

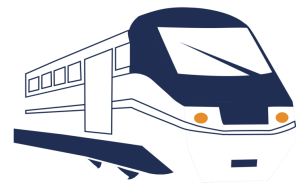
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Réunion de lancement

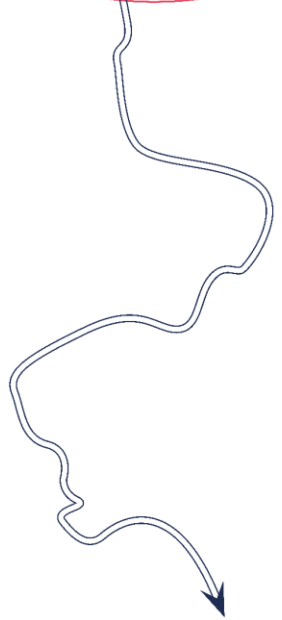
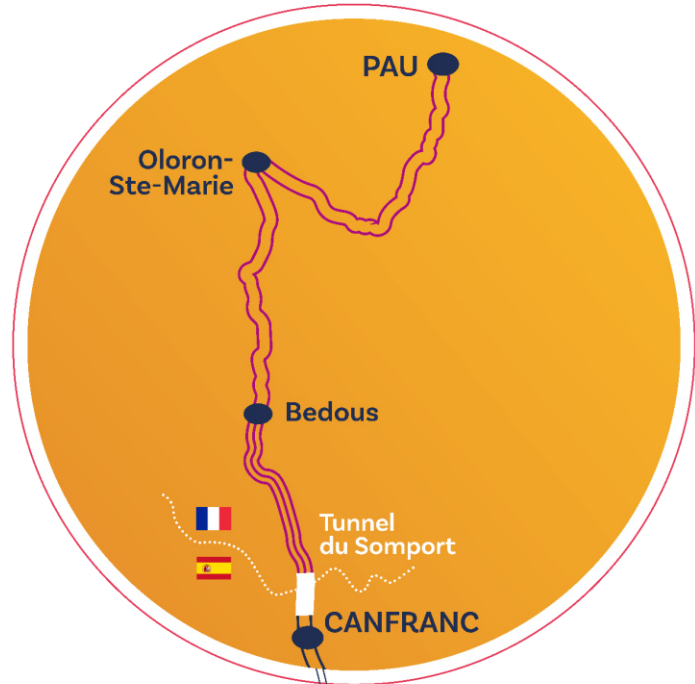
24 septembre 2024
Oloron-Sainte-Marie





Avec nous ce soir

- **Bernard UTHURRY**, Maire d'Oloron Sainte-Marie, Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn, Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine
- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Pascal PETEL**, Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets Direction régionale, SNCF Gares & Connexions
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP



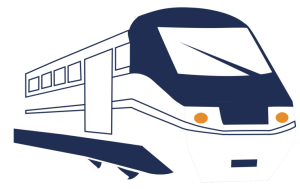
vers
SARAGOSSE

PROPOS INTRODUCTIFS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



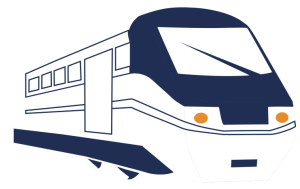


Bernard UTHURRY

Maire d'Oloron-Sainte-Marie

Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn

Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine



Déroulé de la réunion

18h
Lancement
de la réunion

Propos
introdutifs

TEMPS 1
Modalités de la
concertation

TEMPS 2
Présentation
du projet

TEMPS 3
Ambition et
enjeux socio-
économiques

20h
Clôture



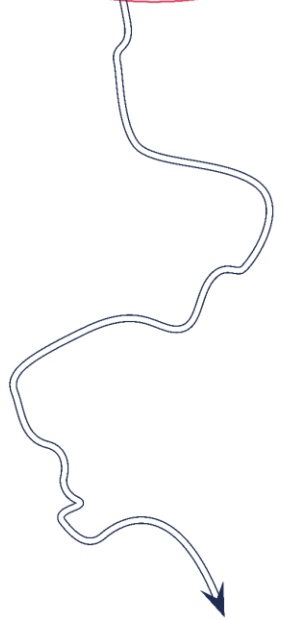
Vos observations,
vos questions



Vos observations,
vos questions



Vos observations,
vos questions



vers
SARAGOSSE



LE MOT DES GARANTS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

Habilitée à prendre des décisions en son nom propre



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

Ne dépend ni des responsables des projets, ni du pouvoir politique



Elle défend un droit :

“
Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.
”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Un droit qui sert à quoi ?

A débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises

Pourquoi ce projet ?

A débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre

Comment ?

A débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser

À quelles conditions ?

A permettre l'information et la participation de tous et de toutes tout au long de la vie du projet.

Du suivi dans le temps

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Les missions du garant

En amont du lancement de la concertation, il réalise une **étude de contexte** auprès des différents acteurs et parties prenantes du projet afin de conseiller utilement le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier, des modalités et du calendrier de la concertation .

Pendant la concertation,

- il **veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées** sur le projet et au respect des étapes du processus décisionnel auprès des populations concernées;
- il **favorise l'expression** des participants à la concertation ;
- il assure **un rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

Les missions du garant

Dans le délai d'un mois, au terme de la concertation préalable, il réalise un **bilan** de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une **synthèse des observations et propositions présentées** et, le cas échéant, mentionne **les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable**.

Le bilan de la concertation préalable est rendu public par le garant à compter de la fin de la concertation. Il fera partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Concertation préalable

Une concertation préalable, au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement

« permet de débattre de **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** principales du projet .../... des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement** et **l'aménagement du territoire**.

Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un **projet**, son **absence de mise en œuvre**. Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable... »

et ce jusqu'à l'enquête publique.

Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17

- Les garant.e.s transmettent au Maître d'ouvrage **leurs recommandations** à la suite de leur étude de contexte.
- **Le maître d'ouvrage est pleinement responsable** du choix des modalités, de l'organisation de concertation et de la qualité des documents supports de concertation.
- **La CNDP ne valide pas en commission** les modalités de concertation, la qualité et la complétude du dossier de concertation.
- Ultérieurement à la concertation préalable, **il n'est mis en place une concertation continue** jusqu'à l'enquête publique **que si le Maître d'ouvrage le décide.**

Qui sont les garant.e.s ?

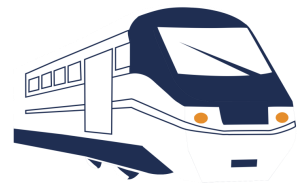
Richard Pasquet

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Marion THENET

marion.thenet@garant-cndp.fr

CNDP - Garants de la concertation sur le projet
de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



Les maîtres d'ouvrage

Olivier MARTY

Directeur territorial adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

Pascal PETEL

Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions



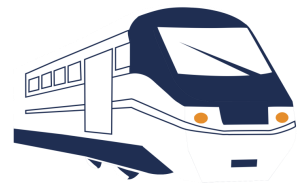
vers
SARAGOSSE

CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC COMMENT PARTICIPER ?

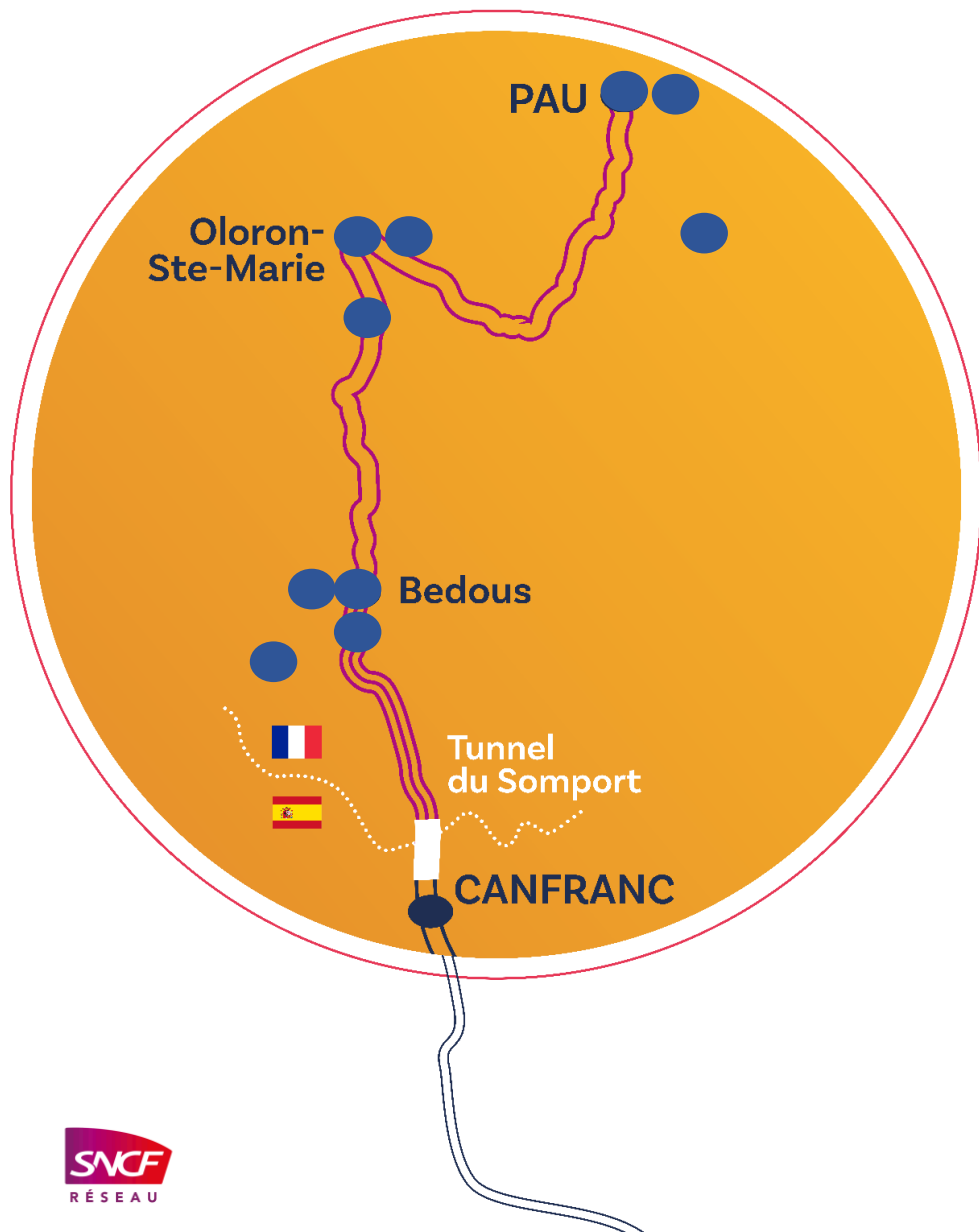
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Les rendez-vous de la concertation



Mardi 24 septembre 2024 18h-20h



Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30



**Rencontre mobile -
Marché de Bedous**

Place François Sarraillé, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h



**Atelier thématique -
L'offre de service Voyageurs**

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h



**Atelier thématique - Passages
à niveau et franchissement de voie**

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h



**Rencontre mobile -
Foire d'automne d'Arudy**

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h



**Table ronde - Le transport
de marchandises : le report modal**

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h



**Atelier thématique -
Les impacts environnementaux**

Château Fénart, 2 rue du château Fénart, à Bedous
Accès libre

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h



**Atelier thématique : Les
retombées socio-économiques
et la dynamique de territoire**

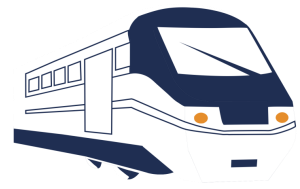
Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

Lundi 16 décembre 2024 18h-20h



**Réunion publique
de clôture**

Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]



Le site de la concertation



<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

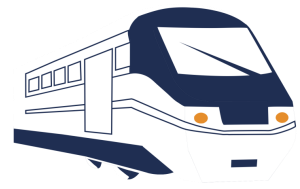


Pour s'informer

- Les rendez-vous de la concertation
- L'actualité de la concertation
- Les documents de la concertation
- Ressources: en savoir plus
- Les fiches thématiques

Pour contribuer et poser des questions

- Espace « Exprimez-vous »



Informations pratiques

CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
contributions ou questions portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CONTACTER LES GARANTS DE LA CNDP
contributions ou questions portant sur la concertation

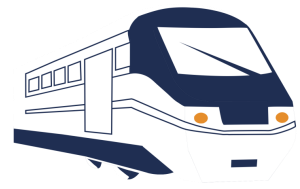
CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr



Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue

Temps 1
Les modalités de la concertation

Temps 2
Présentation du projet

Temps 3
Ambition et impacts socio-économiques



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LE RÔLE DES GARANTS DE LA CNDP – LES MODALITÉS DE LA PARTICIPATION – ET APRÈS?..



(10 min)



LES RÈGLES DU JEU

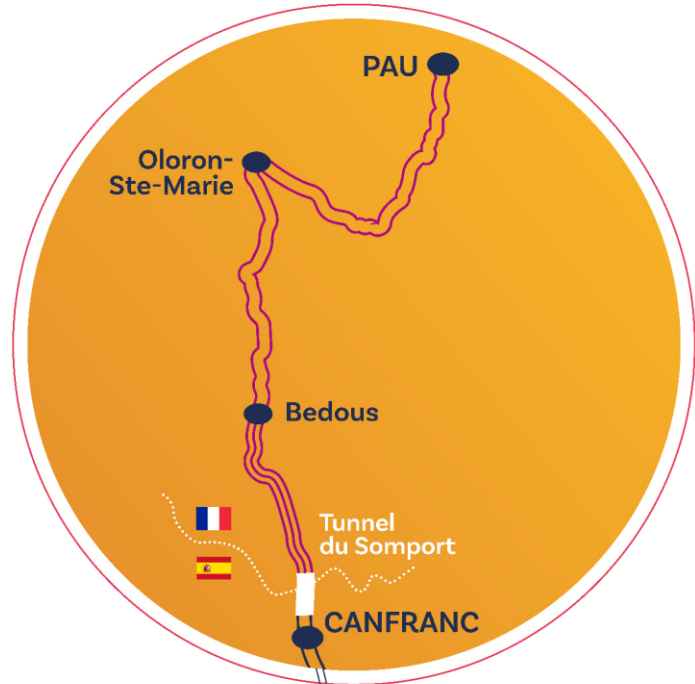
Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ou prend votre contribution manuscrite ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.

A distance

Posez votre question ou donnez votre avis dans l'espace messagerie.



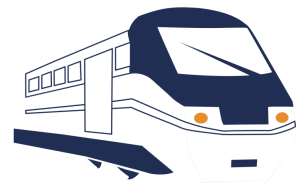
PRESENTATION DU PROJET

- Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse
- Pau-Canfranc: les travaux envisagés sur le réseau ferroviaire

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public

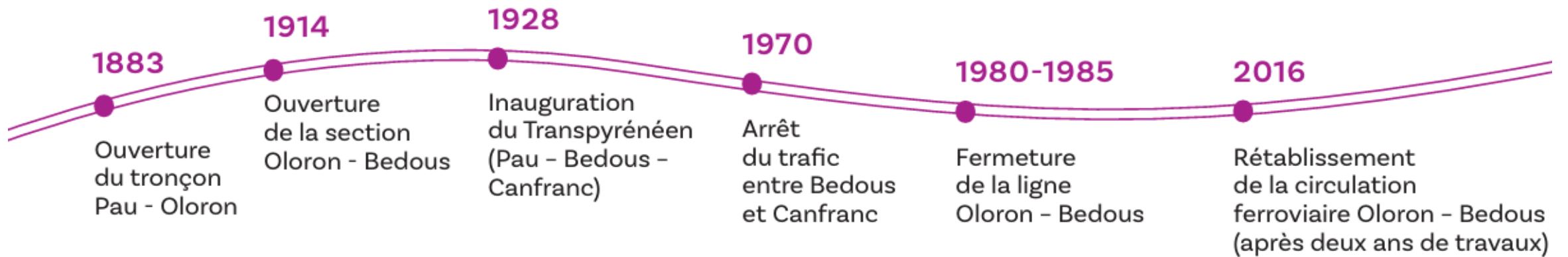




Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Histoire de la ligne : les grandes dates

LES DATES CLÉS DE LA LIGNE PAU - CANFRANC - SARAGOSSE





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Les enjeux du projet



Des enjeux socio-économiques

- Favoriser la circulation des voyageurs de part et d'autre des Pyrénées
- Favoriser la circulation des marchandises : industries automobiles, du maïs et de la chimie...



La plateforme logistique « Plaza » de Saragosse traite 70% des flux de l'Espagne vers l'Europe. Le potentiel de trafic marchandises a été estimé à 2 millions de tonnes par an.



Des enjeux environnementaux

- Une solution de transport efficace et durable, en adéquation avec les objectifs nationaux et européens de **décarbonation des transports**
- La diminution de la pollution et la **préservation** du cadre de vie des espèces protégées ainsi que de la biodiversité.

