



# PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public  
du 23 septembre au 20 décembre 2024

## Contributions avec annexes



Décembre 2025  
Maj du 18/07/25



# Préambule

Ce document rassemble les contributions du public déposées via le formulaire en ligne de la page internet dédiée au projet et également reçues via le courriel du projet comportant des annexes.

Sous forme de visuels ou de documents de plusieurs pages, elles ne peuvent pas être affichées en ligne directement avec les contributions. Elles sont donc rassemblées dans ce document.

## Sommaire

[Contribution de Vanessa L. – 20/12/2024](#)

[Contribution anonyme – Fréquentation Pau-Bedous 20/12/2024 \(modifié\)](#)

[Contributions de l'association GéolVal – 20/12/2024](#)

[Contribution anonyme couts-bénéfices et viabilité socio-économique du projet -20/12/2024](#)

[Contribution anonyme - 20/12/2024](#)

Contributions de Jesus Pardo :

[Produire en local – 20/12/2024](#)

[Question à M. Azcon – 19/12/2024](#)

[Origine du fret -17/12/2024](#)

[Sur la traversée par Canfranc -12/12/2024](#)

[Rapport du CROC sur le projet \(et ses annexes\) – 17&20/12/2024](#)

[Contribution de Michel Legall au débat public sur la réouverture de la ligne ferroviaire entre Bedous et l'entrée du tunnel international du Somport.- 17/12/2024](#)

[Contribution de l'association SEPANSO – 18/12/2024](#)

[Contribution de la Commission intergouvernementale du tunnel du Somport routier – 17/12/2024](#)

[Contribution de la commune d'Accous – 05/11/2024](#)

[Contributions de Jean – Luc Palacio, membre du CRELOC -12/11 et 03/12/2024](#)

«Bonsoir,

Je vous envoie ma participation qui est trop lourde pour le formulaire en ligne.  
Vous est-il possible de la téléverser sur le site ?

En voici le plan :

**« LE TRAFIC INTERNATIONAL : P 2**

I - 1 ) PROPOS DE MIGUEL ANGEL ANIA : P 2

I - 2 ) LA PAU CANFRANC EST EN FAITE LA PAU -ZARAGOSSE, avec une future liaison vers le corridor méditerranéen évitant Saragosse, à l'étude en Espagne : p 3

I - 3 ) POURQUOI NE PAS INTERDIRE LE TRANSIT INTERNATIONAL : P 6

I - 4 ) COÛT DU BRUIT : P 7

**II LES DANGERS : P 8**

II - 1 ) TDM : P 8

II - 2 ) DÉRAILLEMENTS : P 8

II - 3 ) PRODUITS PHYTOSANITAIRES : P 8

II - 4 ) FAUNE REMARQUABLE, BRUIT ET VIBRATIONS : P 9

II - 5 ) POINTS DE CONFLIT : P 9

II - 6 ) ÉVACUATION DES TUNNELS : P 9

**III L'AUGMENTATION DU FLUX DE MARCHANDISES : P 9**

III - 1) LE TRANSIT INTERNATIONAL AUGMENTE : P 9

III - 2 ) TRAFIC INDUIT ET EFFET TUNNEL : P 10

**IV NON CONCORDANCE DES INFORMATIONS ENTRE LES ENQUÊTES CÔTÉ FRANÇAIS ET ESPAGNOL : P 11**

**V LES MENSONGES DU PASSÉ : ACCORD FRANCE ESPAGNE SUR LE TUNNEL DU SOMPORT : P 12**

**MANIPULATION LIVRE BLANC POUR FAIRE ACCEPTER LE TRAIN**

**VI LES MENSONGES / ERREURS ACTUELS ? P 14**

VI - 1 ) VOIE FERRÉE DE LA ROYA AYANT RÉSISTÉ AUX INTEMPÉRIES : FAUX :

VI - 2 ) VOIE FERRÉE DE LA VALLÉE D'ASPE AYANT RÉSISTÉ AUX INTEMPÉRIES : FAUX :

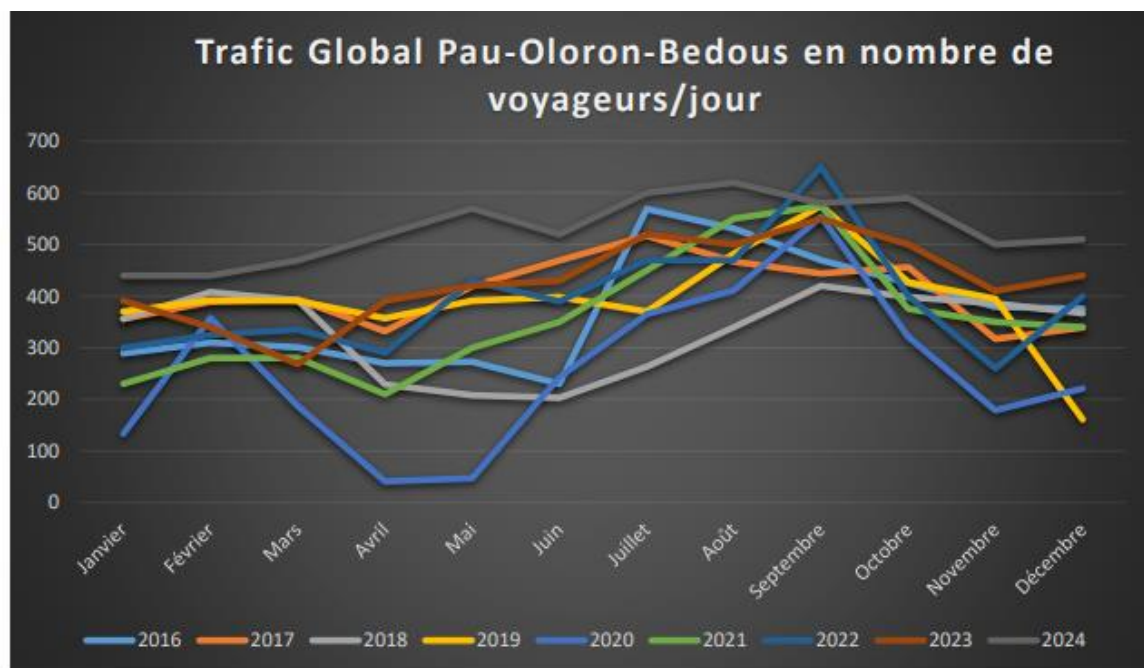
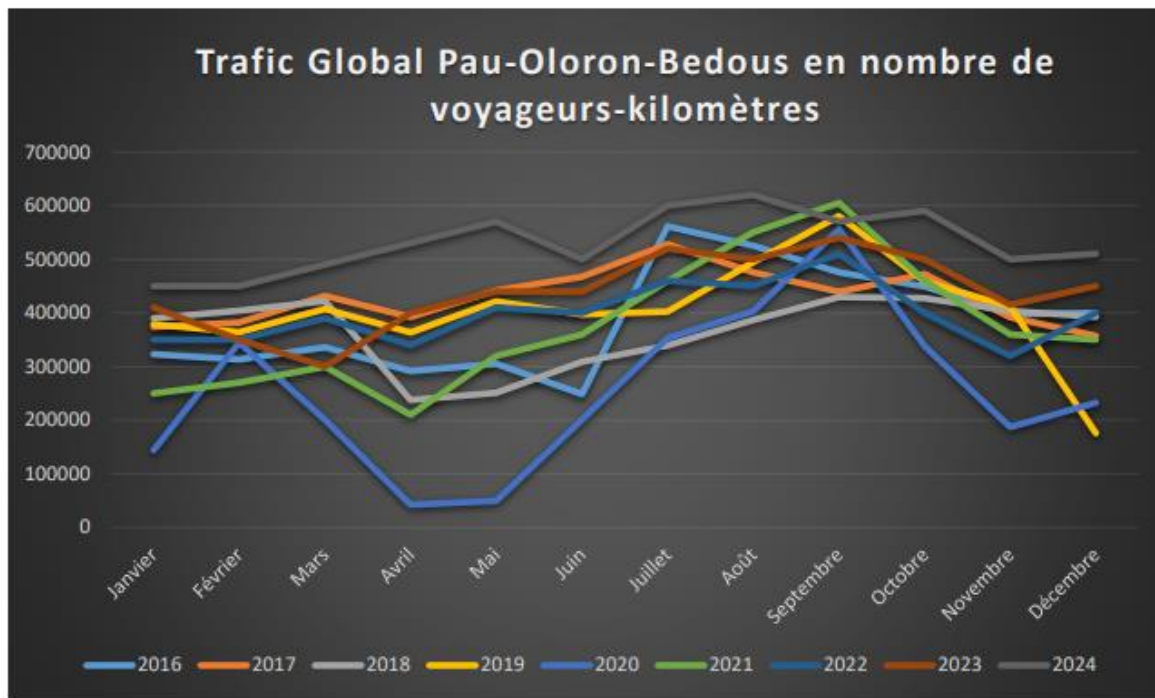
**VII NOUS CONSULTE-T-ON VRAIMENT ? DES FAITS DÉMONTRENT QUE NON... P 19**

