibre ;
4. Les données liées au trafic de marchandises au travers des Pyrénées, actuel et ses évolutions probables, sont insuffisamment détaillées alors qu'il existe des statistiques qui permettraient à un public non averti d'apprécier les enjeux sur l'ensemble de la barrière pyrénéenne.
5. La description des matériels ferroviaires et de la composition des trains, notamment de marchandises n'est pas évoquée, ni le lien entre le nombre de sillons accordés aux différents trafics et les objectifs à satisfaire en termes de voyageurs et de quantité de marchandises transportés ;
6. Les projets éventuels envisagés sur les deux extrémités des Pyrénées pour développer le trafic de marchandises, ne sont pas évoqués en tant qu'alternatives au projet central ;
7. Les différentes possibilités de traversées centrales ferroviaires ne sont pas non plus évoquées ;
8. Les données concernant la sécurité routière sur la RN134 qui est un enjeu fort du projet, mériteraient d'être sourcées et développées ;
9. Les mesures à mettre en œuvre pour encourager le report modal vers le ferroviaire ne sont pas évoquées : tarification, aides publiques, mesures réglementaires, ...
10. Concernant les incidences, la présentation, trop synthétique, ne permet pas de poser un diagnostic, notamment sur l'aspect des milieux naturels. Il y aurait lieu d'aborder ce point de manière cartographique, afin de situer le fuseau ferroviaire par rapport aux différents enjeux environnementaux (notamment N2000, trames vertes et bleues, risques naturels...) et de localiser les principaux enjeux (géographiques, naturels et humains) ;
11. Les projets territoriaux potentiellement connexes à la réouverture ne sont pas explicités pour mesurer ce que le ferroviaire pourrait leur apporter.

Questions et préoccupations concernant la mise en conformité des PLU dans le cadre du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

Questions sur le Bois Classé à Jurançon

La parcelle AM 118-32 est en zone U et classée EBC, interdisant toute coupe ou implantation.

La compatibilité du PLU avec le bois classé est contestée, car cela contrevient à des règles essentielles de préservation.

L'antenne GSM nécessiterait des travaux entraînant déboisement et dégradation de l'écosystème protégé, en violation de l'article L113-2 du code de l'urbanisme.

Des préoccupations sont soulevées concernant les nuisances des ondes, l'impact esthétique et le stress généré par la présence de l'antenne. Si des études ont été menées quelles sont les résultats ?

Quel impact sur la sécurité aurait le non fonctionnement de cette antenne sachant l'environnement extrêmement urbain du passage de la voie ?

Artificialisation des sols et environnement.

Il est prévu l'emprise sur 100 hectares de terre agricole (document de concertation). Ces terres ne sont pas cartographiées et peuvent contrevirer à l'article 192 de la loi Climat et résilience.

Il est prévu des traitements pour empêcher la pousse de la végétation. Sachant qu'en vallée d'Aspe nous sommes dans un milieu fragile (faune, flore, gavage), quelles garanties que ces traitements n'impacteront pas le milieu naturel. Détail des produits appliqués

Voie à Tiroir à Bidos

La création d'une voie "Origine Terminus" à Bidos est mentionnée dans certains documents, mais son absence dans le dossier de concertation soulève des questions sur sa localisation et son impact sur le PLU.

Sous-Station Électrique à Cette-Eygun.

La taille de la sous-station électrique semble excessive pour une installation de 25kV.

Confirmation est demandée sur la tension de la sous-station et la nécessité de sa surface au sol.

Des questions sur la capacité de la liaison à la ligne 63kV pour alimenter le projet sont également posées.

Accès aux Tunnels et Routes

Les chemins d'accès pour les secours et pour contourner les passages à niveau ne sont pas pris en compte, ce qui soulève des préoccupations sur la sécurité.

Report Modal

La terminologie "report modal" remplace "feroutage", mais on ne voit toujours pas de zone identifiée pour le transfert des camions sur les trains.

Projet ligne PAU - CANFRANC.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme MECDU

1 Concertation préalable volontaire de 2024.

Ce projet a retenu toute mon attention lors d'une réunion publique à Jurançon le vendredi 7 novembre 2025.