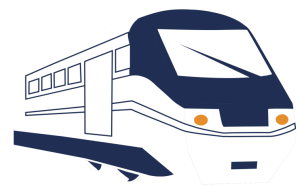


Des enjeux patrimoniaux

- Un **patrimoine ferroviaire** extraordinaire par sa qualité architecturale, des ouvrages d'art centenaires, la gare internationale de Canfranc



La section française se distingue avec ses 45 ouvrages d'art (tunnels, viaducs...) dans un très bon état de conservation.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le périmètre du projet

Côté français

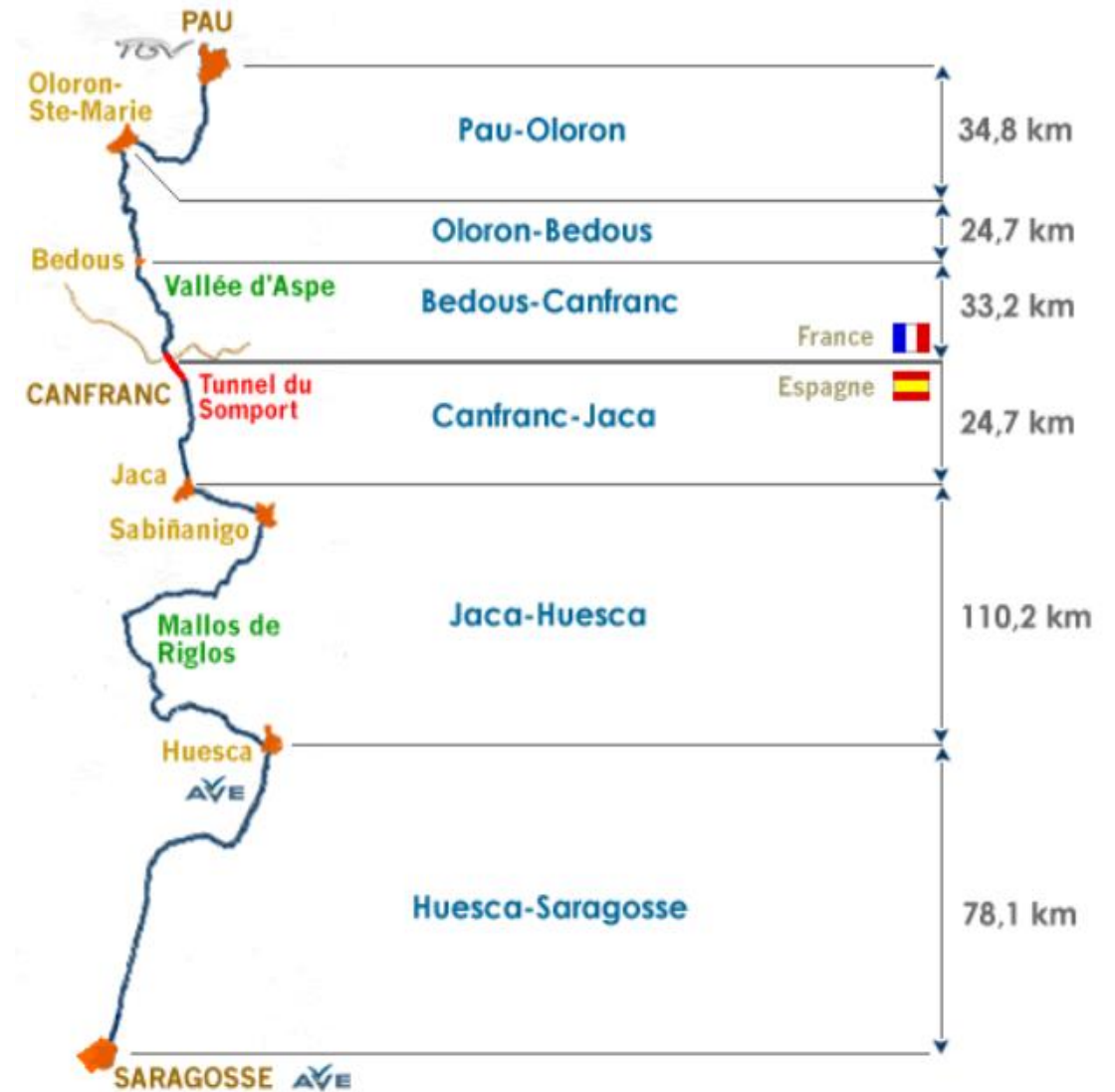
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- **l'État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- **l'État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- la **Région Nouvelle-Aquitaine**
- la **Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.

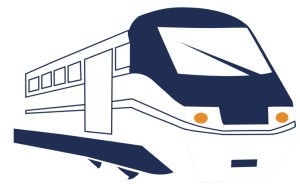


Cofinancé par
l'Union européenne



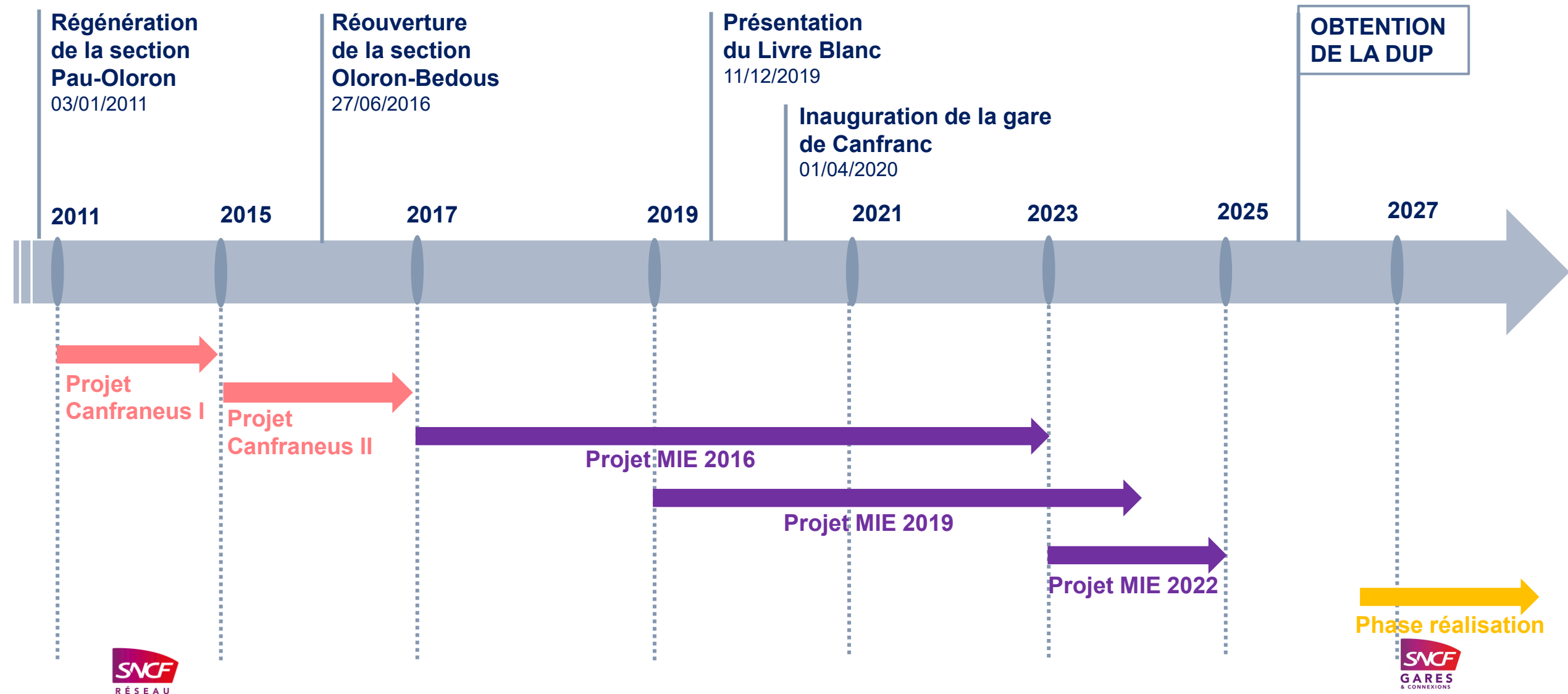
Soutien technique

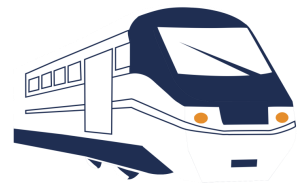




Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Où en sommes-nous? La phase des « études d'avant-projet »





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le périmètre du projet porté à la concertation



SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national



SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage



Olivier MARTY
Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Valérie DE LA FUENTE
Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Marine MONNIER
Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

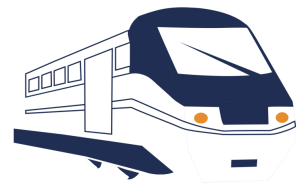


Pascal PETEL
Directeur régional adjoint Directeur du développement SNCF Gares & Connexions



Fabrice ELDUAYEN
Directeur de Projets Direction régionale SNCF Gares & Connexions

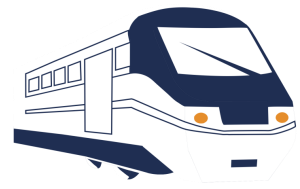




Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

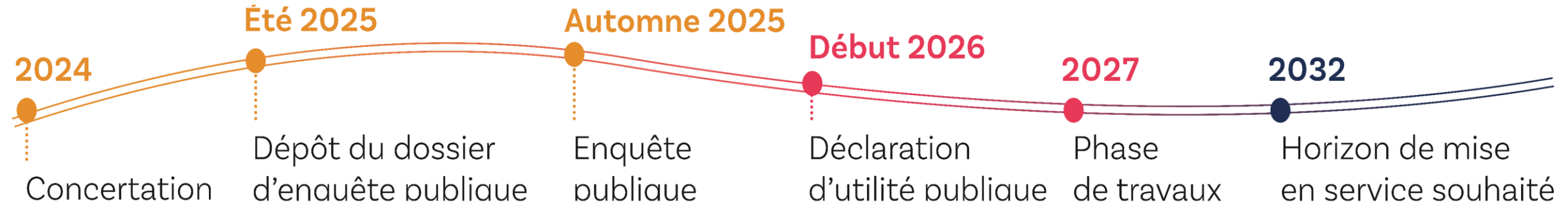
Les aménagements et travaux envisagés

- **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estanguet ;
- **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaies avec modernisation des supports ;
- **Créations de voies d'évitement (5)** permettant une amélioration de l'offre de service ;
- **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- **Mise au gabarit de ferroutage** ;
- **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le calendrier du projet





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Zone circulée : hypothèses de travail

Ogeu-les-Bains

- Création d'une voie d'évitement en gare
- Création d'un passage souterrain piétons
- Mise en accessibilité PMR
- Pose d'écrans acoustiques
- PN 21: suppression
- PN 19: aménagement en SAL 2 ou suppression

Oloron-Sainte-Marie

- Création de voies en gare
- Pose d'écrans acoustiques

Bidos

- Création d'une voie en tiroir
- Pose d'écrans acoustiques
- Mise en accessibilité PMR

Lurbe-Saint-Christau

- Création d'une voie d'évitement
- Mise en accessibilité PMR

Sarrance

- Mise en accessibilité PMR
- PN 53: assurer la gestion

Pau

- Création de:
 - 4 voies de service fret
 - 1 tiroir de rebroussement
 - 2 voies de remisage
- Écrans acoustiques

La Croix-du-Prince

- Mise en accessibilité PMR

Gan

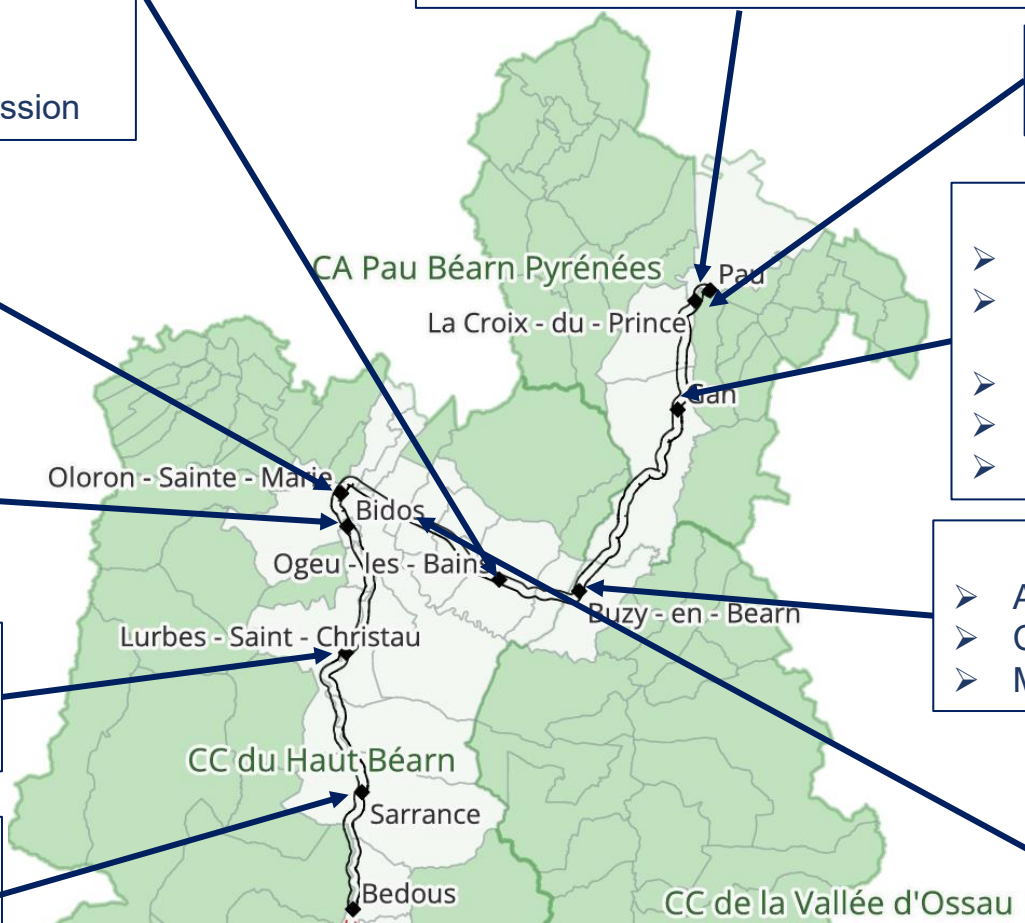
- Création d'une voie d'évitement
- Création d'un passage souterrain piéton en gare
- Mise en accessibilité (PMR)
- Abaissement de la voie sous le tunnel du Ten
- PN 11: suppression.

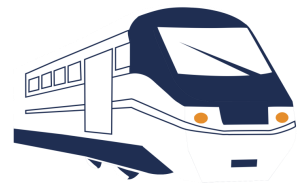
Buzy-en-Béarn

- Aménagement de la voie d'évitement
- Création d'un passage souterrain piéton
- Mise en accessibilité PMR.

Escout

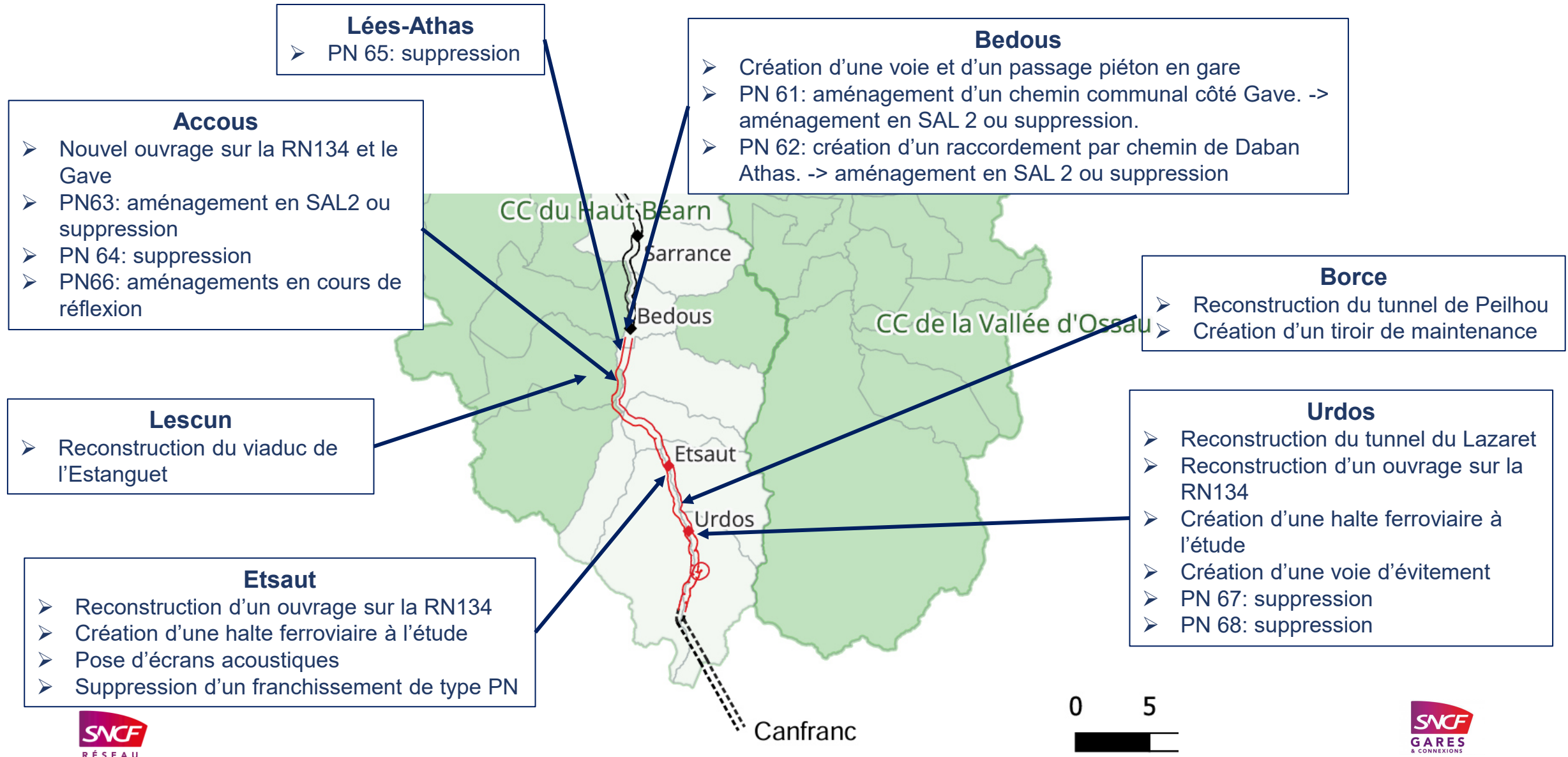
- PN 28: suppression
- PN 29: passage en SAL2 ou suppression

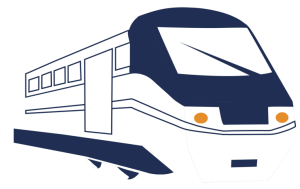




Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Zone non-circulée : hypothèses de travail





Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue

Temps 1
Les modalités de la concertation

Temps 2
Présentation du projet

Temps 3
Ambition et impacts socio-économiques



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LES ACTEURS – LE CALENDRIER – L'ÉTAT D'AVANCEMENT – LES TRAVAUX ENVISAGÉS...