**CONCLUSION : P 20**

**ANNEXE : SUBVENTION DU CD 64 À BAP P 23 »**

[Lire la contribution](#)

« Données sur la Fréquentation de la Pau-Bedous, XVIIe ligne sur 34 en matière de trafic en Nouvelle-Aquitaine ». Mise à jour année 2024



250 voyageurs en moyenne sur Oloron-Bedous en Juin, Juillet, Août, Septembre 2024. Toutes les gares sont à la hausse en 2024. Le trafic explose. Raison= le tourisme, notamment avec "Terra Aventura" (5000 personnes en Juillet/Août, Septembre 2023 pour 600 000 euros de retombées économiques) et le trafic de groupes (Scolaires, Personnes âgées) en Juin et Septembre en particulier celui du 3e âge, généré par les Offices du Tourisme de Bedous et Oloron. Dans une moindre mesure, on n'oubliera pas non plus le trafic "Géolval" (ETE + groupes de scolaires fin et début année scol). TRAFIC SAISONNIER ESTIVAL NOTABLE.

**LA PAU-BEDOUS = UN TRAFIC SANS CESSE EN AUGMENTATION !!! =232 814 voyageurs !!!**  
**PAU-BEDOUS = 638 voy/j en 2024 dont Pau-Oloron = 536 et Oloron-Bedous = 102 voy/jour !**  
**PAU-OLORON =195 651 voyageurs en 2024 !!! dont Oloron 144 730 voyageurs**  
**Oloron-Bedous =37 163 voyageurs en 2024 dont Bedous =25 212 !**

[https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom\\_gare&disjunctive.code\\_postal&q=Bedous](https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&q=Bedous)

**OLORON-BEDOUS**  
**TRAFIC ESTIVAL IMPORTANT**  
**250 VOYAGEURS/JOUR**  
**en Juin, Juillet, Août, (Septembre)**  
**2024**

**Rôle très important du Tourisme**  
Randonneurs  
Estivants  
Groupes de personnes âgées  
Groupes de scolaires  
Participants au jeu "Terra Aventura"  
(5000 personnes de plus durant l'ETE  
2023 et le mois de Septembre !  
600 000 euros de retombées  
économiques

**CHIFFRES---SOURCE : SNCF-OPEN-DATA---**  
**Fréquentation en gare**



PAU-OLN-BEDOUS	2022	2023	2024
Pau	1 234 139	1 275 571	1 482 868
Croix du Prince	5 957	7 338 (20)	9 812 (27)
Gan	5 149	7 282 (20)	8 244(22,6)
Buzy	11 706	14 379 (39)	18 102(49,6)
Ogeu	11 587	12 937 (35)	14 763 (40,4)
Oloron	110 312	121 893 (334)	144 730 (396,5)
Bidos	5 185	6 647 (18)	7 950 (21,7)
Lurbe	1 053	1 828 (05)	2 344 (06,4)
Sarrance	1 571	1 236 (03)	1 657 (04,5)
Bedous	16 568	22697(62)	25 212 (69)
Bidos-Bedous	24377	32408 (89)	37 163 (101, 8) soit 102 voy/j

[https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom\\_gare&disjunctive.code\\_postal&q=Oloron](https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&q=Oloron)

●Entamée en 2021, la hausse du trafic s'est poursuivie sur la Pau-Bedous en 2022,2023 et 2024. Ce tableau montre le nombre annuel de voyageurs /gare. Entre parenthèses, le nombre de voyageurs par jour et par gare.  
---Pau-Oloron en 2023 =163 829 voy + Oloron-Bedous = 32 408 voy = Pau-Bedous = 196 237 voy = quasiment 200 000 voy sur l'année 2023. En 2024, la hausse se poursuit malgré pour Bedous la fermeture de la liaison avec l'Espagne pendant 3 mois à partir de début septembre 2024.  
---Pau-Oloron en 2024 =195 651 voy (19,4%d'augmentation) (536 voy/j) + Oloron-Bedous = 37 163 voy (14,7% d'augmentation)(102 voy/j) = Pau-Bedous = 232 814 voy sur l'année 2024.18,6% d'augmentation en 2024//2023 et 638 voy/j).

## Fréquentation en gares — SNCF Open Data

« La réouverture de la ligne jusqu'à la frontière permettrait à GéoIVal de maintenir et de développer des activités en montagne en incitant à une pratique respectueuse de l'environnement, l'accès au point de départ des randonnées étant assuré par le train.