Dans le document de présentation publié sur le site de la SNCF, il est question d'une « *concertation préalable volontaire* » qui s'est déroulée du 24/09/2024 au 20/11/2024 adressée aux communes suivantes : Bedous-Lescun-Accous-Eysus-Pau-Oloron et ... Arudy.

1-1 Pourquoi les communes de Jurançon - Gan - Ogeu n'ont-elles pas été inscrites dans cette concertation préalable de 2024 alors qu'elles sont directement concernées ?

1-2 Pourquoi la commune d'Arudy est-elle mentionnée alors qu'elle n'est justement pas concernée par la ligne Pau - Canfranc ?

1-2-1 S'agirait-il d'un projet caché, un projet alternatif CANFRANC – LARUNS – ARRUDY - BUZY avec un tunnel de 20 km CANFRANC – LARUNS ?

Une plateforme de 17 km installée par la Compagnie du Midi en 1883 existe bien entre Laruns et Buzy dans la spacieuse vallée d'Ossau.

2 Le système wagon MODALHOR de transport de remorques - Espaces fonciers et réseau ferroviaire du XIX siècle.

Caractéristique techniques :

Ces wagons sont de 3 catégories UIC1 (début ou queue de trains)-UIC2 (milieu)-UIC3 (indépendant).

L'UIC1: tare : 41,7t - poids utile : 75,1t – longueur : 33,87ml.

Dans le débat du 28/11/2025 organisé par La République des Pyrénées, Jean Luc GARY directeur territorial SNCF réseau précise un transport de 30 remorques / train soit : une longueur de train de 508 ml (sans locos) pesant 1752 tonnes, et près de 2000 tonnes avec 2 locos. **(photo 2 : exemple d'un train conteneurs de 2 EVP à Terespol en Pologne le 3 avril 2024)**

2-1 Quid des espaces fonciers réservés aux évitements de presque 600ml à Urdos, Oloron et Pau ?

2-2 Quid, en 2025, de l'impact de telles surcharges au sol sur un réseau étudié et établi au XIX ème siècle pour des trains qui n'excédaient pas 300 à 400 tonnes ?

2-3 Quid sur le viaduc, au sud de Gan, avec ces nouvelles données de charges : rayon de courbure / masse / vitesse / forces centrifuges exercées ?

3 Traction

3-1 Quid du nombre de locos pour tracter 1752 tonnes, à raison de deux locos pour tirer 800 tonnes sur des pentes atteignant 43/1000 sur la partie entre BEDOUS et CANFRANC ?

3-2 Une loco fonctionnant au diesel consomme sur le plat entre 260 et 380 litres de fuel/100km.

Quid de la consommation, dans le cadre montagneux du projet, des 4 locos nécessaires pour tracter 1751 tonnes ? Quelle puissance ? Quelle énergie utilisée : hydrogène, batteries électriques ?

3-3 Un train à crémaillère ne devra-t-il pas être envisagé ?

4 Électrification de la ligne.

A raison de 1,5 millions/km (valeur 2019) en ligne droite, et un prix du cuivre passé de 5400€/t à 11000€/t en 2025, quid d'une budgétisation qui sera plus près de 200 à 250 millions€ ?

5 Passage à niveau de Jurançon.

(photo 1 : exemple de passage de train-conteneurs des Nouvelles Routes de la Soie Chine-UE à Terespol en Pologne, dernier poste frontière ouvert dans l'Union européenne le 3 avril 2024)

Quid dans la commune de Jurançon de l'impact de 10 A/R de fret dont 8 A/R de ferroutage entre le passage à niveau et la circulation routière des avenues Henri IV - 8 mai 1945 ?

Quelle que soit le classement d'utilité publique de ce projet très certainement contestable, il affectera au regard de son environnement : habitations, lotissement, entreprises, topographie des lieux (coteaux de Bosdarros). Également, ne promet-il pas une embrouille colossale dans tous les secteurs routiers et son trafic intense et environnemental, des désordres sociaux, des troubles à l'ordre public, et donc juridiques avec nombre de recours devant les tribunaux ?