(20 min)



LES RÈGLES DU JEU

Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ou prend votre contribution manuscrite ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.

A distance

Posez votre question ou donnez votre avis dans l'espace messagerie.



AMBITION ET ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

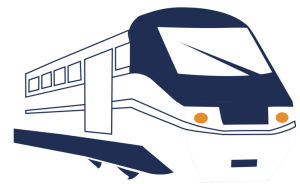
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE





Ambition et enjeux socio-économiques du projet

La circulation des voyageurs

2024

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ACTUEL SUR LE TERRITOIRE

- **Pau – Oloron: 8 trains/jour ;**
- **Oloron – Bedous: 4 trains/jours** en hiver, 6 trains/ jours en été ;
- **Bedous – Canfranc:** la liaison est effectuée par autocar avec **5 (été) et 6 (hiver) allers/retours**. 1 (été) à 3 (hiver) trajets sont prolongés jusqu'à Oloron.

L'offre de transport public est complétée par une offre privée effectuée par la compagnie Eurolines entre Pau et Saragosse.

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail) :



FRÉQUENTATION ESTIMÉE:

x 2,5 → 2030

x 3 → 2040

x 3,5 → 2050

A partir de 2032

(mise en service souhaitée)

L'OFFRE DE TRANSPORT ENVISAGÉE SUR LE TERRITOIRE

- **13 allers-retours TER par jour**
 - 4 terminus Oloron
 - 6 terminus Bedous
 - 3 terminus Canfranc
- **2 allers-retours trains longue distance Pau Saragosse par jour**

Circulations pouvant être étendues à Bordeaux-Saragosse



Ambition et enjeux socio-économiques du projet

La circulation des marchandises

2024

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ACTUEL SUR LE TERRITOIRE

- **Trafic moyen journalier** des poids lourds *via* le tunnel du Somport en 2020 : **314 poids lourds**
- **2 Mt de marchandises** ont traversé la barrière pyrénéenne *via* le tunnel du Somport en 2020.



PLATEFORME LOGISTIQUE
« PLAZA » DE SARAGOSSE

- **70% des flux** de l'Espagne vers l'Europe
- trafic marchandises estimé : **plus de 700 000 tonnes/an**

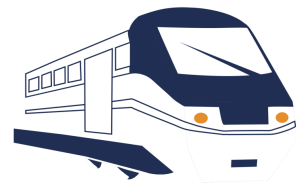
Dimensionnement de l'infrastructure pour un report modal jusqu'à (hypothèses de travail) :

A partir de 2032

(mise en service souhaitée)

L'OFFRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENVISAGÉE SUR LE TERRITOIRE

- **10 allers-retours de trains de fret par jour**
 - dont 8 A/R de trains de fret affectés au ferroutage
- Une capacité en jour ouvrable de **352 camions**
- Une capacité de **22 camions / train**



Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Les enjeux socio-économiques

Sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
par la diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 134

Facilitation de l'accès aux services et à l'emploi

par l'amélioration de la desserte en transport en commun des établissements recevant du public depuis la haute vallée d'Aspe

Phase chantier : création d'emplois
notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires

Création d'un nouveau modèle de multimodalité
entre les communes ou sites alentours



Amélioration de l'attractivité des communes du territoire
par la facilitation des déplacements pendulaires, et donc la création d'emplois à l'échelle locale

Redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes...
par la création d'1 à 2 nouvelles haltes

Accompagnement du développement de l'offre touristique

- par la facilitation des dessertes du Parc National des Pyrénées, des itinéraires de randonnées pédestres, des stations de ski
- par l'accessibilité renforcée des monuments (fort du Portalet...)



Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

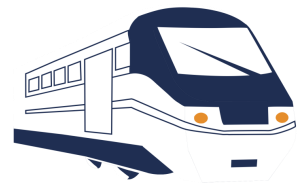


Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

- Le projet fera l'objet d'un **appel à projet** en vue d'obtenir **des subventions européennes** pour sa phase de réalisation





Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue

Temps 1
Les modalités de la concertation

Temps 2
Présentation du projet

Temps 3
Ambition et impacts socio-économiques



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LA CIRCULATION DES VOYAGEURS – LE FRET – LE TOURISME – LA MULTIMODALITE...



(20 min)



LES RÈGLES DU JEU

Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ou prend votre contribution manuscrite ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.

A distance

Posez votre question ou donnez votre avis dans l'espace messagerie.



vers
SARAGOSSE

| CONCLUSION

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



POUR S'INFORMER, PARTICIPER, CONTRIBUER :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>



**CONTACTER
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**
contributions ou questions
portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

**CONTACTER
LES GARANTS DE LA CNDP**
contributions ou questions
portant sur la concertation

CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Mardi 24 septembre 2024 18h-20h



Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Marché de Bedous

Place François Sarraillé, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h



Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h



Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h



Atelier thématique - Les impacts environnementaux

Château Fénart, 2 rue du château Fénart, à Bedous
Accès libre

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h



Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

Lundi 16 décembre 2024 18h-20h



Réunion publique de clôture

Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

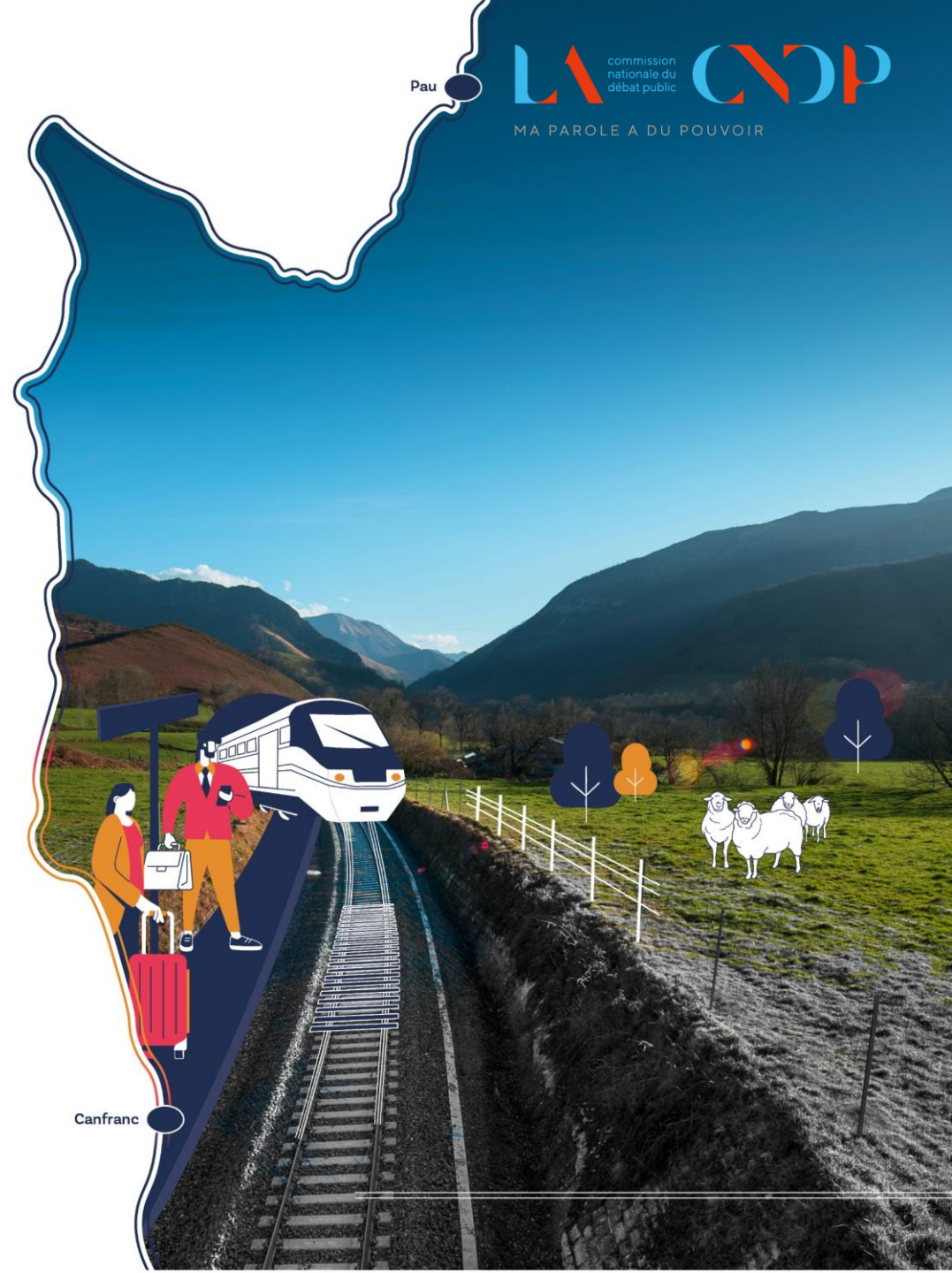
Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Merci.



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »





Compte-rendu

REUNION DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION

24/09/2024, Oloron-Sainte-Marie

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.

Pour avoir l'exhaustivité des propos, nous vous invitons à regarder le replay de la réunion [ICI](#).



© Étienne Czernecka / "Sud Ouest"

La réunion de lancement de la concertation préalable pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc s'est tenue le 24 septembre 2024 à l'espace Jéliote, Oloron-Sainte-Marie.

La réunion était également accessible en ligne.

Elle a réuni près de 350 personnes en présentiel et 36 participants en ligne.

100 dossiers de concertation, 150 dépliants et 150 flyers ont été distribués.

Le replay de la réunion de lancement est disponible [ICI](#).

Le support de présentation de la réunion de lancement est disponible [ICI](#).

INTERVENANTS

La réunion de lancement s'est tenue en présence de :

- **Bernard UTHURRY**, Maire d'Oloron Sainte-Marie, Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn, Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine
- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Pascal PETEL**, Directeur Régional Adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets Direction régionale, SNCF Gares & Connexions
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP

ORDRE DU JOUR

- **Accueil du public**
- **Propos introductifs**
 - Mot de bienvenue, Groupe Rouge Vif (assistant à maîtrise d'ouvrage – animation concertation)
 - Présentation des intervenants
 - Mot d'introduction du Maire d'Oloron-Sainte-Marie, Bernard Uthurry
 - Présentation des modalités de la réunion
 - Le déroulé de la réunion
- **Mot d'introduction des garants et présentation des modalités de la concertation**
 - Mot d'introduction des garants
 - Concertation : les attentes des maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions
 - Présentation du calendrier de la concertation
- *Temps d'échange avec le public*
- **Présentation du projet**

- Le projet de liaison transfrontalière Pau –Canfranc – Saragosse, SNCF Réseau, Région Nouvelle-Aquitaine
- Le projet de réouverture de la ligne Pau – Canfranc, SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions
- Temps d'échange avec le public

- **Ambition et enjeux socio-économiques du projet**
 - La circulation des voyageurs, Région Nouvelle-Aquitaine
 - La circulation des marchandises, Région Nouvelle-Aquitaine
 - Les enjeux socio-économiques du projet, Région Nouvelle-Aquitaine
 - Le financement du projet, Région Nouvelle-Aquitaine
- Temps d'échange avec le public

- **Conclusion**, CNDP, Groupe Rouge Vif

BILAN QUANTITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

- **26 interventions distinctes** durant la réunion (en présentiel ou à distance)
 - 4 interventions *via* la connexion en ligne
 - 5 interventions écrites durant la réunion
 - 6 femmes et 11 hommes dans le public ont pris la parole

BILAN QUALITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

26 interventions et 8 thèmes évoqués

- 6 interventions liées au fret ferroviaire et ses impacts
- 5 interventions liées aux infrastructures
- 2 interventions liées au partenariat quadripartite
- 1 interventions liées au financement du projet
- 2 interventions liées à l'offre de services
- 2 interventions concernant les modalités de participation sur le site internet
- 3 intervention liée à l'impact environnemental du projet
- 5 interventions sur le projet au global

PROPOS INTRODUCTIFS

Bernard UTHURRY, Maire d’Oloron Sainte-Marie, Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn, Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine, introduit la réunion de lancement de la concertation en rappelant ses grands objectifs. Il précise notamment le cadre de la concertation, sous l’égide de deux garants de la CNDP, Marion THENET et Richard PASQUET. Ces derniers s’assurent de la bonne information du public et de la mise en œuvre de modalités adaptées à l’expression et à la participation de tous.

L’animatrice de la réunion présente en suivant le **déroulé de la réunion**, rythmé par trois séquences de temps d’échanges avec le public. Les participants à distance ont la possibilité de participer et s’exprimer *via* le module de Questions & Réponses proposé en ligne.

MOT D’INTRODUCTION DES GARANTS

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont cosaisi, au titre des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l’environnement, la Commission nationale du débat public pour la désignation d’un ou de plusieurs garant.e.s afin d’organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc. A ce titre, Marion THENET et Richard PASQUET ont été désignés par la CNDP en tant que garants de la concertation préalable.

Marion THENET présente :

- La CNDP (Commission nationale du débat public) et objectifs
- La défense d’un droit, celui de la participation du public
- Les 6 principes de la CNDP
- Les missions du garant
- Qu’est-ce qu’une concertation préalable ?
- Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l’article L121-17
- Les garants de la CNDP

CONCERTATION : LES ATTENTES DES MAITRES D’OUVRAGE, SNCF RESEAU & SNCF GARES & CONNEXIONS

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau, prend la parole en tant que maître d’ouvrage. Il rappelle les grands principes de la concertation ainsi que ses modalités de mise en œuvre.

Olivier MARTY précise que le projet se situe, aujourd’hui, en phase amont –il n’est pas figé à ce jour, la concertation a vocation à questionner son opportunité et à l’enrichir. Il ajoute que la concertation sera l’occasion de recueillir les avis et contributions des citoyens. La concertation a pour ambition de revenir sur tous les questionnements des participants sur des sujets relatifs à l’aménagement ainsi qu’aux infrastructures de la ligne ferroviaire. L’objectif pour les maîtres

d’ouvrage est de tirer tous les enseignements nécessaires permettant de nourrir la suite du projet de ligne ferroviaire. Ces enseignements permettront notamment de nourrir le bilan de la concertation, afin d’affiner la consistance du projet, au regard des phases ultérieures qui seront traduites par une enquête publique ainsi que par une démarche de sollicitation d’une déclaration d’utilité publique par l’autorité préfectorale.

Pascal PETEL, Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions, revient sur l’importance du temps d’échanges avec les participants. Il rappelle le caractère essentiel des contributions citoyennes qui viendront enrichir le bilan de la concertation et remercie les participants pour leur présence à la réunion de lancement de la concertation.

PRESENTATION DES MODALITES DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation, prévue du 23 septembre au 20 décembre, sont détaillées. Il est précisé :

- L’organisation de 10 rendez-vous de la concertation sur le territoire ;
- L’existence du site de la concertation pour s’informer, contribuer et poser des questions : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc;
- Les informations pratiques pour contacter la maîtrise d’ouvrage et les garants de la CNDP.

Les rendez-vous de la concertation

Date	Horaires	Modalité	Lieu
Mardi 24 septembre 2024	18h-20h	Réunion publique de lancement	Espace Alloté, rue de la Poste à Oloron-Sainte-Marie
Mardi 26 octobre 2024	10h-12h30	Rencontre mobile - Pau	Gare ferroviaire, à Pau
Jeudi 3 octobre 2024	10h-12h30	Rencontre mobile - Marché de Bedous	Place François Sarrafi, à Bedous
Jeudi 14 novembre 2024	18h-20h	Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal	Rue Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Mardi 8 octobre 2024	18h-20h	Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs	Salle des Fêtes, à Accous
Mardi 19 novembre 2024	18h-20h	Atelier thématique - Les impacts environnementaux	Château Féart, 2 rue du château Féart, à Bedous
Jeudi 17 octobre 2024	18h-20h	Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie	Salle du Lauzart, à Lescun
Mardi 10 décembre 2024	18h-20h	Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire	Salle Béat, route du Gave d'Auge, à Eyrus
Dimanche 20 octobre 2024	11h-14h	Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy	Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy
Lundi 16 décembre 2024	18h-20h	Réunion publique de clôture	Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie

TEMPS D’ECHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHESE

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n’altère en rien l’exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.

Intervenant 1 (habitant d'Oloron-Sainte-Marie)

- Dans l'étude préalablement conduite, au regard d'une ligne qui n'est pas figée, est-ce que sera pris en compte la partie aragonaise et espagnole ? Les Espagnols, en effet, sont des utilisateurs potentiels de la ligne. A quel moment cette partie pourra-t-elle être prise en compte et sous quelle forme ?