*En effet :*

*« Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau - Canfranc porte sur les aménagements et travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire sur 85 kilomètres, de Pau à l'entrée du tunnel du Somport, et sur les services associés envisagés : restauration de l'offre de service voyageurs régionale et internationale, organisation de l'offre de transport marchandises, mise en place d'une offre de train touristique » (source SNCF Réseau)*

**La contribution de l'association GéoIVal porte précisément sur ce dernier volet « mise en place d'une offre de train touristique » du projet. »**

[Lire la contribution](#)

« Note technique : Quels couts-bénéfices et viabilité socio-économique du Pau-Canfranc ? en PJ »

[Lire la note](#)

« Ah ! Nostalgie quand tu nous tiens-----La nostalgie de la jeunesse-----  
--  
-----c'est la douleur de la vieillesse-----dans les souvenirs du passé---  
-----les efforts fessaient plaisir-----aujourd'hui, vieux-----à quoi  
m'accrocher -----Vieux grincheux que je suis ?-----Au train à vapeur  
pardi !-----Et à l'ombre de sa fumée blanche-----par la  
montagne réfléchie-----Des trous dans les monts-----  
- en Suisse font légion-----pour laisser passer des  
trains \_\_\_\_\_ des quels on ne voit rien \_\_\_\_\_ où est la fumée  
blanche ? \_\_\_\_\_ Ni dans les tunnels ni dans la montagne \_\_\_\_\_ et dans  
l'automne de ma vie \_\_\_\_\_ je regarde le soleil par les vitres \_\_\_\_\_ de  
poussière jaunies \_\_\_\_\_ et je pense aux souvenirs \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ qu'une fois pour toutes \_\_\_\_\_ ils vont, ils vont  
partir \_\_\_\_\_ plus de fumée blanche \_\_\_\_\_ plus  
d'écho dans les montagnes \_\_\_\_\_ du sifflet  
endormi \_\_\_\_\_ et au repos, assoupi \_\_\_\_\_ larmes,  
souvenirs et nostalgie \_\_\_\_\_ disparaîtront avec mon dernier soupir \_\_\_\_\_ »



« Bonsoir . D'aucuns prônent de produire au maximum du local, mais les personnes en question , si le fond est idyllique, la réalité est tout autre, qu'est ce que peut vouloir dire que de rapatrier les productions au plus proche ? Que des fruits et légumes ? Les quels ? Les produits de consommation courante telles que chaussures , machines à café , poêles, micro-ondes, téléphones portables , etc ? Comme exemple flagrant de ce qui représente cette mondialisation , qui n'a pas été apportée par des extraterrestres mais crée par nous même, « la chocolaterie Lindt » pour fabriquer 120 ou 150 tonnes de chocolat par jour que faut-il comme matières premières ?, et bien en moyenne , 33% de cacao, 33 % de sucre , 33% du lait en poudre , alors y a-t-il des cacaotiers aux alentours ? Et de champs de betteraves ? Et des usines de lait en poudre ? Et non !, 8 camions /jour (2500 qui traversent Oloron/ an) , chocolat que l'on trouve dans le monde entier ainsi que la cacao venant de partout (Afrique , Amérique central et du sud , le cacao est débarqué à Bordeaux et sucre et lait en poudre en provenance de partout de France et d' Europe sauf d'Espagne, et Safran ? Aucune matière première vient d'Oloron, non plus d'Espagne, alors du ferroutage par Canfranc pour Oloron non plus , personne ne peut vivre en autarcie aujourd'hui , alors les 30 ou 40 trains/jour ce n'est pas pour Oloron , ce système mondialisé ne peut que augmenter , pour produire local et consommé ailleurs, d'abord il faut emmener les matières premières à transformer et ensuite les expédier , mais pour que les industries de transformation s'y installent faudra qu'elles retrouvent leur compte , (salaire minimum à 400 €?), exemple , les fabricants d'espadrilles établis à Hasparrens, pourquoi se sont délocalisée au Maroc ? , il me semble que les aragonais ainsi que à Madrid, ils parlent du Canfranc mais en arrière plan c'est cette traversée centrale que visent sous le Vignemale vers Toulouse , je pense que les béarnais devraient bien réfléchir ce à quoi ces « visiteurs du soir » veulent les entraîner et ne pas donner raison à un certain Général quand prononçant une certaine phrase, dépité, a démissionné . ,déjà à l'époque »



« Bonjour , voici la question que je voulais poser à Monsieur Azcon ,président de la région de l'Aragon mais devant l'afflux de celles-ci , , la mienne écrite sur le papier fournit à cet effet , ne fut pas portée à la connaissance de la présidence, je vais donc la reformuler en Espagnol et en français en souhaitant fortement avoir une réponse précise et concise ,bien entendu , de la part d'un responsable espagnol , il y va de votre sérieux dans cette affaire Mr Richard Pasquet et Madame Marion Thenet, je vous demande de vous mettre en rapport avec un responsable du Gouvernement d'Aragon , par téléphone ou par internet , chose où de votre part n'est nullement impossible , il faut que la réponse vienne de Saragosse et bien entendu la communiquer personnellement à Mr président de la SNCF réseau ( Mr Chavanel) , ainsi qu'a la Nouvelle Aquitaine ( Mr Rousset) car il me semble qu'ils n'avaient pas l'air d'y être au courant de ceci.

Voici la question ( en espagnol) :

Señor Azcon, puede usted hablarnos de la circunvalacion que ustedes han previsto desarrollar al norte de Zaragoza de manera a desviar las mercancías que provienen de los puertos de Barcelona y de Valencia de manera a dirigirlas directamente a Francia pasando por Canfranc y así descongestionar la plataforma Plaza? Puede usted decirme cuáles serían las toneladas susceptibles de ser transportadas por esta línea?( Zaragoza Huesca Canfranc Pau )

Traducción en Francés : Mr Azcon , pourriez vous nous dire quelques mots sur la rocade que vous avez projeté de faire au nord de Saragosse afin de dévier les marchandises provenant des ports de Barcelone et Valence pour les diriger directement vers la France par Canfranc afin de décongestionner les plate-formes Plaza et Miraflores ? Pouvez vous nous donner un ordre de Grandeur sur le tonnage susceptible d'y être dirigé vers Canfranc ?

,Je remet le lien concernant cette information venant de Aragon noticias , la chaîne de TV qui est venue faire le reportage avec Mr Azcon à Oloron

<https://www.cartv.es/aragonnoticias/noticias/aprobado-el-estudio-informativo-para-conectar-con-ancho-estandar-la-linea-zaragoza-canfranc-pau-y-plaza> »

## *Pièce jointe n°1 – Capture du rapport Duron, 2018*

### *Réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse*

La section Pau-Bedous a été réouverte à la circulation le 1<sup>er</sup> juillet 2016 et le sujet est maintenant la réouverture de la section Bedous-Canfranc. Même si le projet pourrait présenter un intérêt en matière de fret ferroviaire avec la desserte de la plateforme de Saragosse (ce dont doutent toutefois certains membres du Conseil) et bénéficie de financements européens au titre de son caractère transfrontalier, il s'agit avant tout d'une infrastructure d'intérêt local dont le caractère prioritaire pour l'Etat n'apparaît pas clairement au Conseil. Alors que les financements de l'Etat sont insuffisants pour satisfaire l'ensemble des besoins et après analyse comparative des enjeux des différents investissements qu'il a eu à considérer, il ne considère pas utile à ce stade de mobiliser des financements nationaux pour ce projet.