Quelque soit l'option, ce passage à niveau sera probablement le plus **GROS PROBLÈME DE CETTE LIGNE**, avec à la clé nombre d'expropriations.

Il affectera TOUTE la COMMUNAUTÉ DE COMMUNES de PAU.

6 Appel d'offre international.

Quid d'un appel d'offre international ?

Les entreprises ferroviaires espagnoles s'assureront - elles les services d'entreprises chinoises telles que la : CRCC- China Railway Construction Corporation, la CRBC - China Road and Bridge Corporation avec le soutien de la Bank of China et de la BAI - la Bank Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures ?

Le champion français du ferroviaire Alstom ne risque-t-il pas d'être déclassé ?

7 Bank of China

Lors du débat organisé par le journal La République des Pyrénées du 28/11/2025 avec Jean-Luc Gary directeur territorial SNCF réseau, Michel Bernôs maire de Jurançon, Pierre André Bonamy de l'association Pau - Canfranc, Bernard Uthurry Maire d'Oloron, pourquoi Monsieur Bernard Uthurry, maire d'Oloron, avait-il été invité en 2019 ou 2020 à Marseille par Monsieur Jean-Pierre Raffarin en présence du directeur de la Bank of China, rien que ça, et de la directrice du Port de Marseille ?

Pourquoi Monsieur Bernard Uthurry parle de la Bank of China : «... à l'occasion d'un meeting technologique à Marseille, j'ai pu rencontrer le directeur de la Bank of China, la directrice du Port de Marseille et Monsieur Jean-Pierre Raffarin qui est le héros français en Chine. Et justement nous avons évoqué, il y a 5-6 ans la Route de la Soie. Et la Route de la Soie est une infrastructure qui n'a rien à voir avec un rail unique. Vous n'imaginez pas que la Route de la Soie puisse avoir un avenir sur un rail unique avec une pente importante... » et de poursuivre : « ... la directrice du Port de Marseille était là à l'époque parce que ça arrivait par la vallée du Rhône au niveau de Lyon et ça redescendait par Marseille pour irriguer l'Afrique... » ? ?!!!...

Monsieur Uthurry sachez qu'une bonne partie de la nouvelle Route de la Soie est à voie unique au Kazaksthan avec un bon nombre d'évitements.

Monsieur le Maire d'Oloron ne devriez-vous expliquer, lors d'un débat public, pourquoi vous avez évoqué la Bank of China et la Route de la Soie ?

Justement puisqu'il a été question de cette « Route de la Soie » et de la « Bank of China » dans ce débat du PAU - CANFRANC, permettez moi d'évoquer le grand jeu de go de la Chine.

La stratégie de Pékin dans l'Union européenne comme dans le monde entier est une stratégie du temps long qui devient de plus en plus agressive depuis l'association de Xi Jinping - Poutine.

Ajoutons à tout cela, l'initiative PECO (Pays d'Europe Central et Oriental), lancée en 2012 par le Ministère des affaires étrangères chinois dans le format 17+1, avorté en 2021 par la Lituanie, le plus petit pays de l'UE, dont l'ambassadrice Madame Diana Mickeviciene, avait été renvoyée de Pékin à Vilnius en août. S'en est suivi, le 15 décembre 2021, « 19 personnes - les diplomates et leurs familles - ont embarqué sous l'œil de policiers en civil, à bord d'un minibus à destination de l'aéroport de Pékin » (Le Monde du 16/12/2021).

Quel pays a soutenu la Lituanie ? : la Slovaquie.

Qui a protesté ? : personne !

Pékin ne tente-t-il pas le placer un nouveau projet PECO, cette fois au sud de l'Europe, dans un nouveau format 4+1 en y associant l'Espagne, la Hongrie-Slovaquie-Tchéquie, tout en divisant les 27 ?

Pékin à l'habitude de jouer nombre de parties de son jeu de go régional dans tout l'espace européen et mondial. Les exemples dans l'UE et les Balkans sont légion (Montenegro, Serbie, Croatie, Grèce, Hongrie, Pologne....)