Réponse de Jonathan VILCHES, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine

- Sur le sujet de l'implication des partenaires aragonais dans cette procédure et plus globalement sur le projet, Jonathan VILCHES affirme qu'ils demeurent aujourd'hui bien informés de la présente démarche de concertation préalable. Il ajoute qu'ils seront invités plus particulièrement à la table ronde sur le fret ferroviaire. Il s'agit, en effet, d'un sujet important pour les partenaires et pour lequel il est espéré leur présence pour échanger avec le public. Il est également espéré leur présence lors de la réunion de clôture de la concertation. Ces partenaires avaient été sollicités pour la participation de la présente réunion de lancement de la concertation, mais n'ont pas pu se joindre à l'assemblée, à la suite des intempéries ayant coupé la voie entre la France et l'Espagne. Jonathan VILCHES réaffirme qu'ils sont toutefois pleinement intégrés au projet et sont bien parties prenantes et partenaires.

Intervenant 2

- Les commentaires sur l'espace de contributions du site de la SNCF sont tronqués. Il n'est pas possible d'y avoir accès.

Réponse de Marion THENET, garante de la CNDP

- Un problème technique a effectivement été décelé. Marion THENET précise ce problème technique est en cours de résolution¹ : l'objectif étant que l'ensemble du public puisse voir les contributions de tout un chacun. Marion THENET recommande au public de poser ses questions et de contribuer en privilégiant la plateforme plutôt que le mail. Poser une question par la plateforme permet de la rendre, ainsi que sa réponse, visible par l'ensemble des personnes intéressées par le projet.

Intervenant 3 (habitant de la vallée d'Aspe)

- Dans une zone Natura 2000, avec un parc national à proximité, et en période de fragilisation climatique, comment est-il possible de mener à bien un projet d'une telle envergure et avec un impact carbone important, sans compter toutes les nuisances au

¹ Le problème technique a été résolu le 25/09/2024. L'ensemble des contributions et des réponses apportées sont visibles par tous.

niveau de la biodiversité ? Comment est-il possible de ne pas nuire à l'environnement dans une période d'accélération du changement climatique ?

Réponse de Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

- Olivier MARTY rappelle que si le projet est mené à bien, c'est précisément parce qu'une autorisation environnementale aura été accordée. Une telle autorisation permet de prendre en compte l'impact du projet sur l'environnement et notamment sur la biodiversité. Il ajoute que sera étudiée la résilience du projet à des phénomènes naturels tels que la vallée d'Aspe en a connu dernièrement. Ces phénomènes seront pris en compte en fonction des critères définis sur ce type de projet, notamment au regard des crues.

Intervenant 4 (membre du CRELOC²)

- Les Espagnols peuvent-ils poser une question sur le site internet de la concertation ? Dans le cas où ils seraient en mesure de poser des questions, est-ce qu'une réponse leur sera apportée en espagnol ?

Réponse de Bernard UTHURRY, Maire d'Oloron Sainte-Marie

- Si la question est posée en français, il leur sera répondu en français, si la question est posée en espagnol, il leur sera répondu en espagnol. La question de la langue n'est pas une barrière à la concertation.

Intervenant 5

- Est-ce qu'il est prévu, lors des réunions techniques qui auront lieu jusqu'à décembre, qu'un représentant de l'Etat ou qu'un porte-parole du gouvernement soit présent pour répondre ou pour prendre en considération les éléments qui juridiquement pourraient permettre d'éviter qu'une concurrence déloyale soit faite au fret ferroviaire par le transport en camion ?

Réponse de l'animatrice

- Les services de l'état sont invités afin que les différentes entités soient présentes lors des ateliers et réunions. S'il y a des questions plus précises, il sera possible de leur transmettre ces questions.

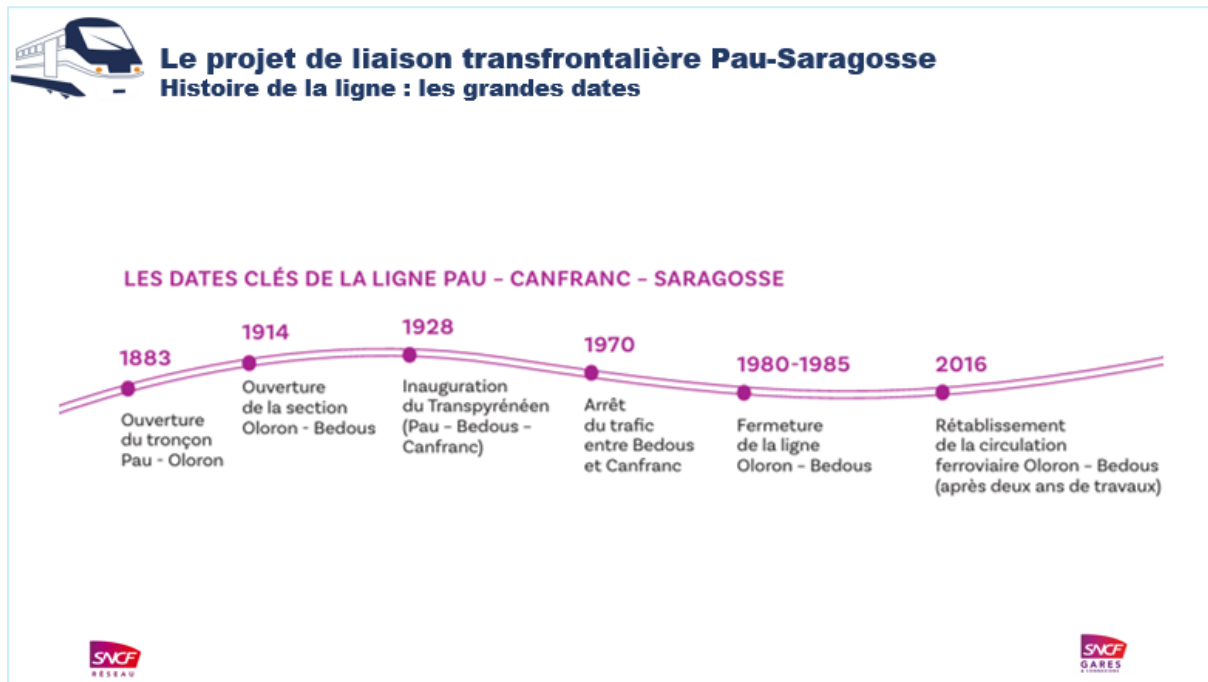
² Le Créloc, né en 1986, est un comité œuvrant pour la réouverture complète de la ligne internationale Pau – Canfranc – Saragosse et de son chaînon manquant Bedous – Canfranc.

Réponse de Bernard UTHURRY, Maire d'Oloron Sainte-Marie

- Aujourd’hui, les représentants de l’Etat étaient invités en la personne de la sous-préfète et du préfet qui étaient mobilisés pour une autre réunion. Les représentants de l’Etat sont informés et mobilisés.


PRESENTATION DU PROJET DE LA LIAISON TRANSFRONTALIERE PAU - SARAGOSSE

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau, présente en suivant l’histoire du projet de la liaison transfrontalière Pau – Saragosse, revenant notamment sur ses dates-clés.




LES ENJEUX DU PROJET DE LA LIAISON TRANSFRONTALIERE PAU - SARAGOSSE

Jonathan VILCHES, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine, présente les enjeux socio-économiques, environnementaux et patrimoniaux du projet.




Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse


Les enjeux du projet




Des enjeux socio-économiques

- Favoriser la circulation des voyageurs de part et d'autre des Pyrénées
- Favoriser la circulation des marchandises : industries automobiles, du maïs et de la chimie...


 La plateforme logistique « Plaza » de Saragosse traite 70% des flux de l'Espagne vers l'Europe. Le potentiel de trafic marchandises a été estimé à 2 millions de tonnes par an.






Des enjeux environnementaux


- Une solution de transport efficace et durable, en adéquation avec les objectifs nationaux et européens de décarbonation des transports
- La diminution de la pollution et la préservation du cadre de vie des espèces protégées ainsi que de la biodiversité.



Des enjeux patrimoniaux

- Un patrimoine ferroviaire extraordinaire par sa qualité architecturale, des ouvrages d'art centenaires, la gare internationale de Canfranc

 La section française se distingue avec ses 45 ouvrages d'art (tunnels, viaducs...) dans un très bon état de conservation.



Bernard UTHURRY, maire d'Oloron Sainte-Marie, souligne que la France ne se distingue pas particulièrement par sa performance en matière de transport de marchandises. Il rappelle que le fret ferroviaire représente un peu moins de 11 % du volume total de marchandises transportées en France, tandis qu'au niveau européen, cette part atteint 18 %, soit près du double. En ce qui concerne les échanges entre la France et l'Espagne, il précise que seulement 2 % des marchandises traversent la frontière par la voie ferroviaire *via* Bariatou et l'axe méditerranéen, alors que, par comparaison, cette part atteint le double dans les Alpes, malgré un volume de marchandises bien inférieur. Cela montre, selon lui, que lorsque les infrastructures existent, le transport ferroviaire peut s'adapter. Il ajoute qu'un recours au train pour seulement 10 % des voyageurs et des marchandises permettrait d'atteindre 30 % des objectifs de décarbonation fixés par le gouvernement. Aussi, malgré une capacité réduite du projet pour le fret (avec des rails uniques et des pentes limitant les convois à 2000 tonnes), Bernard Uthurry estime qu'il contribuerait néanmoins à la transition vers une mobilité décarbonée et plus durable.

LE PERIMETRE DU PROJET

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau, présente le périmètre du projet.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le périmètre du projet

Côté français

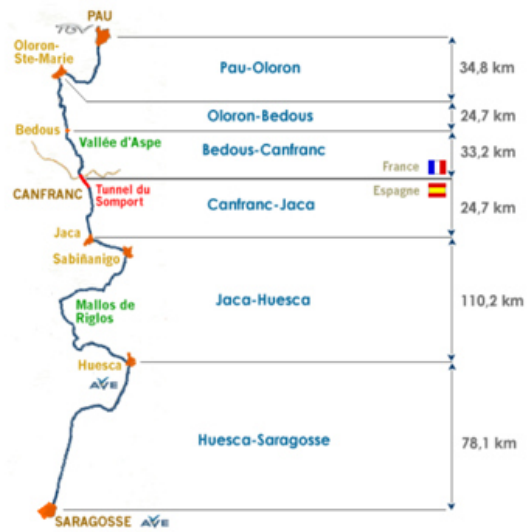
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).



LE GROUPE QUADRIPARTITE ET LA PHASE « D'ETUDES D'AVANT-PROJET »

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine), présente succinctement la composition du groupe quadripartite, ainsi que la phase des « études d'avant-projet », actuellement en cours.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- l'État Français (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- l'État Espagnol (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- la Région Nouvelle-Aquitaine
- la Communauté autonome d'Aragon



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE
Liberté Égalité Fraternité



GOBIERNO DE ESPAÑA



RÉGION Nouvelle-Aquitaine



GOBIERNO DE ARAGON

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique** (GEIE).

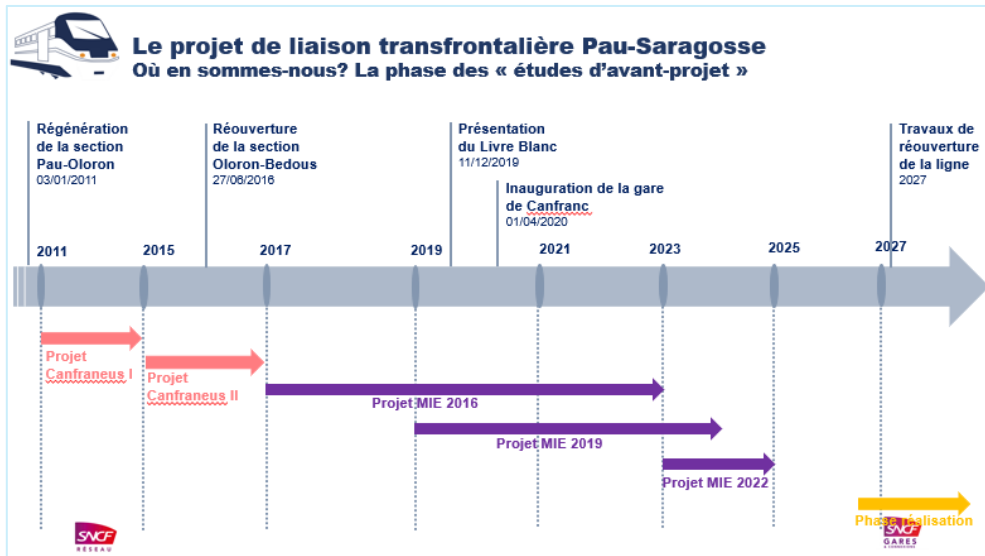


Cofinancé par l'Union européenne



Soutien technique





LES MAÎTRES D'OUVRAGE DU PROJET

Olivier MARTY (SNCF Réseau) explique la présence de deux maîtres d'ouvrage en raison des responsabilités spécifiques attribuées à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions, chacun intervenant dans son domaine de compétence tout en collaborant pour mener à bien le projet : SNCF Réseau est en charge des aspects liés à la ligne ferroviaire elle-même, c'est-à-dire les ouvrages, les composants, la plateforme, les voies, l'alimentation électrique, la signalisation et la sécurité ferroviaire. SNCF Réseau est ainsi responsable de l'ensemble du réseau ferré national pour le compte de l'État.

Pascal PETEL, Directeur régional adjoint et Directeur du développement de SNCF Gares & Connexions, complète le propos en précisant que SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF Réseau, chargée de la gestion des infrastructures des gares. En tant que gestionnaire, elle assure la construction, la modernisation et l'exploitation des 3 000 gares de France, dont 309 situées en Nouvelle-Aquitaine. Dans le cadre de ce projet, son champ d'action porte sur les gares et haltes, en s'occupant notamment de la conception et de la définition des aménagements à prévoir dans ces infrastructures.

Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Le périmètre du projet porté à la concertation

SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national


SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage

- Olivier MARTY**
 Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- Valérie DE LA FUENTE**
 Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- Marine MONNIER**
 Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- Pascal PETEL**
 Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions
- Fabrice ELDJAVEN**
 Directeur de Projets, Direction régionale, SNCF Gares & Connexions



LES AMENAGEMENTS ET TRAVAUX ENVISAGES SUR LA LIGNE FERROVIAIRE

Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, présente la typologie des aménagements et travaux envisagés sur la ligne.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Les aménagements et travaux envisagés

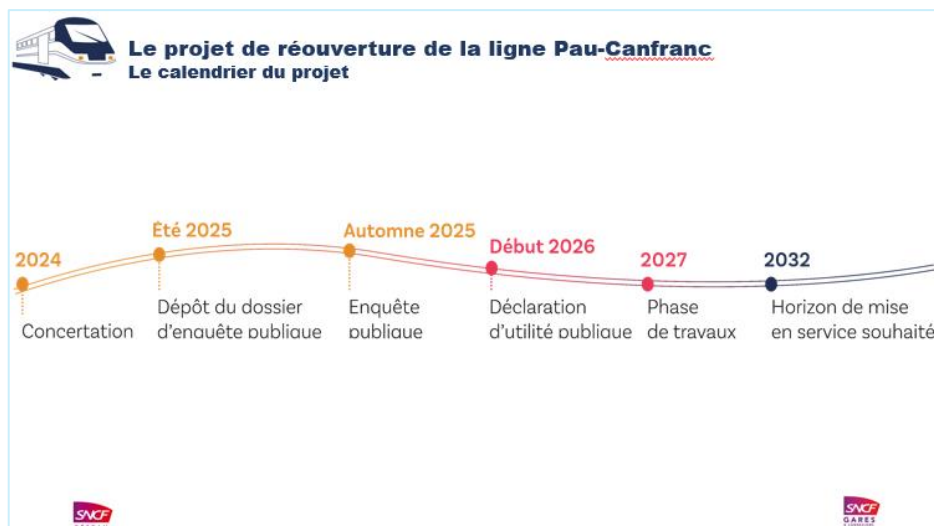
- Reconstitution d'une plateforme ferroviaire sur l'ensemble du linéaire ;
- Réhabilitation d'ouvrages d'art (viaduc, tunnels) et reconstitution du viaduc de l'Estantuet ;
- Électrification, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaies avec modernisation des supports ;
- Créations de voies d'évitement (5) permettant une amélioration de l'offre de service ;
- Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des haltes et gares existantes ;
- Travaux de signalisation (mise aux normes ERTMS) ;
- Suppression et sécurisation de passages à niveau ;
- Mise au gabarit de ferroutage ;
- Travaux connexes : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.

Concernant la partie gares, sur la zone circulée, **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets Direction régionale, SNCF Gares & Connexions, précise que seront étudiées la mise en accessibilité des gares ainsi que la montée en gamme des équipements, des offres de service et des équipements d'information. Concernant la zone non-circulée, la création d'une à deux haltes ferroviaires sera étudiée, à Etsaut et/ou Urdos.