## Pièce jointe n°2 – Capture de la décision du tribunal administratif de bordeaux - 10/04/2018

### DOSSIER

1602536 - ASSOCIATION CONTRE LA RÉOUVERTURE D'OLORON-CANFRANC /  
RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

- Affectation : 4ème chambre

### État du dossier

Terminé

### Dispositif

**Article 1er :** La décision du 14 octobre 2015 du président de la région Aquitaine Limousin Poitou-Charentes rejetant la demande de communication de l'étude socio-économique fixée par la délibération de la commission permanente en date du 26 novembre 2012 et concernant le projet de réouverture de la voie ferrée Pau-Canfranc est annulée. **Article 2 :** Il est enjoint à la région Nouvelle-Aquitaine de communiquer ce document à l'association requérante dans le délai d'un mois suivant la notification du présent jugement. **Article 3 :** La région Nouvelle-Aquitaine versera une somme de 500 euros (cinq cent euros) à l'association contre la réouverture d'Oloron-Canfranc.

### Parties

#### Requérants et défendeurs

Qualité	Nom	Mandataire
Requérant	ASSOCIATION CONTRE LA RÉOUVERTURE D'OLORON-CANFRANC	
Défendeur	RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE	

Pièce jointe n°3 – capture du commentaire de la Cours des comptes sur la ligne Bedous Canfranc – 15 11 2019

« *Le projet de réouverture de la ligne Bedous-Canfranc en région Nouvelle-Aquitaine :*

*Le 26 juin 2016, a été rouverte la section entre Oloron et Bedous (24,7 km, 30 minutes, quatre allers-retours par jour en train diesel), comme première étape de l'hypothétique réouverture de la ligne jusqu'à Canfranc. Cette réouverture dépasse la seule problématique TER et correspond aussi à une volonté de la région de développer le fret ferroviaire transpyrénéen afin de limiter le trafic routier dans la vallée d'Aspe.*

*La fréquentation de la section entre Oloron et Bedous est extrêmement faible, avec environ 40 voyageurs par jour en juillet, qui est le mois le plus fréquenté, donc au maximum environ 15 000 voyages par an.*

*Or, le coût total (infrastructure et fonctionnement) peut être estimé à 4,6 M€ par an (page 76), soit 307 € par voyage. Le prix du billet (5,5 €) ne couvre donc qu'à peine 2 % du coût total.*

*Le prolongement de Bedous à Canfranc coûterait entre 126 et 158 M€ supplémentaires, pouvant remettre en cause le financement de la régénération des lignes TER existantes pour l'ensemble de la région. Or, à ce jour, des travaux préparatoires de débroussaillage ont déjà coûté plus de 1 M€ à la région et des études ont été lancées pour 14,7 M€ dans le cadre d'un programme de coopération transfrontalière (pour moitié financées par l'Union européenne).»*

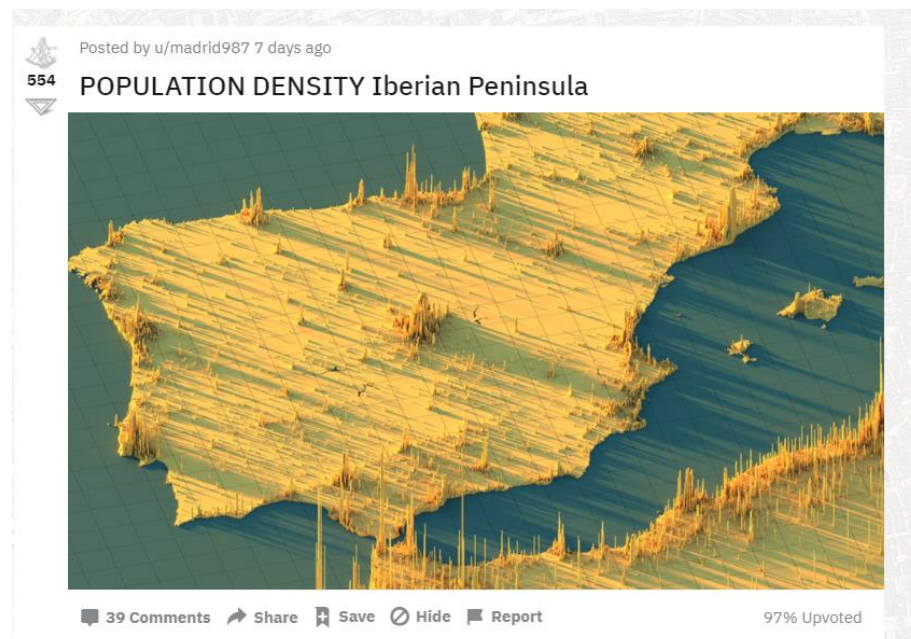
*«(76) Les travaux ont coûté environ 100 M€ (décompte définitif en attente), entièrement financés par la région. En considérant qu'ils sont amortis sur 30 ans, cela revient à environ 3,3 M€ par an. Le coût de fonctionnement s'élève à 1,3 M€ par an.»*

1/3

« Bonjour. Dans cette concertation s'il y a été question entre autres choses de ferroutage, beaucoup de ferroutage, mais il n'a pas été question de la provenance réelle des marchandises, il y a bien eu quelques commentaires en espagnol provenant d'un consortium de sociétés implantées dans Saragosse et alentours que pour avoir regardé leur activité, la plus part en fait sont plutôt de services et peu de celles qui pourraient remplir un quelconque wagon de marchandises, par contre en regardant ce qui se prône au tour de cette ville, on apprend le lancement d'études pour une rocade ferroviaire, de plus de 20 km( les études annoncent un coût de 160 millions d'€), mais pourquoi faire cette rocade ? Et bien tout simplement pour contourner la plate-forme Plaza appelée port sec et à ce qu'il paraît la plus grand d'Espagne stockant des marchandises venant de partout, maritimes et par avion, alors parlons des maritimes, d'où proviennent elles ? Des ports de Valence et de Barcelone bientôt de Algeiras, tout ce trafic se trouvant concentré dans la plate-forme Plaza, d'où cette rocade ferroviaire autour de Saragosse et ceci pour diriger directement les marchandises provenant de Valence Barcelone et Algeiras ( par la suite) afin de les diriger directement ver Canfranc sans passer par Plaza et ainsi la désengorger un peu, c'est sur, le président de la région d'Aquitaine est au courant de tout ce qui se trame en Aragon sauf les véritables intéressés non seulement les gens de la vallée d'Aspe mais aussi ceux jusqu'à Pau et au delà, mais qui sont ceux qui sont aux aguets entrain de se frotter les mains devant la « politico-ignorance » ? de nos « chers » politiciens ? Et bien nos chers amis venant de je ne sais quel horizon extremum-lointain que l'on pourrait taxer tels ces extra terrestres, des envahisseurs de l'espace mis à leur disposition, par qui ? Ah !!!, je vais rajouter deux liens et deux ou trois pièces jointes, un, la rocade ferroviaire et le deuxième concernant cette société de transport maritime internationale bien connue COSCO SHIPPING, vous avez sûrement remarqué en allant ne serait-ce que dans les supermarchés et commerces d'Oloron en regardant la provenance des objets achetés, vous comprendrez de suite, alors en passant par Hendaye ou par Port-Bou je pense que c'est largement suffisant,