A Saragosse, l'Espagne se porte ainsi en partenaire de seconde main comme un simple monteur de pièces détachées made in China, au bon vouloir de Pékin. En remerciement, et comme à son habitude, Pékin invitera des milliers de chinois à venir visiter l'Espagne et ainsi augmenter sa balance commerciale touristique. Que penser du millier de techniciens et ingénieurs chinois expatriés à Saragosse pour y installer des usines clés en main ?

Shein, Tému, Alibaba etc... vont installer de gigantesques entrepôts intégralement automatisés, pour le *just in time* de 180 millions de consommateurs, comme celui de Varsovie de 740 000m² inauguré début décembre 2025?

Ainsi sera la réalité du Saragosse – Canfranc – Pau associé à un véritable tsunami de produits made in China.

Les trains du grand projet de Xi Jinping ont été créés dès 2013.

Pour atteindre les premiers postes frontières de l'UE depuis les grandes zones industrielles chinoises, les parcours sont passés de 20 à 22 jours en 2013 à seulement 9 jours en 2025 avec une météo normale et sans tension diplomatique, technique ou sociale le long du parcours.

En effet, dès la mise en place en 2013 du projet OBOR « *One Belt One Road* », Pékin a mis en place 7 trains Chine-Europe express pour desservir l'Europe (xi pour Xinjiang (passage obligé par les postes frontières de Alashoukou et Khorgos) - ou pour Europe) : Yixinou (2014) depuis Yiwu ; Yuxinou (2011) depuis Chongqing ; Hexinou (2015) depuis Hefei ; Xiangmanou (2014) depuis Changsha ; Zhengxinou (2013) depuis Zhengzhou ; ZIH, Rongxinou (2016) depuis Chengdu ; Hangxinou (2014) depuis Wuhan.

En 2017, le nouveau nom BRI, Belt and Road Initiative a été inscrit dans la Constitution chinoise.

Les YIXINOÛ créés en 2014 pour l'Espagne, desservent, entre autre, le port sec de Saragosse via Barcelone. **(photo 3 : entrée d'un train conteneurs de 110 EVP à Terespol le 3 avril 2024)**

En 2014, il fallait compter plus de 22 jours de transit par la route Nord Russe.

En 2025, le trajet s'est réduit à 12 jours via Moscou-Terespol-Małaszewicze (Pologne).

L'Espagne et la région Aragon peuvent se vanter de faire transiter ces conteneurs par la route Nord russe tout en reversant les frais de transit et de transport à la compagnie russe RZD appartenant au Kremlin, finançant ainsi directement la guerre de Poutine en Ukraine.

L'Espagne et l'Aragon ne sont-ils pas complices de crimes contre l'Humanité ?

L'importation à Saragosse du made in China des batteries et aimants permanents des entreprises chinoises CATL et TDG pour le montage de moteurs électrique en est l'illustration.

Ces moteurs ne seront-ils pas réexpédiés via le Pau - Canfranc dans tout le sud de l'Europe ?

Le débat du projet de la réouverture de la ligne PAU - CANFRANC ne doit pas se limiter qu'au Béarn.

Il doit impérativement s'étendre aux ambitions agressives de la Chine en Europe par ses Nouvelles Routes de la Soie et pour notre cas à l'Espagne.

Les Nouvelles Routes de la Soie ont été clairement évoquées lors de la réunion publique du vendredi 7 novembre 2025 à Jurançon, par Messieurs les Maires de Jurançon, Gelos, Pau.

Pour information : Jusqu'à l'opération spéciale de Poutine sur l'Ukraine du 24 février 2022, le succès du grand projet de Xi Jinping était indéniable. Jusqu'à 17 - 18 trains par jour de 110 EVP rentraient dans l'Union européenne. Pour ne pas être complices de crimes contre l'humanité, bon nombre de mandataires se sont ensuite écartés de cette route en privilégiant le maritime, réduisant le trafic à 5-6 trains/j.