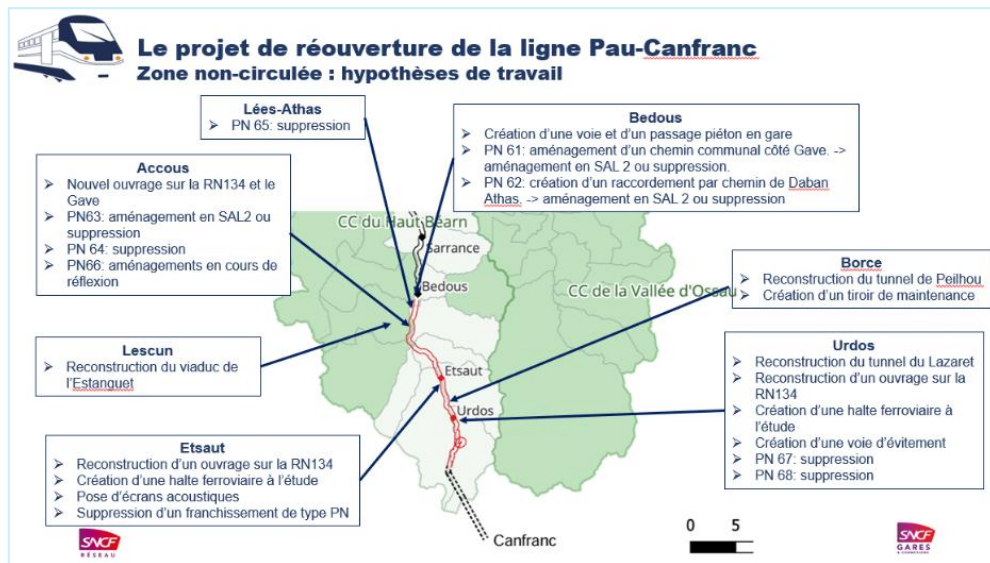
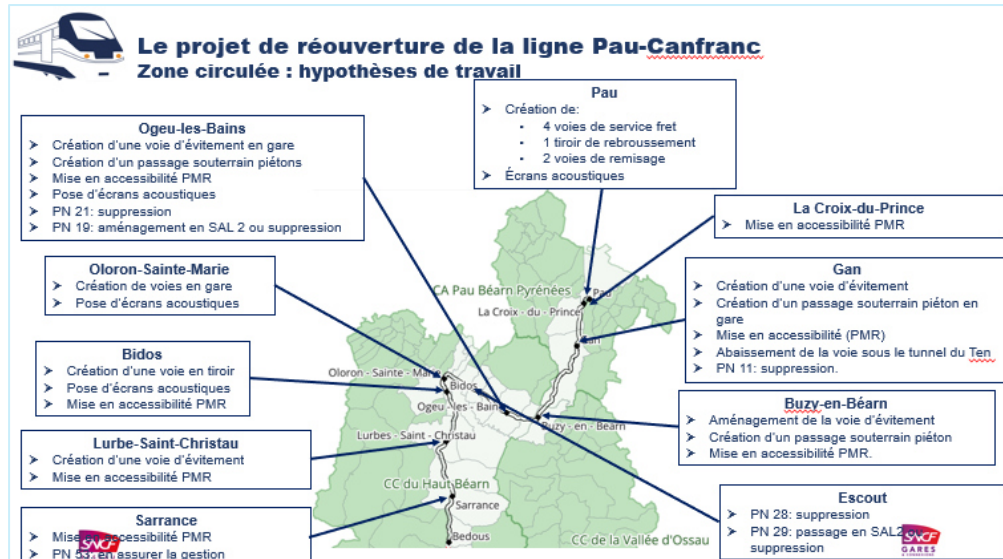
LE CALENDRIER ENVISAGÉ

Olivier MARTY présente le calendrier du projet.



ZONES CIRCULÉE ET NON CIRCULÉE : LES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) détaille les hypothèses de travail suivant la zone circulée et non circulée du projet.



TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenant(e) 6 (en ligne, via le chat)

- Bernard UTHURRY a évoqué les engagements de l'Etat en matière de report modal. Pourquoi l'Etat ne participe-t-il pas aux études ? Son absence ce soir traduit-elle son doute par rapport à la pertinence du projet ?

Réponse de Bernard UTHURRY (maire d'Oloron)

- Bernard UTHURRY souligne qu'il est possible que l'État délègue la réalisation de certains projets à d'autres acteurs. Il précise que l'État n'a peut-être pas encore dit son dernier mot à ce sujet. Selon lui, ce qui manque à ce projet depuis quelque temps, ce n'est pas la volonté des régions, qui est bien présente des deux côtés de la frontière. En ce qui concerne la mobilité en général, et face à la répétition des épisodes d'orages ayant touché la vallée, plusieurs parlementaires et élus ont cosigné une lettre adressée au ministre des Transports, demandant une audience pour remettre cette question à l'ordre du jour. Bernard UTHURRY souligne qu'il ne sera pas possible de se contenter de simples recommandations en matière de comportement, que ce soit pour la vie quotidienne ou pour les déplacements. Cela concerne aussi les routes, notamment lorsque des populations se retrouvent enclavées.

Intervenant(e) 7 (en ligne via le chat)

- Quelle serait la tension d'électrification de la ligne sur le projet ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- La tension prévue sera de 25 000 volts, ou plus précisément 2 fois 25 000 volts. Ce choix s'inscrit dans le besoin d'assurer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Le 25 000 volts est donc utilisé comme norme. A l'arrivée de Pau, des sections de transition permettront de passer de 25 000 à 1 500 volts, garantissant ainsi l'adaptation aux différentes infrastructures électriques.

Intervenant(e) 8 (manuscrite)

- Quel sera le statut de cette ligne ? Régional, national ou international ? De qui dépendra le réseau ferré de France et qui en assurera l'entretien ?

Intervenant(e) 9 (manuscrite)

- En parallèle au coût prévu de cette ligne, argument systématiquement opposé par les adversaires de ce projet, est-il possible d'effectuer le coût d'entretien et de réfection de la route depuis 20 ans ainsi que le bilan carbone annuel des transports routiers ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Olivier MARTY précise que la ligne est déjà inscrite au Réseau Transeuropéen de Transport, un statut attribué par l'Union européenne, ce qui lui confère une reconnaissance internationale. Ce statut permet de bénéficier de subventions européennes dans le cadre des MIE (Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe). Concernant le réseau ferroviaire, la ligne en question fait toujours partie du réseau ferré national, même si elle n'a pas été en service et qu'il manque certains ouvrages. SNCF Réseau, qui en est actuellement le gestionnaire, est responsable de la réhabilitation de

la ligne et, à terme, de son entretien. Un point particulier concerne le tunnel international, dont la gestion nécessite une concertation intergouvernementale ainsi que la participation des deux régions pour définir précisément les modalités de fonctionnement et d'entretien entre la France et l'Espagne. Cette spécificité s'applique particulièrement à cet ouvrage souterrain.

Intervenant 10

- Il est rapporté la lecture de deux phrases issues du rapport public thématique de la cour des comptes (à la date d'octobre 2019³) « *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, soit 307 € par voyage. Le prix du billet (5,5 €) ne couvre donc qu'à peine 2 % du coût total (...). Un train TER diesel transportant 10 voyageurs (comme, par exemple, entre Saumur et La Roche-sur-Yon) émet 539 grammes de CO₂ par voyageur-kilomètre, soit une pollution près de cinq fois plus élevée qu'une voiture occupée par 1,9 voyageur. Le train ne présente donc un intérêt écologique que s'il transporte suffisamment de voyageurs, de préférence sur un réseau électrifié : les régions doivent intégrer cette dimension dans leurs choix d'investissements dans les infrastructures, notamment s'agissant des lignes peu fréquentées.* »

Réponse de Bernard UTHURRY (mairie d'Oloron)

- Tous les efforts sont concentrés sur la nécessité de remplir les trains et de réduire les déficits. La solution réside dans l'amélioration de la fréquence et du cadencement des trains. Bien que cela soit complexe avec une ligne à voie unique, la présence d'espaces de croisement facilitera la gestion. Il est également essentiel d'adapter les horaires en fonction des besoins, pour que les trains puissent répondre aux pratiques locales quotidiennes, tout en offrant la possibilité de correspondances à Pau. L'objectif est de rendre ces trains plus accessibles, de créer des voies d'évitement et de réduire les déplacements qui se font actuellement sur les routes. Bernard UTHURRY mentionne également que la Chambre régionale des comptes a mené une étude sur ce train, ainsi que sur d'autres secteurs, notamment routiers.

Intervenant 11 – habitante de la vallée d'Aspe

- Concernant les trains fret, arriveront-ils à la gare centrale de Pau ? L'encombrement routier et l'accessibilité des camions dans la ville pourraient effectivement poser un problème. Avez-vous consulté le service routier à ce sujet ? Quelle est la longueur

³ Voir p.59 et p.67 du Rapport public thématique, Les Transport Express Régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence, [Rapport Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence \(ccomptes.fr\)](https://www.ccomptes.fr/rapports-et-publications/les-transport-express-regionaux-a-lheure-de-louverture-a-la-concurrence)

maximum prévue pour les trains fret ? Est-ce que les projets d'infrastructures routières en cours sont coordonnés avec les ouvrages prévus dans ce projet ferroviaire ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Olivier MARTY rappelle que, parmi les points pratiques abordés, la ville de Pau ne sera pas le terminus de tous les trains de fret. Au contraire, elle servira principalement de point de passage pour une grande partie d'entre eux, permettant ainsi de poursuivre leur trajet sur les lignes qui croisent la ligne Pau-Canfranc, notamment dans le cadre du projet de ferroutage ou d'autoroute ferroviaire. Il précise qu'il s'agit de se raccorder à la ligne de Bayonne – Toulouse pour accéder à un terminal aux environs des zones d'activité et industrielle de Lacq et d'Artix. La circulation des trains de fret ne conduira pas à un transbordement, ni à une augmentation du nombre de poids lourds dans le centre de Pau. Concernant les ouvrages de rétablissement qui interagissent avec les routes, il assure que ces travaux seront effectués en concertation avec les autorités compétentes. Il insiste sur le fait qu'il n'est pas envisageable de mener des travaux de réhabilitation d'un pont ferroviaire sans avoir préalablement établi un dialogue avec l'État, gestionnaire de la RN 134. Il mentionne, enfin, qu'un tunnel est actuellement partiellement effondré, ce qui nécessite des travaux importants de rétablissement.

Intervenant 12 – habitant d'Oloron-Sainte-Marie

- En cas d'effondrement d'un tunnel, notamment s'il s'agit d'un tunnel hélicoïdal au niveau des Forges d'Abel, cela nécessiterait effectivement des travaux considérables. Concernant les voies de croisement, que se passe-t-il si un train qui arrive dans un sens tombe en panne ? Est-ce que cela bloquerait tout le trafic ? Il est important de savoir si des mesures spécifiques sont prévues pour éviter qu'un incident de ce type n'interrompe complètement la circulation, surtout sur une voie unique.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Sur la question de l'exploitation, s'il y a un train qui tombe en panne, les équipes opérationnelles exploiteront en mode dégradé avec ralentissement et des trains différés sur certains passages, le temps que le train puisse être dépanné ou qu'il puisse y avoir une locomotive de rechange. Il n'exprime aucune inquiétude particulière concernant l'état du tunnel hélicoïdal, qui reste en bon état.

Intervenant 13 (habitant d'Ogeu)

- Les propositions de fret qui sont présentées dans le projet, à savoir le transport de l'automobile, de l'industrie chimique, du maïs suscitent des interrogations. S'agit-il là vraiment du monde de demain ? Est-il vraiment souhaitable de mettre sur les trains de l'automobile, de la chimie et du maïs ? Ces trois exemples soulèvent des doutes quant à leur adéquation avec les enjeux futurs, et semblent, pour certains, en décalage avec les priorités écologiques et sociétales que l'on associe souvent au « monde d'après ». Ces

choix peuvent paraître étonnants, voire préoccupants, au vu des attentes en matière de durabilité.

- Concernant la voie d'évitement à Buzy, qu'en est-il de son cadencement ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- A propos de la voie d'évitement de Buzy, le sujet est porté à la connaissance de tous, quel que soit le constat réalisé aujourd'hui sur son utilisation ou sur sa non-utilisation ; elle est bien intégrée dans les éléments nécessaires à la planification du trafic futur (aménagement de la voie d'évitement prévu dans les travaux).

Intervenant n°14

- Je crains que vous soyez dans l'erreur, car vous êtes des politiques. Quels sont les doutes sur la réalisation d'un tel projet ? Concernent-ils le tunnel hélicoïdal ? Le fait qu'il n'y ait qu'une seule voie représente également un point de fragilité, notamment en cas de panne ou d'obstacle sur la ligne, ce qui pourrait perturber le trafic. La vallée d'Aspe, régulièrement touchée par des catastrophes naturelles, reste une zone vulnérable, ce qui soulève des questions quant à la pérennité et la sécurité des infrastructures dans cette région. Est-ce que tous ces éléments peuvent induire des doutes sur la faisabilité et la réussite à long terme du projet ?

Réponse d'Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- La question est d'une portée globale, mais conserve toute sa pertinence une fois que les ambitions de trafic et les enjeux socio-économiques sont pris en compte. Le doute persiste pour un maître d'ouvrage, qui doit se rappeler qu'à chaque étape, des remises en question peuvent survenir. Ce doute est normal, surtout en ce qui concerne la réussite de toutes les étapes procédurales, comme la déclaration d'utilité publique et l'obtention des autorisations environnementales. Des événements extérieurs peuvent influencer certaines règles et normes, notamment des événements climatiques, tels que ceux survenus en vallée d'Aspe. Ces situations pourraient potentiellement entraîner des modifications des normes, nécessitant une réévaluation technique de certaines réponses dans le cadre du projet.

Intervenant 15

- Pourquoi faire une électrification des trains alors qu'il serait possible de faire des trains à hydrogène ? A Tarbes, une usine fabrique des trains à hydrogène qu'elle livre en Allemagne.

Réponse de Olivier MARTY

- Concernant la question de l'électrification, il est précisé qu'il existe actuellement une différence dans les puissances disponibles. En ce qui concerne les locomotives électriques et l'hydrogène en mode alternatif, il sera essentiel, dans les décennies à

venir, de jongler avec une capacité de transport suffisante pour garantir l'intérêt du fret ferroviaire en termes de tonnage. Face aux fortes pentes de la vallée, la puissance électrique apparaît comme la solution la plus efficace pour assurer un trajet décarboné.

Intervenante 16 (membre de l'association « Les Pyrénées Re-belles »)

- La participante remercie dans un premier temps les intervenants pour leur présentation concernant le projet de réouverture de la ligne ferroviaire. Elle pose plusieurs questions.
- Concernant le transport routier en vallée d'Aspe : la ligne va-t-elle contribuer à une réduction significative du transport routier au point de rendre ce dernier interdit dans la vallée d'Aspe ? Est-ce que le dossier du projet fait mention des données relatives à l'office de transport des Pyrénées, montrant l'évolution du transport entre la France et l'Espagne, à la hausse de manière constante ? Est-il possible de rajouter au dossier une étude manquante de Béarn Adour Pyrénées, qui a reçu une subvention de 15 000 euros du département pour faire une étude multimodale et prospective des flux de marchandises et voyageurs entre le Béarn et l'Aragon ?
- Est-il connu le type de matières dangereuses qui passe ? Y-aura-t-il une carte des riverains qui seront impactés ? Il s'agirait de coupler la carte de matières dangereuses par la route à celle par les trains. Des riverains seront, en effet, impactés par le double-risque du train et de la route. Ce trafic de matières dangereuses sera-t-il interdit sur une ligne européenne qui normalement est censé assurer la sécurité ? Il s'agirait de ne pas faire passer de matières dangereuses dans la vallée.
- Concernant les alternatives, avez-vous pensé à citer les autres projets de traversée ferroviaire ? Pourquoi leur abandon ? Y-a-t-il eu une étude des relocalisations possibles ? Pourquoi ne pas diminuer le transport plutôt que d'envisager de nouveaux trains ?
- Pour ce qui est de l'adaptation des ponts, CEREMA a édité un document sur l'adaptabilité des ponts au changement climatique, est-ce que cela a été prévu et budgétisé ?
- Qui produit l'étude de rentabilité ? Est-elle indépendante ?

Réponse de Olivier MARTY

- Concernant la question des matières dangereuses, il a été précisé par le gestionnaire de l'infrastructure du réseau que certaines lignes sont aptes ou non à accueillir ces matières, en fonction de leurs caractéristiques. Lorsque les lignes sont jugées adaptées, le transport de matières dangereuses peut effectivement avoir lieu, y compris à travers des centres urbains. C'est une réalité inhérente au transport de ces substances, qui se fait par train. Nos lignes sont intégrées dans des zones urbanisées, avec la présence de logements et d'habitations, que ce soit dans une vallée comme celle en débat ou dans des agglomérations et centres-villes. Il est important de souligner que le point de vue partagé par la maîtrise d'ouvrage du réseau ferré national est que, dès qu'il existe un besoin de transport de matières dangereuses, autant privilégier le train plutôt que la route.

LES AMBITIONS ET ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) présente les ambitions et enjeux socio-économiques du projet, notamment :

- La circulation des voyageurs actuels sur le territoire
- L'offre de transport envisagée sur le territoire
- Le transport des marchandises actuel sur le territoire
- L'offre de transport des marchandises envisagée sur le territoire
- Les enjeux socio-économiques
- Le financement du projet

Ambition et enjeux socio-économiques du projet

La circulation des voyageurs

2024
LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ACTUEL SUR LE TERRITOIRE

- > Pau – Oloron: 8 trains/jour ;
- > Oloron – Bedous: 4 trains/jours en hiver, 6 trains/ jours en été ;
- > Bedous – Canfranc: la liaison est effectuée par autocar avec 5 (été) et 6 (hiver) allers/retours. 1 (été) à 3 (hiver) trajets sont prolongés jusqu'à Oloron.

L'offre de transport public est complétée par une offre privée effectuée par la compagnie Eurolines entre Pau et Saragosse.

A partir de 2032
(hors services voyageurs)
L'OFFRE DE TRANSPORT ENVISAGÉE SUR LE TERRITOIRE

- > 13 allers-retours TER par jour
 - > 4 terminus Oloron
 - > 6 terminus Bedous
 - > 3 terminus Canfranc
- > 2 allers-retours trains longue distance Pau Saragosse par jour

Circulations pouvant être étendues à Bordeaux-Saragosse

FRÉQUENTATION ESTIMÉE:

x 2,5 → 2030

x 3 → 2040

x 3,5 → 2050

Dimensionnement de l'infrastructure pour une génération des passagers ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail).