<https://cspspain.com/en/empresa>

<https://www.cartv.es/aragonnoticias/noticias/aprobado-el-estudio-informativo-para-conectar-con-ancho-estandar-la-linea-zaragoza-canfranc-pau-y-plaza> »



*Pièce jointe n° 1*

## Pièce jointe n°2

### La Chine et l'Espagne: des liens de plus en plus étroits

- De plus en plus de communautés chinoises (le cinquième plus grand étranger en janvier 2016 vivant dans un groupe communautaire en Espagne).
- Les relations économiques et commerciales grandissantes entre la Chine et l' Occident aident les hommes d' affaires chinois à mieux comprendre l' Espagne.
- Excellente coopération dans de nombreux domaines entre les gouvernements chinois et espagnol. Programme d'encouragement exceptionnel (Golden Visa).

### Espagne: plateforme d'investissement pour les entreprises chinoises

#### L'Espagne occupe une position stratégique dans le monde entier

- États membres de l'UE
- Entrer sur le marché de 500 millions de consommateurs
- La meilleure plateforme européenne pour le commerce avec l'Amérique latine
- un pont reliant les pays d'Afrique du Nord, de la Méditerranée et du Moyen-Orient



### Investissement et opportunités commerciales en Espagne



信息和通信技术  
ICT



汽车行业  
Automotive



物流及运输  
Transport & Logistics



航空航天  
Aerospace



生物技术与化学  
Biotechnology &  
Chemicals



农产品  
Agrofood



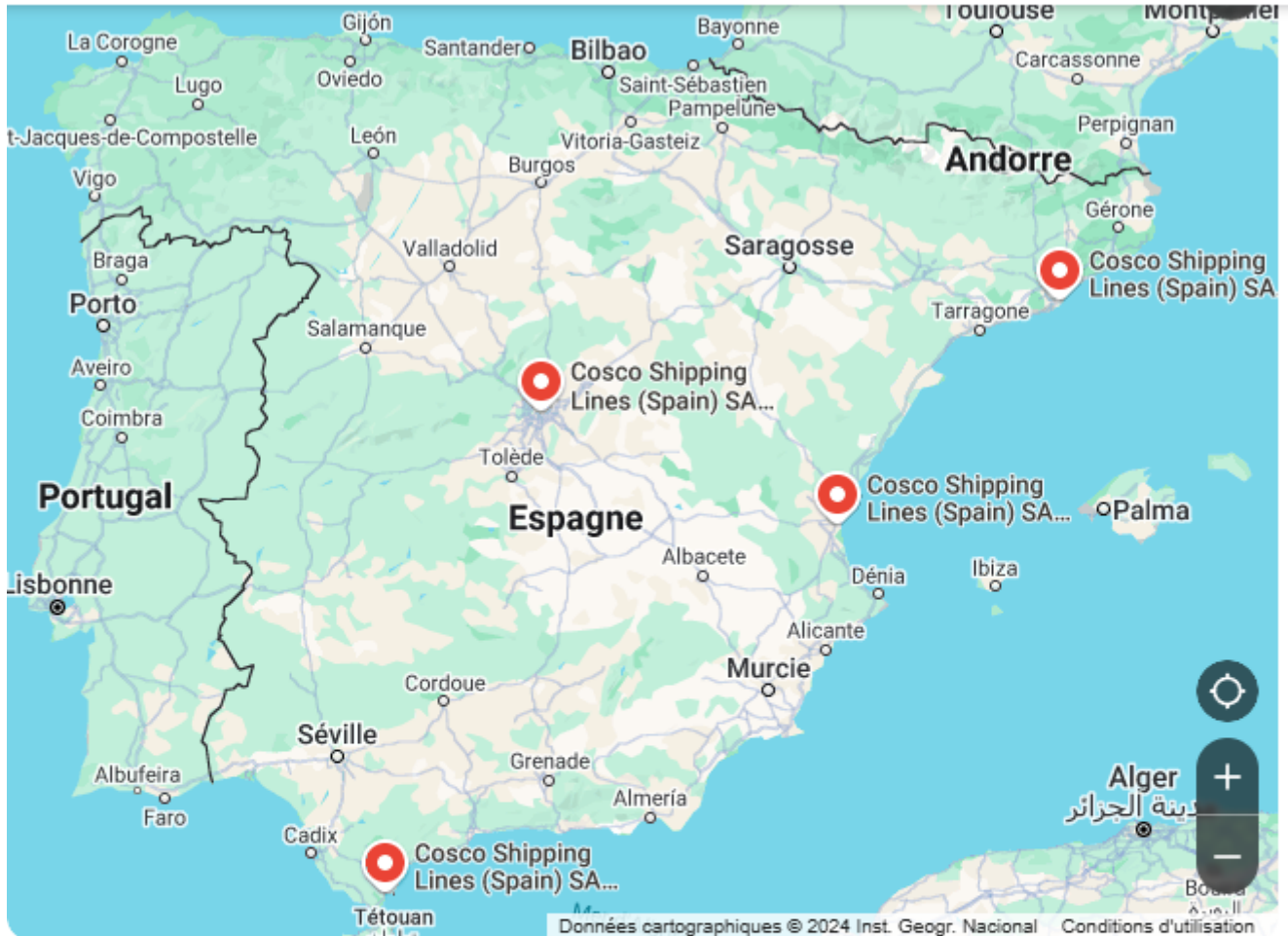
房地产和旅游  
Real Estate & Tourism



环境及自然资源  
Environment &  
Natural Resources



Cosco Shipping Espagne



### Cosco Shipping Lines (Spain) S.A. (Head Office)

4,0 ★★★★★ (13) · Société de livraison

Barcelona, Espagne · +34 933 04 71 26

Fermé · Ouvre à 08:45 dim.



Site Web



Itinéraire

### Cosco Shipping Lines (Spain) S.A. (Valencia Branch Office)

4,5 ★★★★★ (17) · Société de livraison

Valencia, Espagne · +34 963 93 91 00

Fermé · Ouvre à 09:00 lun.