Dans le courant de l'année 2024, pour en masquer l'échec, les exportateurs chinois, aux ordres de Pékin, ont diminués le poids transporté par conteneur pour ainsi augmenter le nombre expédié et le relever à 10/jour.

Passés ainsi de 10 tonnes / EVP en 2021 à 6 tonnes / EVP en 2024.

6 Pour quelles retombées sur nos communes et département.

(voir photo 4 : passages d'un train conteneurs Xian Port sur wagons DB au Port sec de Małaszewicze Pologne le 3 avril 2024)

Aucune retombée économique, que des nuisances avec des hausses d'impôts sur du long terme avec une ligne qu'il faudra entretenir régulièrement (exemple : les centaines de litres de dés herbants qu'il faudra épandre le long des voies. Ref service VB SNCF).

Monsieur le Maire de Pau, lors du grand débat de 2019, avait très justement déclaré : nous sommes faible. Nous y sommes !

Le contribuable français et européen fait déjà et en fera les frais avec un affaiblissement certain.

La Chine, grande gagnante, en tire toutes la ficelles.

Le seul bénéficiaire sera le site PLAZA SARAGOSSE et directement toutes les entreprises, principalement chinoises.

7 Des estimations a bisto de nas qui prennent les Béarnais pour des imbéciles !

Passer d'une première estimation de 400 millions €, à 800 millions !!

Est-ce bien très sérieux de la part de la région Nouvelle Aquitaine et de la SNCF d'avancer de tels chiffres « a bisto de nas » pour faire passer la pilule ?

N'est ce pas prendre les Béarnais pour des imbéciles ?

Si le coût de l'EPR de Flamanville est passé de 3,3 milliards € à 23 milliards, soit un coefficient multiplicateur par 7, n'en sera-t-il tout autant pour ce projet ?

Les caisses sont vides pour les lignes Limoges-Angoulême, Bordeaux-Lyon etc... La région est incapable de coordonner la mise en place d'un train direct Limoges-Paris où les voyageurs doivent prendre 3 correspondances.

Pourquoi y aurait-il de l'argent pour ce projet qui n'a d'utilité publique que de nom ?

Un projet narcissique à 1, 2... 3 milliards € ?

8 Plaza-Saragosse

Plaza - Saragosse est un cul de sac qui a besoin de débouchés.

Les transporteurs routiers ne voulant pas de contraintes, ne seront pas les utilisateurs de ce mode de transport.

Le PAU-CANFRANC ne s'adressera au final qu'au transport de conteneurs de 40 pieds (12ml de long) ou 2 EVP /TEU (Equivalent Vingt Pieds) / (Twenty-foot Equivalent Unit) pour alléger les voies routières IRUN-BAYONNE saturée.

Quel sera le coût / EVP à raison de 60 EVP / train de 550 ml de longueur avec des conteneurs exclusivement chinois ?

Avec le déficit de la balance commercial de l'UE avec la Chine (473 milliards€ (ref 2023), ces conteneurs ne font pas l'objet de retour en Chine.

Ils s'accumulent partout dans les Ports secs et maritimes de l'UE. **(photo 5 Port sec de Małaszewicze avec des conteneurs neufs Yuxinou et vieux photo 6 en déshérence).**

N'est ce pas déjà une réalité à PLAZA-SARAGOSSE ?

Au delà de ce constat affligeant de déshérence, ces conteneurs de 40 pieds de 3,7 tonnes d'acier n'ont, bien souvent, été utilisés qu'une fois pour avoir transportés du made in China éphémère. 3,7 tonnes d'acier qui font tourner à plein l'industrie sidérurgique chinoise carbonée et le réchauffement climatique qui va avec. Au final, c'est le consommateur européen qui en est complice.

Leur recyclage dans l'UE mettrait-il à genou toute l'industrie sidérurgique européenne ?

Les parlementaires européens ne devraient-ils pas se saisir de cette question ?

Le jeu de go chinois va-t-il rester encore longtemps le grand gagnant ?... Il est urgent d'attendre.

Fait à Jurançon le 19 décembre 2025

Je suis contre ce projet.



2



3