Ambition et enjeux socio-économiques du projet

La circulation des marchandises

2024
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ACTUEL SUR LE TERRITOIRE

- > Trafic moyen journalier des poids lourds via le tunnel du Somport en 2020 : 314 poids lourds
- > 2 Mt de marchandises ont traversé la barrière pyrénéenne via le tunnel du Somport en 2020.

A partir de 2032
(hors services voyageurs)
L'OFFRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENVISAGÉE SUR LE TERRITOIRE

- > 10 allers-retours de trains de fret par jour
 - > dont 8 A/R de trains de fret affectés au ferroutage
- > Une capacité en jour ouvrable de 352 camions
- > Une capacité de 22 camions / train

PLATEFORME LOGISTIQUE « PLAZA » DE SARAGOSSE

- > 70% des flux de l'Espagne vers l'Europe
- > trafic marchandises estimé: plus de 700 000 tonnes/an

Dimensionnement de l'infrastructure pour un report modal jusqu'à (hypothèses de travail).

Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Les enjeux socio-économiques

Sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
par la diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 134

Facilitation de l'accès aux services et à l'emploi
par l'amélioration de la desserte en transport en commun des établissements recevant du public depuis la haute vallée d'Aspe

Phase chantier : création d'emplois
notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires

Création d'un nouveau modèle de multimodalité
entre les communes ou sites alentours

Amélioration de l'attractivité des communes du territoire
par la facilitation des déplacements pendulaires, et donc la création d'emplois à l'échelle locale

Redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes...
par la création d'1 à 2 nouvelles haltes

Accompagnement du développement de l'offre touristique

- par la facilitation des dessertes du Parc National des Pyrénées, des itinéraires de randonnées pédestres, des stations de ski
- par l'accessibilité renforcée des monuments (fort du Portalet...)



Ambition et enjeux socio-économiques du projet
Le financement du projet

➤ Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022
 « Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Etudes pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

➤ Le projet fera l'objet d'un appel à projet en vue d'obtenir des subventions européennes pour sa phase de réalisation



TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenant n°17 (manuscrite)

- Quel serait le type de marchandises transportées ?

Intervenant(e) n°18 (en ligne via le chat)

- Une liaison Paris – Pau – Oloron – Bedous – Canfranc – Saragosse en train de nuit serait-elle envisagée ?

Réponse de Olivier MARTY

- Concernant la question du train de nuit international, certaines lignes sont actuellement en cours d'ouverture ou de réouverture, grâce à des initiatives d'opérateurs qui souhaitent développer cette ambition sur les plans organisationnel et financier. Une ligne, quelle qu'elle soit, peut accueillir un service si un opérateur ou une entreprise ferroviaire souhaite l'établir sur le réseau. En ce sens, cette option n'est pas exclue et reste une hypothèse, à condition qu'un opérateur manifeste son intérêt pour ce projet.

Intervenant n°19

- Concernant le transport de passagers, le projet actuel prévoit-il la substitution de matériels diesel par l'électrique pour les passagers ?
- Concernant le franchissement sécurisé des voies en gare pour les personnes à mobilité réduite, notamment à Ogeu, Gan, Buzy, sera-t-il prévu des franchissements sécurisés en surface ou à l'aide de rampes inclinées ?
- Sur les questions socio-économiques, pourquoi ne pas envisager une desserte, une halte, même sans voie de contournement ? Il est entendu que le projet soit pensé pour le fret, pour les passagers à Cette-Eygun et aux Forges d'Abel, compte tenu de leur potentiel

touristique, notamment pour la randonnée ou même l'accès à l'espace Somport, tout en adoptant une approche décarbonée, en lien avec les enjeux de peuplement de la vallée d'Aspe.

- Pour le fret, existe-t-il un seuil minimum prévu pour pouvoir recourir au fret ferroviaire ou alors est-ce qu'une entreprise doit réserver un volume assez significatif ? Il s'agit de dimensionner le fret pour les échanges économiques locaux.

Réponse de Pascal PETEL, Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions

- Concernant les gares et haltes qui nécessiteront de traverser les voies pour aller d'un quai à un autre dans le cadre du projet, il précise qu'il est entendu que soit prévu la réalisation d'ouvrages dénivelés, passages souterrains ou passerelles. Ces sujets seront abordés lors de l'atelier dédié à l'offre de service voyageurs. Il n'y aura pas de traversée des voies en gare. Ces ouvrages dénivelés seront équipés d'ascenseurs, d'escaliers, de rampes suivant les configurations, à l'image de ce qui est réalisé à la gare de Pau actuellement (passerelle desservant les trois quais avec les ascenseurs). Les travaux sont en cours et se termineront à la fin de l'année.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Les trains de voyageurs seront eux-mêmes constitués de matériel électrique. Sur la question de Cette-Eygun et des Forges d'Abel en termes de haltes, cela pourrait être abordé lors de l'atelier thématique de l'offre de voyageurs. Il est nécessaire de jongler entre les arrêts qui peuvent être nombreux sur certaines dessertes et le débit de la ligne. Plus les trains s'arrêtent, plus le temps de parcours est long pour aller d'un point A à un point B, étant donné qu'il n'y a qu'une seule voie unique ; pendant ce temps-là, aucun autre train ne circule. Il s'agit d'un équilibre à trouver. Cet équilibre est à trouver en fonction des souhaits des opérateurs ferroviaires et des souhaits que la Région peut porter dans sa politique de services voyageurs qui est de sa compétence et de sa définition.
- Concernant le seuil minimum pour recourir au fret ferroviaire, il existe deux situations distinctes : dans le cadre d'une autoroute ferroviaire, une remorque de camion est traitée comme un passager sur un train de voyageurs. Cela implique l'existence d'un terminal et d'un flux régulier de trains reliant un point de départ à un point d'arrivée. Dans ce cas, une remorque de camion peut être transportée seule sur un train, à côté d'autres. En revanche, pour le fret conventionnel, un train homogène dessert des marchandises spécifiques, comme un train de maïs, qui ne se mélange pas avec d'autres types de fret. Dans cette optique, la pertinence du fret ferroviaire repose sur le transport massifié de charges lourdes, dépassant la capacité d'un seul camion si l'on compare à la route. Il est également nécessaire de tenir compte des enjeux de politique générale et économique, ainsi que des besoins de transport et de localisation. La mission de la maîtrise d'ouvrage consiste à mettre à disposition une infrastructure qui réponde aux besoins identifiés.

Intervenante n°20 (habitante de la vallée depuis peu)

- Lorsque nous empruntons la RN134, il s'agit d'une aberration totale. Il s'agit d'une départementale qui prétend être une nationale. Comment est-il possible d'envisager de laisser des camions sur une route de cette nature ? Au regard de l'histoire du projet, du changement climatique et des dégâts qui se multiplient partout, quelles garanties pouvons-nous avoir ? Il existe un devoir de responsabilité et de prise de conscience. Nous devons mettre fin à une logique capitaliste qui ignore les enjeux locaux et propose des projets envahissants. De plus, à la gare de Pau, les trains se dirigent principalement vers Bordeaux ou Toulouse. Comment peut-on envisager un projet aussi monumental pour le fret, alors qu'il existe déjà des réseaux de fret entre Barcelone et Toulouse ? Enfin, il est essentiel de considérer le besoin des Espagnols qui semblent vendre leur économie aux Chinois — c'est une caricature, mais cela reflète une réalité. Nous devons repenser notre approche : il est crucial de relocaliser l'industrie française et de mettre un terme à cette dynamique insensée. Le réchauffement climatique doit également être une priorité dans nos réflexions.

Intervenant n°21 (habitant de la vallée d'Aspe, à Urdos)

- Je vois passer 400 camions par jour avec les nuisances que cela comporte. Une question : qui va assurer la fréquence du passage d'hypothétiques trains de fret et veiller à ce qu'il n'y ait pas de dépassement ? Qu'est-ce qui va faire que les compagnies vont accepter de faire passer davantage de camions sur les trains que sur la route ? Qu'est-ce qui va initier ce changement pour les transporteurs ? Est-ce que cela coûte plus cher, moins cher ?
- Sur les nuisances sonores, aux abords des habitations seront installées des barrières anti-bruit. Autour des générateurs nucléaires, l'eau reversée dans les fleuves, est à +4 degrés, les écologues de l'EDF affirment que cela n'est pas grave. Pour autant, cela modifie la biodiversité. Ici, est-ce que des trains qui passent à plus de 200 décibels, dans la nature, est-ce que la biodiversité ne sera pas modifiée également ?

Intervenant 22 (maire d'Ogeu-les-Bains, vice-président de la Communauté de Communes en charge du développement économique, conseiller régional dans l'opposition)

- L'opposition historique du groupe politique du maire d'Ogeu-les-Bains à la réalisation de ce projet est fondée sur son coût exorbitant et au manque d'informations reçues concernant leurs préoccupations. Il souligne l'importance de cette concertation, qui permettra peut-être d'avoir des réponses aux questions. Le coût estimé de 600 millions d'euros pour le tronçon Bedous-Canfranc soulève des questions, surtout lorsqu'on considère que la rénovation de toutes les petites lignes TER en Nouvelle-Aquitaine s'élève à environ 1,2 milliard d'euros, soit le double. Ces petites lignes sont pourtant d'une grande utilité pour de nombreuses personnes. Il s'interroge donc sur l'utilisation de l'argent public dans le cadre de ce projet.
- Concernant le fret de marchandises, le maire d'Ogeu affirme avoir des doutes. Il s'interroge sur les retombées économiques de cette ligne. Quelle sera l'utilité de voir

passer ces trains de marchandises, et quelles en seront les implications économiques ? Des réponses sont demandées à ces questions depuis longtemps au Conseil Régional.

- Dernier point en tant que maire d'Ogeu, il ne s'agit pas d'opposer le rail et la route. Il y a aujourd'hui du danger sur la route avec les camions. Le projet est présenté comme l'Alpha et l'Omega du transport de marchandises, mais il ne faut pas faire croire que les camions ne circuleront plus, les villages de la vallée d'Aspe auront toujours des camions qui passeront dans les villages. Dans le cadre du projet, il s'agit de travailler sur les déviations des villages. Sur Ogeu-les-Bains, il n'y a pas de nuisances avec le trafic ferroviaire : aujourd'hui les trains passent et ne gênent personne. Demain, des trains circuleront la nuit, avec possiblement des matières dangereuses.

Réponse générale de Bernard UTHURRY (maire d'Oloron)

- Bernard UTHURRY précise que le débat commence aujourd'hui et que toutes les contributions seront attentivement écoutées. Concernant la voie particulière du Somport, l'actualité récente met en lumière sa fragilité. Bien qu'il ne soit pas judicieux d'instrumentaliser une catastrophe, il convient de reconnaître que cette ligne, construite à la fin du XIX^e siècle et sans circulation ferrée depuis près de 50 ans dans sa partie haute, a mieux résisté aux récentes intempéries, étant moins exposée et éloignée du gave. Sur ce tronçon particulier, il est essentiel de privilégier des dispositifs moins énergivores tant dans le domaine des transports individuels que des camions. Il est de notoriété publique qu'un camion équivaut, en termes de maintenance et de construction routière, à 60 à 80 voitures lorsqu'il roule, et environ deux fois plus lorsqu'il négocie des virages serrés, voire quatre fois plus lors de croisements dans ces mêmes conditions. Le choix du porteur de projet s'oriente donc vers des alternatives de transport plus collectives et écoresponsables pour les voyageurs. L'impact carbone des travaux ferroviaires de cette envergure est amorti en moyenne en huit ans, et pendant la durée de vie de l'infrastructure, cet impact est considérablement réduit. Pour cette raison, l'État recommande, face au dérèglement climatique, de favoriser le transport ferroviaire au détriment de la route. En général, il est indéniable que le train, que ce soit pour les passagers ou les marchandises, a un impact environnemental bien moindre que celui de la route, comme le démontre l'exemple du Somport.
- En ce qui concerne le doute, Bernard UTHURRY affirme avoir entendu des interlocuteurs évoquer cette question. Oui, des doutes sont audibles, et ces derniers accompagnent les porteurs de projet en permanence. Cela n'empêche pas d'avoir des convictions, mais cela limite les certitudes. Cette concertation vise précisément à lever certains doutes. Il est craint que le coût affiché, estimé à 600 millions d'euros, ne soulève des inquiétudes. Ce chiffre, bien que proche de la réalité, inclut également les travaux nécessaires pour Pau et les Forges d'Abel. De plus, il faut considérer l'adaptation des lignes à Oloron et Oloron-Bedous pour qu'elles deviennent internationales. Les 600 millions d'euros font effectivement froncer les sourcils dans le contexte actuel.
- En ce qui concerne l'acquisition de nouveaux équipements, bien qu'elle suscite des réserves, c'est un investissement qui s'amortit généralement sur plusieurs décennies,

jusqu'à 50 ou 100 ans pour une ligne ferroviaire. La question du coût des travaux sur la RN 134, notamment entre Bedous et le Somport, demeure cruciale. Ce secteur a été soumis à une suite ininterrompue de chantiers depuis des décennies. Rappelons que la portion durement endommagée par les intempéries récentes venait d'être rénovée avec des précautions quant à sa fiabilité.

Intervenant n°23 (en ligne via le chat)

- La région fait des efforts en matière d'offres, a contrario, comme il est vu au niveau national, la politique de l'offre a des limites. Il est fait le constat de prix de TER trop élevés, qui freinent qui la fréquentation familiale, le TER du Haut-Béarn, doit être accessible financièrement par tous les citoyens.

Intervenante n°24 (habitante de Gan depuis six décennies, conseillère régionale)

- La participante souligne que la troisième présentation, axée sur les ambitions socio-économiques, a été très intéressante. Il a été rappelé que la ligne Pau – Canfranc est valorisée tant pour le fret que pour les voyageurs. Elle insiste sur l'importance de cette valorisation dans le cadre d'une réflexion sur le service public, et non pas simplement en termes de coût par voyageur. Un service public doit, selon elle, être un service rendu à la collectivité avec des fonds publics, facilitant la mobilité de chacun selon ses besoins. Elle fait part de son engagement depuis un certain temps en faveur des habitants situés entre Pau, Buzy et Oloron. Elle souligne que l'arrêt à Bidos n'est pas suffisamment pris en compte pour les salariés de la région et qu'il est essentiel d'inclure les résidents de la vallée de Josbaig, qui sont également très intéressés par cette offre de transport de voyageurs. Elle insiste sur la nécessité de réfléchir de manière collective et globale à la ligne Pau – Canfranc, sans se focaliser uniquement sur la vallée d'Aspe. Elle exprime son incompréhension face aux solutions envisagées concernant la circulation des camions sur la nationale, ainsi que sur les alternatives au fret ferroviaire. Elle partage son expérience passée de la ligne Pau – Canfranc, se remémorant l'atmosphère générale lorsque celle-ci était en service : à l'époque, la circulation ferroviaire ne semblait pas choquer la population de la vallée. Elle évoque l'importance de l'innovation technologique que représentait la ligne à l'époque, ainsi que son rôle d'ouverture économique vers l'Espagne. Elle se remémore la peine ressentie par les habitants lors de la fermeture de la ligne. Elle souligne la nécessité de repenser les liens entre Canfranc, Saragosse et Pau, et l'impact positif qu'auraient ces connexions pour les habitants. Elle appelle en outre à faire confiance aux capacités techniques de la ligne et à ne pas craindre un avenir apocalyptique. Enfin, elle exprime sa satisfaction quant à la diminution du nombre de camions entre Gan et Pau.

Intervenante n°25

- Concernant le fret local, est-ce qu'il y aura quelque chose de prévu pour les entreprises locales ?

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle – Aquitaine)

- Sur la question du fret local, il est précisé que les besoins sont actuellement en train d'être recensés dans le territoire en fonction de l'offre proposée en termes de services de fret. Puisque le service actuellement n'existe pas, il est difficile d'envisager des entreprises intéressées par le service de ferroutage ou de fret conventionnel. Cette situation est en cours d'analyse avec des résultats attendus en 2025.

Intervenante n°26 (membre de l'association « Les Pyrénées Re-belles »)

- La participante souhaite prendre la parole pour répondre à l'intervention du maire d'Ogeu-les-Bains. Elle demande si ce dernier est venu à la présente réunion de lancement de la concertation avec la casquette du BAP (Béarn Adour Pyrénées) qui est un lobby routier. Elle précise que le maire d'Ogeu-les-Bains a oublié la mention de ce lobby. Elle rajoute que ce dernier a été adhérent de ce lobby ou qu'il le demeure encore. La participante mentionne la lutte de l'association dont elle fait partie qui œuvre contre une centrale d'enrobage de bitume pour les routes aux portes d'Oloron. Elle ajoute lutter avec son association contre la déviation d'Oloron-Sainte-Marie. Elle mentionne enfin une lutte contre le projet de réouverture de la ligne Pau - Canfranc parce qu'il ne respecte pas l'environnement.

Réponse complémentaire de Bernard UTHURRY

- Si la capacité de transport de fret est limitée à cause de la pente sur la voie unique (2 millions de tonnes), cela a un impact significatif par rapport au tonnage routier actuel. Si le fret et le passage des camions sur la RN134 en vallée d'Aspe sont résolus grâce au développement du fret ferroviaire et à la mise en place des portiques, le problème se poserait moins, à condition qu'une alternative gratuite soit proposée pour le franchissement des Pyrénées via la vallée d'Aspe pour les trains reliant différents points de l'Europe. Il convient également de prendre en compte les circulations régionales, tant pour notre région que pour le Haut-Aragon et le département. Si une alternative payante s'imposait pour ceux qui ne choisissent pas l'autoroute en Espagne à cause de son coût, cela pourrait alléger le trafic. Dans ce cas, la question de la délégation ne se poserait plus.