Site Web



Itinéraire

« Il est à remarquer à la lecture des observations et commentaires la plus part vont dans le sens d'une opposition catégorique à ce projet , le but recherché par cette consultation c'est de préparer la population psychologiquement à l'acceptation de cette réouverture en les faisant parler de ce qui le questionne et préoccupe, bien de commentaires sont plutôt techniques, mais combien sont d'ordre politique ? Quand on sait que l'Aragon est pris en étau entre deux entités ( basques et catalanes ) et n'ayant pas de montagnes à franchir les liaisons ferroviaires sont bien plus faciles et les routières se font sans encombre , alors ce passage par Canfranc ce sera toujours quelque chose de raté , et on aura beau décorer ce passage avec autant de superlatifs que l'on voudra ( paysages, machines de traction aussi puissantes que l'on voudra, 25000 volts, des voyageurs par milliers ...? ça pourra développer la vallée d'Aspe ... ?( 2500 habitants) et même Oloron ... ? ( qui vous dit que Safran restera ? ) voir les perspectives de réajustement d'emploi envisagés chez AIRBUS à Toulouse, depuis le Somport jusqu'à Pau on sera condamnés à regarder passer de trains d'autant que la moitié du temps les passages à niveau seront fermés , alors en réponse aux personnes ayant posté des commentaires en Espagnol je leur fait part d'un dicton très usité en Espagne ( aunque la mona se vista de seda mona se queda) traduction approchée ( une guenon même habillée en soie guenon restera) ce sera toujours une veicule variqueuse à extirper , **je me permet de rajouter un lien concernant précisément la Traversée Centrale des Pyrénées , colloque qui s'est tenu à Saragosse il y a environ trois ans où le passage par Canfranc était complètement ignoré** même quand Mr Claraco ( Intermodal ) axé sur les études ferroviaires est intervenu voulant introduire le passage par Canfranc a été pour ainsi dire pas écouté, et tenant compte des milliards que vous comptez dépenser , ce colloque ne peut que réveiller et permettre de prendre conscience aux organisateurs de cette concertation, sans aucune valeur pour ainsi dire juridique, et à tous ceux qui se sont déplacés en mission commandée dans quelle panade vous vous êtes engouffrés

[https://www.aragonempresa.com/inscripciones\\_actos/?acto=437](https://www.aragonempresa.com/inscripciones_actos/?acto=437) »

*Pièce jointe : Article d'El PAIS sur la fréquentation des petites lignes à supprimer*



Te quedan **8** artículos gratis este mes

SUSCRÍBETE POR 1€

# Los recortes de Fomento para los trenes de media distancia

Déficit y viajeros de las líneas de media distancia a suprimir  
Ahorro y reducción de la oferta



## ► LÍNEAS DE MEDIA DISTANCIA A SUPRIMIR

RED FERROVIARIA

- Alta velocidad
- Red convencional
- Red afectada





	Déficit (euros)	Viajeros por año
1 Valladolid-Ávila	-1.493.894	152.412
2 Vigo-Ourense-Ponferrada	-2.622.035	144.367
3 Madrid-Ávila	-1.454.459	100.264
4 Zaragoza-Arcos de Jalón	-1.391.839	92.922
5 León-Ponferrada	-1.789.886	75.732
6 Madrid-Cuenca	-2.272.148	74.819
7 A Coruña-Ferrol	-2.155.556	74.177
8 Zaragoza-Lleida	-1.795.018	71.862
9 Zaragoza-Castejón de Ebro	-650.947	68.965
10 Madrid-Segovia	-805.631	60.967
11 Valladolid-Miranda de Ebro	-953.638	56.124
12 Madrid-Arcos de Jalón	-1.358.360	46.810
13 Madrid-Alcázar de San Juan	-852.995	42.216
14 Cuenca-Valencia	-1.747.602	40.742
15 A Coruña-Lugo-Monforte	-2.328.225	39.001
16 Ciudad Real-Alcázar de San Juan	-713.429	35.713
17 Valladolid-Puebla de Sanabria	-1.439.558	34.366
18 León-Gijón	-1.085.746	34.237
19 Ourense-Vigo	-756.333	31.942
20 Zaragoza-Mora la Nova	-686.104	26.412
21 Puertollano-Mérida-Zafra	-1.562.411	25.978
22 Zaragoza-Ariza	-382.294	25.606
23 Zaragoza-Huesca	-1.196.041	25.236
24 Pamplona-Castejón de Ebro	-783.818	24.985

	Déficit (euros)	Viajeros por año
25 Guadalajara-Sigüenza	-514.004	24.807
26 Huelva-Jabugo	-834.995	24.156
27 Sevilla-Mérida	-1.513.889	19.413
28 Zaragoza-Teruel	-2.039.784	18.165
29 Valladolid-Reinosa	-190.216	16.388
30 Valencia-Teruel	-1.486.245	16.083
31 Mérida-Cabeza del Buey	-613.256	13.977
32 Zaragoza-Jaca	-1.423.696	13.787
33 Valladolid-Burgos	-202.408	12.466
34 Guadalajara-Arcos de Jalón	-359.851	11.481
35 Valladolid-Palencia	-138.029	10.205
36 Badajoz-Mérida	-322.757	10.127
37 Ourense-Puebla de Sanabria	-904.153	8.834
38 Ronda-Algeciras	-365.559	8.455
39 Mérida-Cáceres	-388.944	8.083
40 Córdoba-Bobadilla	-647.831	5.663
41 Sevilla-Llerena	-666.498	4.855
42 Huelva-Zafra	-240.580	4.467
43 Huelva-Fregenal de la Sierra	-83.220	3.870
44 Mérida-Zafra	-360.521	3.652
45 Monzón-Lleida	-231.254	3.378
46 Zaragoza-Calatayud	-75.130	2.925
47 Salamanca-Ávila	-607.156	2.177
48 Cercedilla-Segovia	-45.412	1.939

### EL IMPACTO DE LOS RECORTES

	Líneas	Ocupación	Pasajeros (millones)	Ahorro (millones de euros)	Reducción de la oferta
Ineficientes	49	8,4%	1,6	46,5	-100%
Muy baja eficiencia	6	11,5%	0,3	2,1	-40%
Baja eficiencia	16	17,3%	1,0	14,8	-50%
Eficientes	49	37,0%	12,9	17,3	-11%
Avant	7	52,4%	5,9	5,6	-5,5%
<b>TOTAL</b>				<b>86,5</b>	<b>-32%</b>

Fuente: INECO (Ministerio de Fomento)

ANTONIO ALONSO

Madrid - 15 MAY 2013 - 20:02 CEST

« L'association CROC [www.croc-aspe.com](http://www.croc-aspe.com) qui s'oppose à la réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc – Saragosse depuis 2013 **a réalisé ce rapport afin de démontrer que le projet proposé par le maître d'ouvrage durant la concertation 2024** de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc est un non-sens qui, s'il devait se réaliser, serait un nouveau gâchis d'argent public et ne répondrait pas aux besoins des habitants de la vallée d'Aspe de développer l'économie et le tourisme, de réduire le passage des poids-lourds sur la RN 134 tout en apportant de surcroît des nuisances supplémentaires.