CONCLUSION

Marion THENET, garante de la CNDP, conclut la séance en rappelant les rencontres à venir de la concertation ainsi que les modalités de participation. Elle remercie les participants et rappelle la tenue de l’atelier du 8 octobre à Accous concernant l’offre de service voyageurs.

L’animatrice rappelle aux participants, avant de clore la séance, la possibilité de contribuer sur le site internet du projet (www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc) ainsi que par courrier ou courriel.



Compte-rendu

RENCONTRE MOBILE

Marché de Bedous – 03/10/2024

Rencontres mobiles

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION ENTRÉE LIBRE

Jeudi 3 octobre 2024 de 10 h à 12 h 30
Au Marché de Bedous

LA CNOP
SNCF RÉSEAU SNCF GARES & CONNEXIONS

Pour + d'infos :
www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc

Pau-Canfranc
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE

The poster features a map of the Pau-Canfranc region with a train track running through it. The text is in French and provides details about a public consultation event on October 3, 2024, at the Bedous market. It includes logos for SNCF Réseau and SNCF Gares & Connexions, a QR code, and a website link for more information.



ORGANISATION DE LA RENCONTRE

- **Date :** Le jeudi 03 octobre 2024, de 10h à 12h30
- **Lieu :** Marché hebdomadaire, centre-ville, BEDOUS
- **Présence :**
 - 1 animatrice du groupe ROUGE VIF, en qualité d'assistante à maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
- **Documentation et matériel disponibles :**
 - La synthèse du dossier de concertation (60 exemplaires – 35 exemplaires distribués)
 - Le dossier de concertation (25 exemplaires distribués)
 - Le flyer de communication sur la concertation (70 exemplaires – 33 exemplaires distribués)
 - 1 panneau d'exposition (kakémono) qui présente le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
- **Communication de la rencontre :** la rencontre a été annoncée via la plateforme de la concertation, à l'oral lors de la réunion de lancement de la concertation le 24 septembre 2024, sur les supports de communication distribués en mairie (affiches, dossiers, flyers, dépliants) et durant la réunion de lancement, ainsi que sur les réseaux sociaux via le compte de SNCF Réseau.

MODALITES DE PARTICIPATION

Durant 2h30, le public rencontré échange avec l'animatrice sur le projet.

L'espace de rencontre est installé à proximité immédiate de l'office du tourisme de Bedous, sur la voie d'accès principal du marché, qui compte environ 14 stands. Très visible, il est aisément identifiable grâce au kakémono de présentation du projet.

Des flyers ont été déposés au café-atelier *Face à la Mer* et à l'office du tourisme.

L'objectif de la rencontre est d'informer les habitants du territoire de la concertation en cours, des rendez-vous de la concertation organisés et des modalités de la participation. Les habitants sont invités à prendre connaissance du projet, contribuer ou poser leurs questions sur le site de la concertation ou par mail.

LA PARTICIPATION

En tout, **44 personnes** (dont environ 70% de femmes) ont échangé avec l’animatrice :

- Pour la majorité, des habitants de Bedous et des communes environnantes à la retraite ;
- 12 jeunes actifs.

Des membres du Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC) sont également présents à proximité durant la quasi-totalité de la rencontre.

Les personnes qui ont déclaré leur commune de résidence ou d’activité sont des habitants de Bedous, à l’exception de 3 personnes :

- 1 personne venant d’Urdos ;
- 2 personnes venant d’Oloron-Sainte-Marie.

LA CONNAISSANCE DE LA CONCERTATION

100% des personnes rencontrées ont connaissance de la concertation en cours, selon le découpage suivant :

- **1/3 des personnes rencontrées sont parfaitement renseignées** : 7 d’entre elles (dont les représentants du CRELOC) ont notamment participé à la réunion de lancement du 24 septembre 2024, à Oloron-Sainte-Marie. 3 personnes n’ont pu prendre de dossier de la concertation durant la réunion de lancement et ont ainsi eu la possibilité de le faire.
- **1/3 des personnes rencontrées ont une bonne connaissance du sujet** et envisagent de participer à un ou plusieurs rendez-vous de la concertation. La rencontre permet de leur préciser les modalités de la participation et de leur fournir toutes les informations pratiques nécessaires.
- **1/3 des personnes rencontrées ont entendu parler de la concertation, sans en connaître les modalités.** La rencontre est l’occasion de les informer plus précisément sur le processus en cours, sur leur rôle dans cette concertation, ainsi que de les informer sur les modalités de la participation.

« Ils devraient faire travailler les Espagnols, en un an, ce serait fait ! 2032, c’est beaucoup trop long. »

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau Canfranc est globalement attendu. Une incompréhension existe concernant la durée de la procédure, jugée trop longue.

CONTRIBUTIONS DU PUBLIC : AVIS, ATTENTES ET POINTS DE VIGILANCE

- ***Offre de service du transport des marchandises : le report modal au cœur des préoccupations des personnes rencontrées***

Les personnes rencontrées expriment leurs attentes en termes de fret ferroviaire. La réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est à leurs yeux une opportunité de réduire le nombre de camions sur la RN 134, dont la circulation est jugée dangereuse et génératrice de nuisances importantes.

Néanmoins, les interrogations des personnes rencontrées sont nombreuses :

« Ils devraient surtout obliger tous les camions actuellement sur la RN134 à utiliser le train. »

- Elles sont dans l'attente de précision sur les entreprises susceptibles de faire appel au fret ferroviaire, et interrogent sur la réalité du report modal.
- Elles estiment que la seule offre de service de fret ne suffira pas à garantir le report modal : elles souhaitent savoir

si l'offre de service pourrait être accompagnée de mesures incitatives et/ou coercitives. L'éventualité de proposer un péage au tunnel du Somport ou sur le RN 134 est régulièrement évoquée.

La réussite du report modal est exprimée comme une condition de l'adhésion du public à la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc. La nécessité d'« enlever des camions de la RN134 » est souvent citée – et le projet est perçu comme infondé s'il ne s'accompagne pas d'un report modal effectif concernant le transport de marchandise.

Les personnes rencontrées expriment leur inquiétude de voir le transport ferroviaire de fret s'ajouter au transport routier, et non s'y substituer, et redoutent qu'un « cumul de nuisances » soit constaté – la circulation de 10 trains de marchandises A/R par jour étant perçue comme une nuisance complémentaire qui n'est acceptable que dans la mesure où ces camions sont retirés des routes.

Quelques personnes estiment que le report modal ne se fera pas, et ne souhaitent pas la mise en service d'une offre de fret ferroviaire.

« Quand ils ont construit la RN134, ils nous ont dit que la route ne pourrait pas accueillir de camions et vous voyez le résultat ! Alors s'il se passe la même chose avec le fret et que c'est juste plus de camions mais sur le train ce n'est pas la peine ! »

Une habitante considère que la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc a vocation à transporter des produits chimiques et des déchets nucléaires par la voie ferrée, et appelle à s'opposer à la réouverture de la voie.

- **Offre de service de transport des voyageurs**
 - **Une attente mesurée, nuancée par l’exploitation actuelle de la ligne 55**

« Ma famille est en Espagne et ce serait vraiment pratique pour moi que la ligne Pau-Canfranc soit rétablie. »

Les personnes rencontrées sont favorables au lancement d’une offre de service TER sur la ligne de Pau à l’entrée du tunnel du Somport et s’affirment en capacité d’envisager l’usage du train comme mode de transport privilégié dans les déplacements du quotidien. Elles nuancent cependant leur propos au regard de l’exploitation actuelle de la ligne, et le conditionnent à une exploitation jugée convenable de la ligne.

En effet, l’exploitation de la ligne 55 de Pau à Bedous est unanimement dénoncée. Sont pointés du doigt :

- Les annulations fréquentes, voire quotidiennes
- Les retards dits « quasi-systématiques »
- Les horaires inadaptés aux besoins en matière de déplacement.

« Mon mari travaille à Pau, il prenait le train mais à cause des retards et des annulations maintenant il y va en voiture. Le train, bien sûr qu’on est « pour » mais si ça marche. »

Quelques personnes rencontrées précisent avoir finalement renoncé aux déplacements ferroviaires, jugés peu fiables.

Les conséquences de l’exploitation aléatoire de la ligne 55 sont illustrées en matière de tourisme et de développement économique. Une personne, responsable de l’espace de coworking de Bedous et d’Oloron, précise avoir cessé de mettre en avant la proximité des espaces mis à disposition avec la gare comme un argument de praticité. Une personne, employée à l’office du tourisme de Bedous, qui organise l’été des circuits touristiques sur le thème de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, note les nombreux problèmes logistiques et commerciaux pour leurs groupes au départ de Pau, du fait de l’exploitation de la ligne actuelle.

- **Tronçon Bedous-entrée du tunnel du Somport : les haltes**

Le potentiel touristique de la vallée d’Aspe ainsi que l’existence de parcours pédestres sont cités comme des critères dont il s’agit de tenir compte dans la définition des haltes envisagées. Les villes d’Urdos et Etsaut sont citées.

« Je fais beaucoup de randonnées alors si le train s’arrête à Etsaut ou Urdos, ça serait bien. »

- **Offre de service du transport des voyageurs**

Une interrogation a été formulée sur le calendrier du projet : une professionnelle du tourisme exprime sa surprise de découvrir que, en cas de confirmation du projet, la mise en service est prévue pour 2032. Elle précise que la préfecture lui avait communiqué la date de 2050.

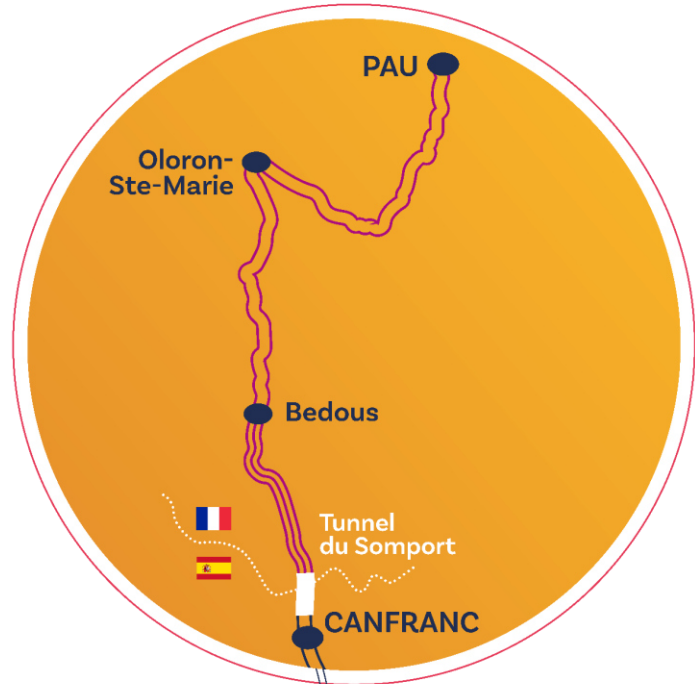
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Atelier thématique L'offre de service voyageurs

08 octobre 2024
Salle des fêtes – Accous





PROPOS INTRODUCTIFS

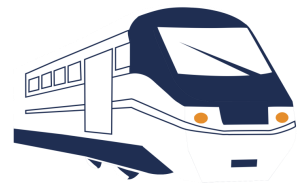
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE





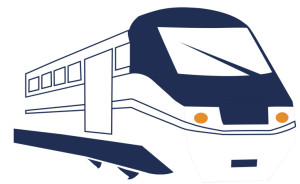
Dany BARRAUD

Maire d'Accous



Avec nous ce soir

- **Dany BARRAUD**, Maire d'Accous
- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Pascal PETEL**, Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets Direction régionale, SNCF Gares & Connexions
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Alban LEBLOND**, Chargé de mission contrats opérationnels de mobilité, région Nouvelle-Aquitaine
- **Martin BOS**, Chargé de mission offre ferroviaire, région Nouvelle-Aquitaine
- **Pierre SIGUIÉ**, Responsable du secteur de mobilité, région Nouvelle-Aquitaine
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP



Déroulé de la réunion

18h
Lancement
de la
réunion

TEMPS 1
Modalités de la
concertation

Propos
introdutifs

TEMPS 2
Présentation
du projet

TEMPS 3
L'offre de service
Voyageurs:
grands principes
et hypothèses de
travail

TABLES RONDES
(30' et 30')

Vos observations,
vos questions

20h
Clôture





vers
SARAGOSSE



LE MOT DES GARANTS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

Habilitée à prendre des décisions en son nom propre



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

Ne dépend ni des responsables des projets, ni du pouvoir politique



Elle défend un droit :

“
Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.
”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Un droit qui sert à quoi ?

A débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises

Pourquoi ce projet ?

A débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre

Comment ?

A débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser

À quelles conditions ?

A permettre l'information et la participation de tous et de toutes tout au long de la vie du projet.

Du suivi dans le temps

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Les missions du garant

En amont du lancement de la concertation, il réalise une **étude de contexte** auprès des différents acteurs et parties prenantes du projet afin de conseiller utilement le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier, des modalités et du calendrier de la concertation .

Pendant la concertation,

- il **veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées** sur le projet et au respect des étapes du processus décisionnel auprès des populations concernées;
- il **favorise l'expression** des participants à la concertation ;
- il assure **un rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

Les missions du garant

Dans le délai d'un mois, au terme de la concertation préalable, il réalise un **bilan** de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une **synthèse des observations et propositions présentées** et, le cas échéant, mentionne **les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable**.

Le bilan de la concertation préalable est rendu public par le garant à compter de la fin de la concertation. Il fera partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Concertation préalable

Une concertation préalable, au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement

« permet de débattre de **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** principales du projet .../... des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement** et **l'aménagement du territoire**.

Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un **projet**, son **absence de mise en œuvre**. Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable... »

et ce jusqu'à l'enquête publique.

Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17

- Les garant.e.s transmettent au Maître d'ouvrage **leurs recommandations** à la suite de leur étude de contexte.
- **Le maître d'ouvrage est pleinement responsable** du choix des modalités, de l'organisation de concertation et de la qualité des documents supports de concertation.
- **La CNDP ne valide pas en commission** les modalités de concertation, la qualité et la complétude du dossier de concertation.
- Ultérieurement à la concertation préalable, **il n'est mis en place une concertation continue** jusqu'à l'enquête publique **que si le Maître d'ouvrage le décide.**

Qui sont les garant.e.s ?

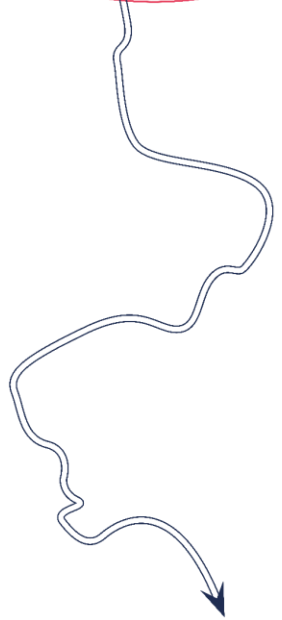
Richard Pasquet

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Marion THENET

marion.thenet@garant-cndp.fr

CNDP - Garants de la concertation sur le projet
de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



vers
SARAGOSSE

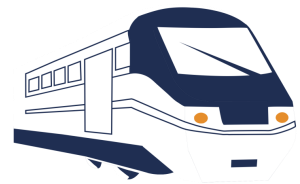


CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC COMMENT PARTICIPER ?