Après un bref retour sur la rénovation de la section Pau – Oloron-Sainte-Marie puis la réouverture de la section Oloron-Sainte-Marie – Bedous, le rapport exploite les différents éléments du dossier de concertation émis par le maître d'ouvrage pour démontrer la vacuité et les incohérences de ce projet qui n'est absolument pas mature, qui ne repose sur aucune donnée réaliste mais uniquement sur un ensemble de bonnes intentions, qui peut être considéré comme insincère sur certains de ses aspects et qui, au final, est voué à l'échec.

Le rapport prend également exemple de la réouverture de la navette ferroviaire Macau – Pessac comme exemple à ne pas suivre, et de la réouverture de la ligne ferroviaire Wunderline reliant Groningue à Brême comme exemple à suivre. Ce rapport comporte 339 questions précises directement adressées au maître d'ouvrage ainsi que 105 questions adressées par l'intermédiaire du maître d'ouvrage à la "Sous-direction des infrastructures ferroviaires" de la DGITM afin que cette dernière apporte les réponses attendues de l'Etat sur ce projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc ».

## Lire le rapport du CROC

[En français \(V2 du 20/12/25\)](#)

[En español](#)

[In english](#)

« Contribution de l'association CROC à la concertation sur la réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc.  
Deuxième partie du rapport de 271 pages de l'association CROC à destination du maître d'ouvrage avec fichier de moins de 2Mo en résolution réduite.  
Ce rapport en révision 02 remplace le précédent rapport en révision 01. »

« Contribution de l'association CROC à la concertation sur la réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc -----  
----- Troisième partie du rapport de  
271 pages de l'association CROC à destination du maître  
d'ouvrage avec fichier de moins de 2Mo en résolution réduite --  
----- Ce rapport en révision  
02 remplace le précédent rapport en révision 01 »

[Lire l'annexe partie 2](#)

[Lire l'annexe partie 3](#)

## Michel LE GALL – 17/12/2024

1/3

« Contribution au débat public sur la réouverture de la ligne ferroviaire entre Bedous et l'entrée du tunnel international du Somport.

1. Le document publié pour alimenter le débat public soulève plusieurs questions, tant sur sa forme et son contenu que sur le moment choisi pour le débat public. Il ne tient pas non plus compte des expériences passées.

2. Sur la forme, le contenu et le moment choisi:

C'est un document très peu technique alors que des études pour un montant de l'ordre de 40M€ ont été engagées depuis 2017 dont au moins 25M€ pour la partie française :

- Pourquoi n'est-il pas fait référence aux études déjà réalisées tant en France que par INECO en Espagne (par exemple le rapport de décembre 2021) ? Que sont devenues les études confiées à Rail Concept par exemple ?

- Pourquoi le document n'est-il pas cohérent avec les hypothèses de convergence retenues en 2022 en accord avec la partie espagnole ? . Celles-ci excluent le ferroutage et estiment à 700kt par an le tonnage de fret transportable si la ligne est électrifiée, par exemple, alors que le document parle de ferroutage et d'un potentiel annuel de fret de 1,5 à 2Mt. Comment expliquer ces divergences ?

- Pourquoi le débat public ne porte-t-il pas sur le tunnel international du Somport alors que le Ministère espagnol des Transports a publié, le 26 septembre 2024 (soit 3 jours après l'ouverture des débats en France) un rapport très complet estimant à 93,5M€ le coût de la remise en service du tunnel ?

- Comment peut-on, dans ces conditions, exclure du débat le tunnel international alors que la gestion concomitante et sécurisée des 2 tunnels, routier et ferroviaire, constitue sans doute le sujet technique le plus difficile à traiter ?

- Comment peut-on écrire que la ligne Saragosse-Pau-Bordeaux (ou Saragosse-Pau-Toulouse) ferait partie du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) alors que la figure dudit réseau en p. 28 (ci-jointe) montre qu'il n'en est rien à ce jour ? Ce qui a pour conséquence de ne pas pouvoir prétendre à des financements européens (\*)

- Pourquoi ne pas indiquer que le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a rendu 2 avis négatifs sur ce projet, le premier en 2018, le second en 2023 ?

- Pourquoi ne pas indiquer que l'Etat a, à plusieurs reprises, déclaré qu'il ne financerait pas ce projet, le considérant comme un projet local ?

- Pourquoi avoir fait appel à une agence de communication, le Groupe Rouge Vif, pour intervenir dans le débat ? Qui en est le commanditaire et le financier ?

- Comment débattre maintenant alors que des rapports tant techniques que financiers ne sont attendus qu'en 2026, en particulier le bilan global financier, économique, social et environnemental du projet ?

- De ce fait le document apparaît plus comme un cahier des charges, déconnecté des hypothèses de convergence retenues en 2022, et donc des hypothèses sur lesquelles travaille la partie espagnole, et une publicité journalistique et touristique qu'un document sérieux pour en débattre publiquement. Pourquoi ce choix ?

3. Sur la non prise en compte des expériences passées :

- La modernisation de la ligne Pau-Oloron en 2010 a coûté 37M€, intégralement financés par la Région Aquitaine et la ligne a été dés-électrifiée.
- La remise en service de la ligne entre Oloron et Bedous en 2016 a coûté soit 104M€, soit 122M€, selon les sources, montant intégralement financé par la Région Nouvelle-Aquitaine.
- Depuis il faut financer un déficit d'exploitation structurel de l'ordre de 1,5M€, soit 12M€ en 8 ans et il a fallu financer plusieurs travaux à la suite de dommages climatiques (5M€ au moins), tout cela à la charge de la Région Nouvelle-Aquitaine.
- Au total la Région Nouvelle-Aquitaine a dépensé de l'ordre de 160M€ à 180M€ pour rétablir la circulation d'une rame Diesel entre Pau et Bedous.
- Or, le document pour le débat public nous apprend qu'il y a encore de gros travaux coûteux à effectuer sur cette ligne, à commencer par le viaduc de Gelos. Jusqu'où ira la facture pour la Région ?
- A ce sujet, le document pour le débat public ne fait aucune mention des rapports très critiques, de la Chambre régionale des Comptes de Nouvelle-Aquitaine (mai 2019) et de la Cour des Comptes (octobre 2019) à la suite de la réouverture du trafic voyageur entre Oloron et Bedous. Pourquoi ?

4. Réflexions et questions finales :

- Les grosses pluies de la nuit du 6 au 7 septembre dernier n'ont pas qu'endommagé la RN 134. Le tracé de la ligne ferroviaire a, lui aussi, subi de gros dégâts. Par exemple, en contrebas de l'endroit où la RN 134 a été emportée, le ballast de la voie ferroviaire l'a également été et il est maintenant (provisoirement ?) neutralisé par les travaux de remblaiement de la route. Ne faut-il pas faire un diagnostic de l'impact de fortes intempéries sur le tracé de la voie ferrée pour en mesurer les points de fragilité ?
- La Région Nouvelle-Aquitaine a déjà dépensé près de 200M€ en comptant sa participation aux études pour l'éventuelle réouverture de la ligne entre Bedous et Canfranc. Elle n'est pas assurée d'un financement européen puisque la ligne transfrontalière ne figure plus - et pas - au RTE-T actuel. L'Etat a affirmé à plusieurs reprises qu'il ne contribuerait pas au financement. Jusqu'où la Région compte-elle engager et dépenser des fonds publics dans ces conditions ?
- Le changement des caténaires dits « Midi » de la ligne Dax-Orthez-Pau-Lourdes-Tarbes, aujourd'hui centenaires, ne devait-il pas être prioritaire compte tenu du nombre de passagers empruntant cette ligne ?

Michel Le Gall le 17 décembre 2024

(\*) le PDG de SNCF Réseau, M. Matthieu Chabanel, a affirmé hier, lors du débat public organisé à Oloron, que la Canfranc pourrait bénéficier de financements européens ? Peut-il le confirmer et sur quelle base ?

Réseau Transeuropéen de Transports RTE-T en PJ »

### Réseau Transeuropéen de Transports



« L'avis de la Sepanso est fondé sur :

- protection de la biodiversité,
- décarbonation des transports,
- diminution des gaz à effets de serre (GES)
- transfert intégral des marchandises sur le rail,
- solidarité avec l'Aragon. »



Reconnue d'utilité publique - Affiliée à France Nature Environnement  
Membre fondateur de la confédération France Nature Environnement Nouvelle-Aquitaine



## Une force pour la nature

### La SEPANSO : CANFRANC : Les marchandises sur les wagons ! 14-12-2024

- La richesse exceptionnelle de la biodiversité de la Vallée d'Aspe mérite un traitement particulier, déjà prescrit par les multiples espaces protégés de niveau européen. Cette vallée d'Aspe, longue, étroite, en gorge ne pourra pas être transformée en autoroute à camions. Les sensibilités de la Vallée d'Aspe sont très particulières : son Gave, domaine de frai et de croissance des saumons, son avifaune très sensible aux perturbations de l'homme, sa topographie en V piégeant les polluants : tout cela exige des mesures drastiques.

Depuis des décennies les Sepanso Aquitaine et 64 demandent la réouverture complète de la Pau-Canfranc-Saragosse. En 2016 nous avons obtenu la réouverture jusqu'à Bedous. Il ne manque que 33 km.

#### Changeons de système: pas de climat !

Les catastrophes liées au dérèglement climatique nous le rappellent chaque jour: Il faut à tout prix réduire le largage de Gaz à Effet de Serre, GES : il faut massivement et rapidement dé-carboner l'économie. Pas seulement pour les trottinettes ! C'est une loi physique incontournable : la résistance à l'avancement d'une roue en acier sur un rail est 11 fois plus faible et donc 11 fois plus économe en énergie. Sans parler de la pollution par les gaz d'échappement lorsqu'un camion -en montée- consomme 60 l de gas-oil aux cent km. Soyons clairs : un seul train, c'est 22 camions en moins !

#### La traction électrique s'impose : immédiatement

Le CRELOC s'oppose vivement au raisonnement de certaines études qui, pour faire des économies, préconisaient de rouvrir en Diesel ! Solution polluante et carrément insuffisante pour tracter des convois de plus de 1 000 T ! L'idée d'attendre 20 ans de fonctionnement pour rajouter des caténaires est aberrante, anti-économique ! Un tel report signifierait l'impossibilité d'assurer un vrai trafic de marchandises. Ce serait couler la réouverture et perpétuer le tout-camion actuel: 700 par jour !

Cette ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse a été inaugurée en 1928 sous traction électrique ! Les usines hydroélectriques de la vallée d'Aspe tournent à plein.

#### Un report massif vers le rail !

La réouverture de la ligne permettra -enfin- de soulager les villages et la RN134 qui d'année en année se transforment en couloir à camions. Les déviations de villages sont très coûteuses et ne règlent qu'une partie du problème. La déviation d'Oloron elle-même semble abandonnée : 110 Millions d'Euros pour 3,6 km ! la SEPANSO avait attiré l'attention lors de l'élaboration du Schéma transeuropéen des transports pour le rail (TransEuropean Network for Transport- Rail) qu'il serait judicieux de rétablir cette liaison France-Espagne : une réparation coûte toujours moins que la création d'une nouvelle ligne. La réalisation de ces derniers 33 km permettrait de rétablir enfin rapidement des relations anciennes entre l'Europe du nord et l'Europe du sud.

#### L'exemple de la vallée de la Roya: Un cas d'école évident :

Rappelons l'exemple de la vallée française de La Roya : Par décision du Tribunal Administratif ( 01-09-2017) tous les camions de plus de 19 T sont interdits à la demande des cinq communes de cette vallée de Tende, desservie, là aussi, par une ligne ferroviaire internationale, Nice-Cuneo.( avec...trois tunnels hélicoïdaux). Après les crues catastrophiques d'octobre 2020, c'est le train qui a ravitaillé la vallée de Tende.

La réouverture du Canfranc c'est la réconciliation bien comprise de l'économie et de l'environnement.

Daniel Delestre SEPANSO AQUITAINE

Michel Rodes SEPANSO-64

« Bonjour,

L'avis de la Commission Intergouvernementale du tunnel routier du Somport a été déposé dans le cadre de la concertation côté espagnol. Nous vous l'envoyons pour information en version française.

En vous souhaitant une bonne réception,

Cordialement, »

[Lire l'avis](#)

## [La contribution de la commune d'Accous – 05/11/2024](#)

### **Les contributions de Jean – Luc Palacio, membre du conseil d'administration de l'association CRELOC**

**12/11/2024**

« Bonjour Madame, Bonjour Monsieur,  
Un article (en ligne, pour l'instant) de la République des Pyrénées, qui oscille entre le passé et le présent de la ligne Pau-Canfranc.  
Vous en souhaitant bonne réception,  
Avec mes plus sincères salutations »

[Lire l'article](#)

**03/12/2024**

« Madame, Monsieur,  
Je me permets de vous transmettre cette coupure de presse (toute fraîche).  
Elle pourrait appuyer (et justifier ?) la demande de la réouverture d'une halte à Urdos.  
Vous en souhaitant bonne réception,  
Avec mes plus sincères salutations »

[Lire l'article](#)