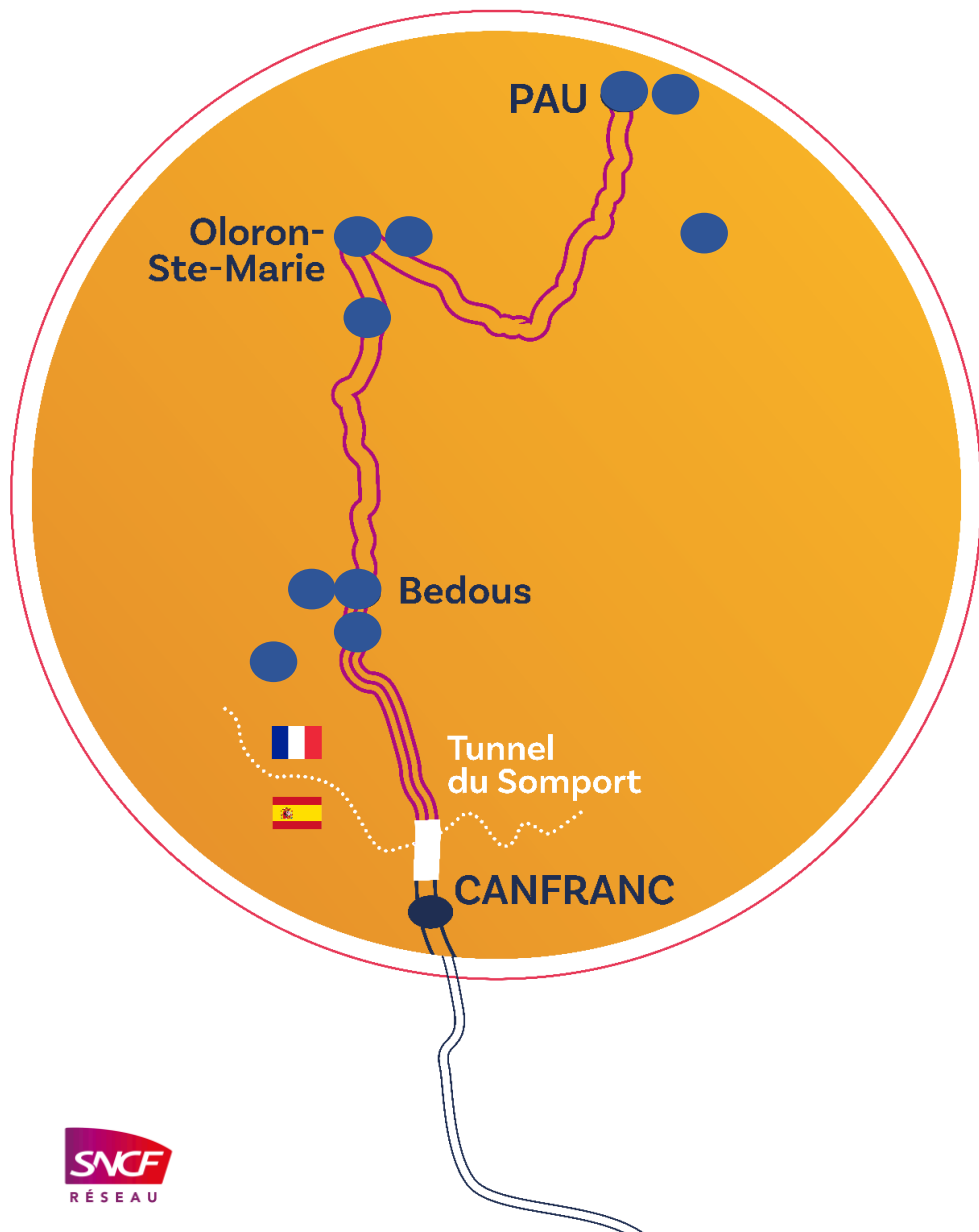
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Les rendez-vous de la concertation



Mardi 24 septembre 2024 18h-20h

Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Marché de Bedous

Place François Sarraillé, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h

Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h

Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Les impacts environnementaux

Château Fénart, 2 rue du château Fénart, à Bedous
Accès libre

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h

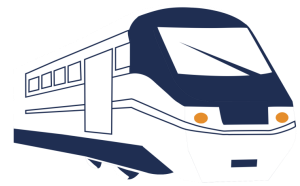
Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

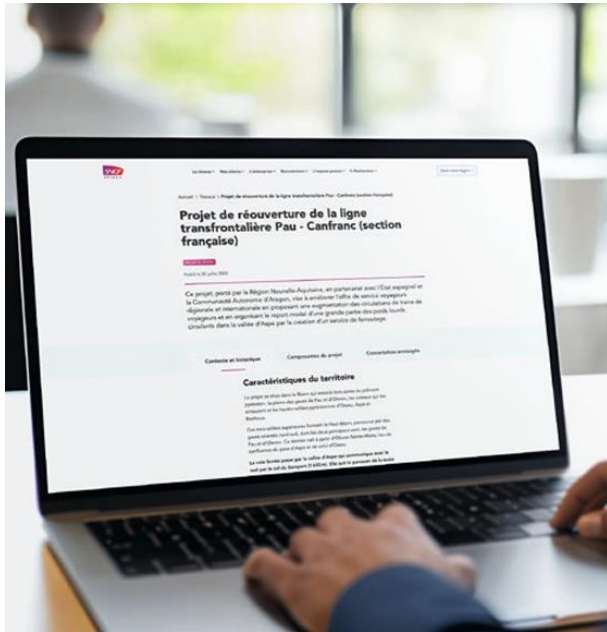
Lundi 16 décembre 2024 18h-20h

Réunion publique de clôture

Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]



Le site de la concertation



<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

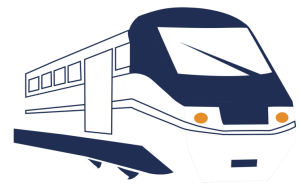


Pour s'informer

- Les rendez-vous de la concertation
- L'actualité de la concertation
- Les documents de la concertation
- Ressources: en savoir plus
- Les fiches thématiques

Pour contribuer et poser des questions

- Espace « exprimez-vous »



Informations pratiques

CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
contributions ou questions portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CONTACTER LES GARANTS DE LA CNDP
contributions ou questions portant sur la concertation

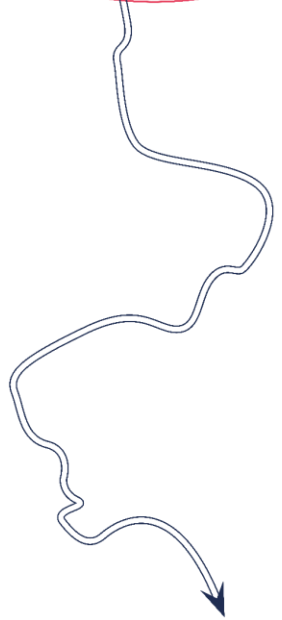
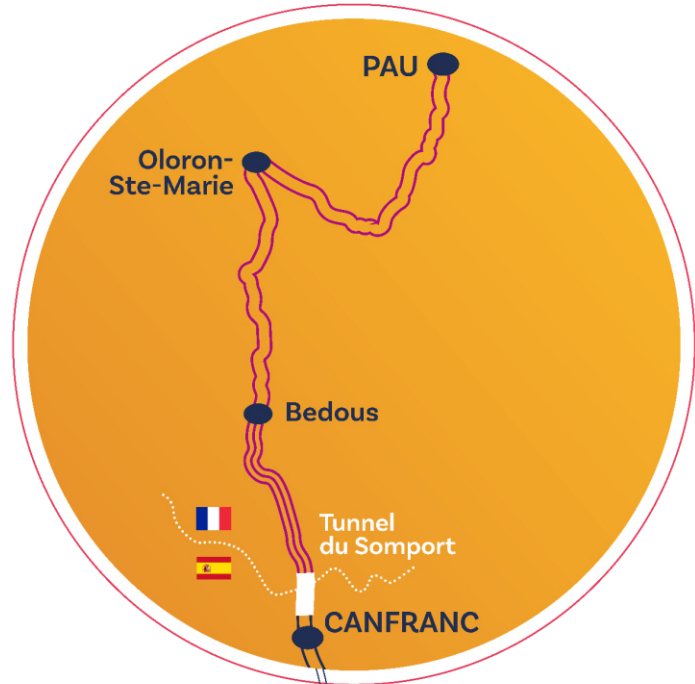
CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr



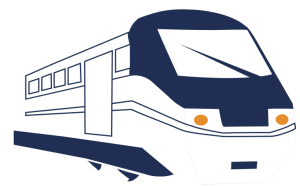
vers
SARAGOSSE

PRESENTATION DU PROJET

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le périmètre du projet

Côté français

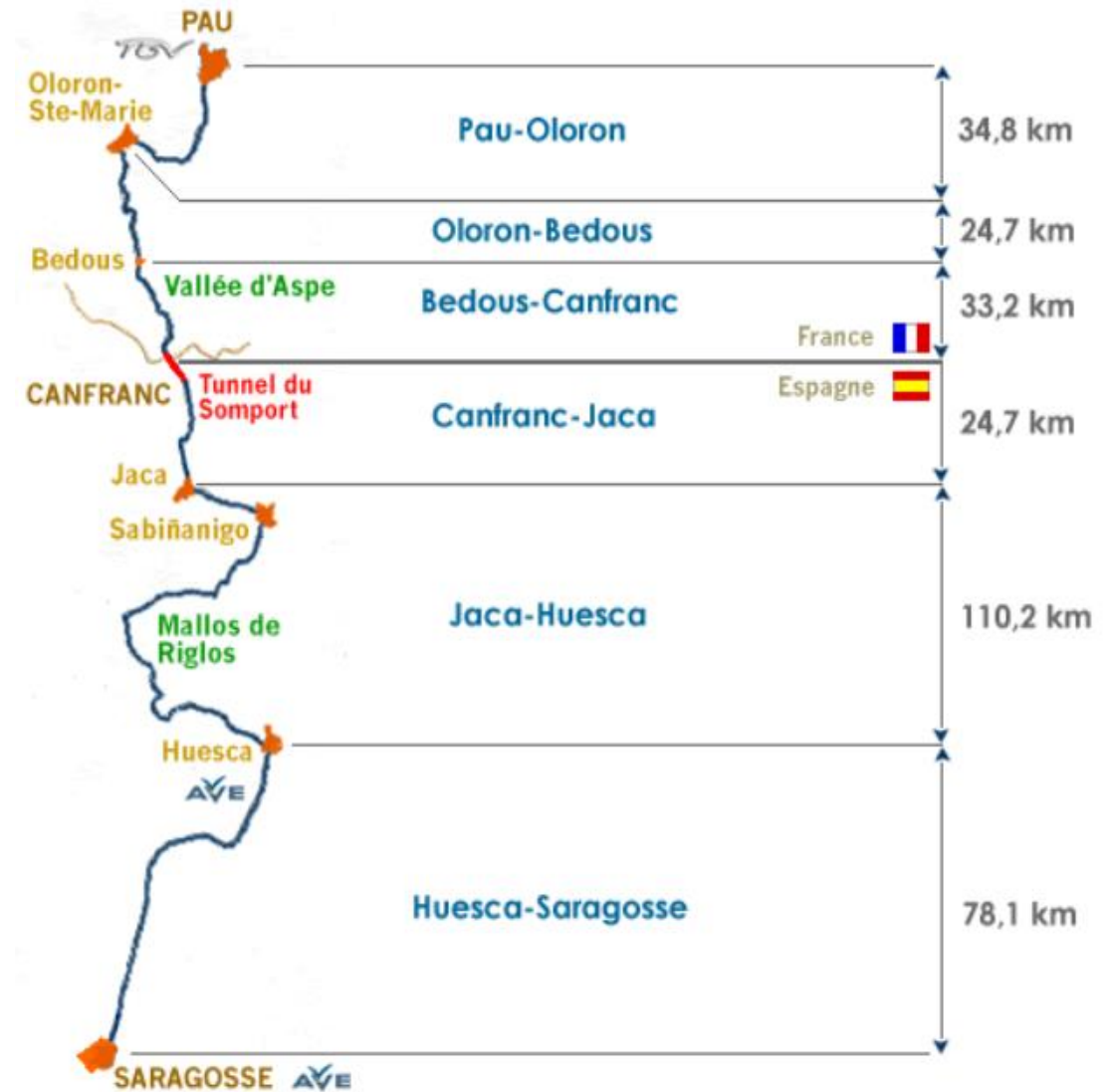
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- **l'État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- **l'État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- la **Région Nouvelle-Aquitaine**
- la **Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.

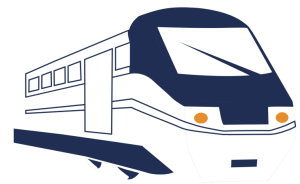


Cofinancé par
l'Union européenne



Soutien technique





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le périmètre du projet porté à la concertation



SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national



SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage



Olivier MARTY
Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Valérie DE LA FUENTE
Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Marine MONNIER
Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Pascal PETEL
Directeur régional adjoint Directeur du développement SNCF Gares & Connexions



Fabrice ELDUAYEN
Directeur de Projets Direction régionale SNCF Gares & Connexions

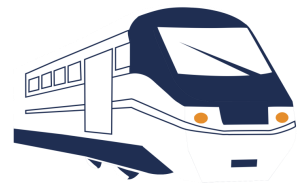




Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

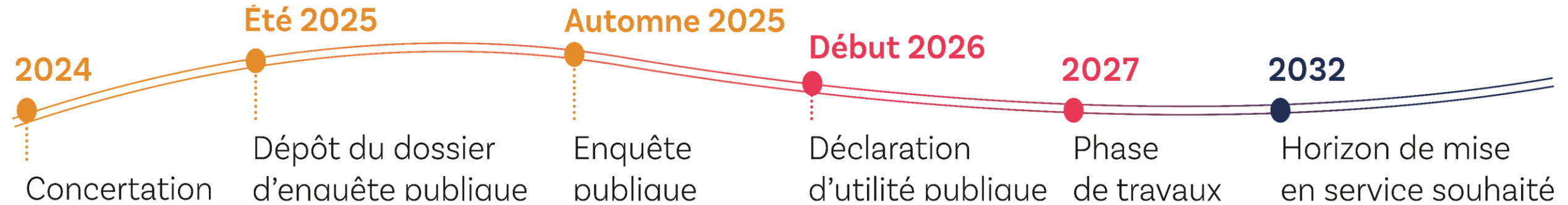
Les aménagements et travaux envisagés

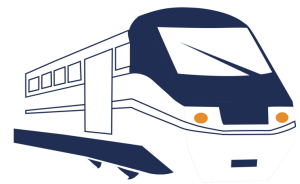
- **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estanguet ;
- **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténares avec modernisation des supports ;
- **Créations de voies d'évitement (5)** permettant une amélioration de l'offre de service ;
- **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- **Mise au gabarit de ferroutage** ;
- **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le calendrier du projet





Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
par la diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 134

Facilitation de l'accès aux services et à l'emploi

par l'amélioration de la desserte en transport en commun des établissements recevant du public depuis la haute vallée d'Aspe

Phase chantier : création d'emplois
notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires

Création d'un nouveau modèle de multimodalité
entre les communes ou sites alentours



Amélioration de l'attractivité des communes du territoire
par la facilitation des déplacements pendulaires, et donc la création d'emplois à l'échelle locale

Redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes...
par la création d'1 à 2 nouvelles haltes

Accompagnement du développement de l'offre touristique

- par la facilitation des dessertes du Parc National des Pyrénées, des itinéraires de randonnées pédestres, des stations de ski
- par l'accessibilité renforcée des monuments (fort du Portalet...)



Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

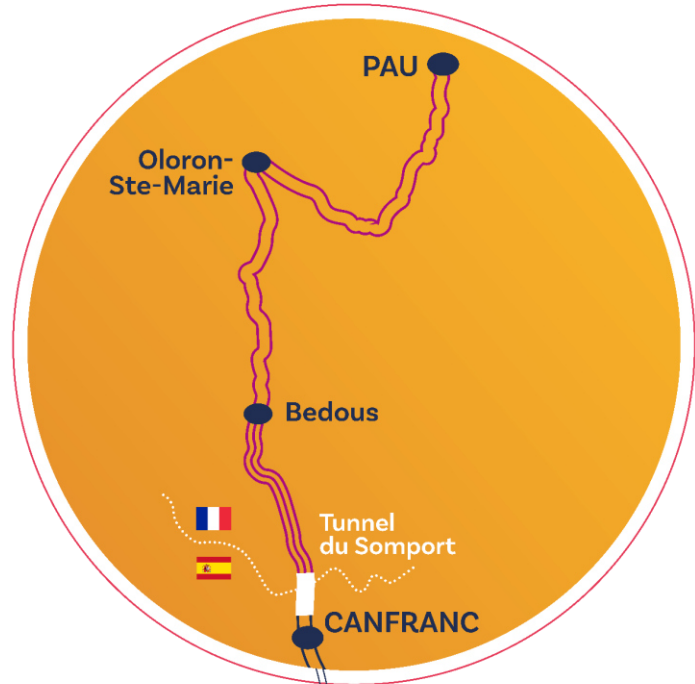


Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

- Le projet fera l'objet d'un **appel à projet** en vue d'obtenir **des subventions européennes** pour sa phase de réalisation





vers
SARAGOSSE

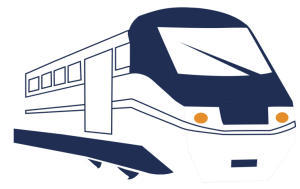
L'OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS

Grands principes et hypothèses de travail

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



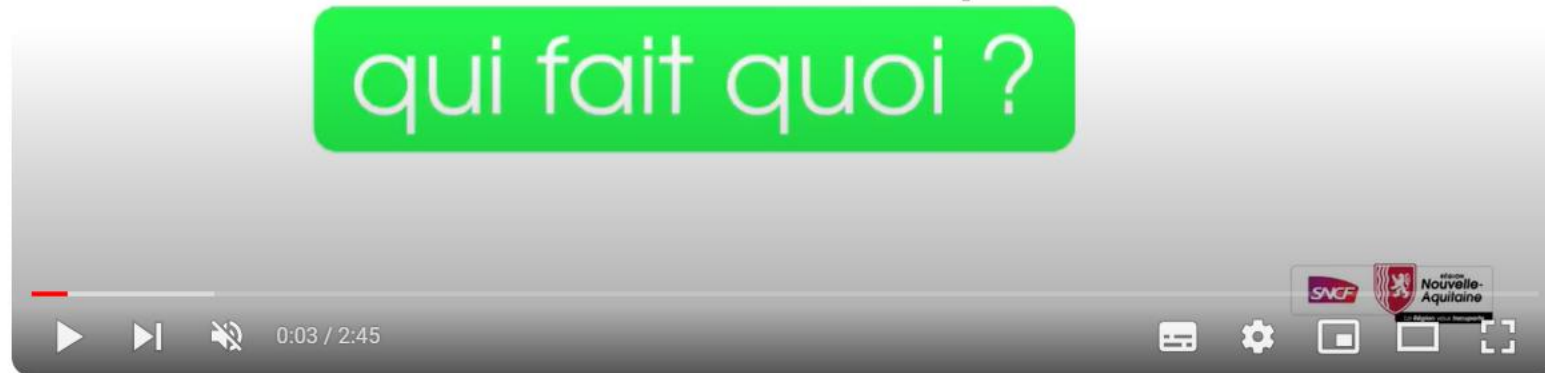


TER en Nouvelle-Aquitaine

Qui fait quoi?



Le TER en
Nouvelle-Aquitaine,
qui fait quoi ?



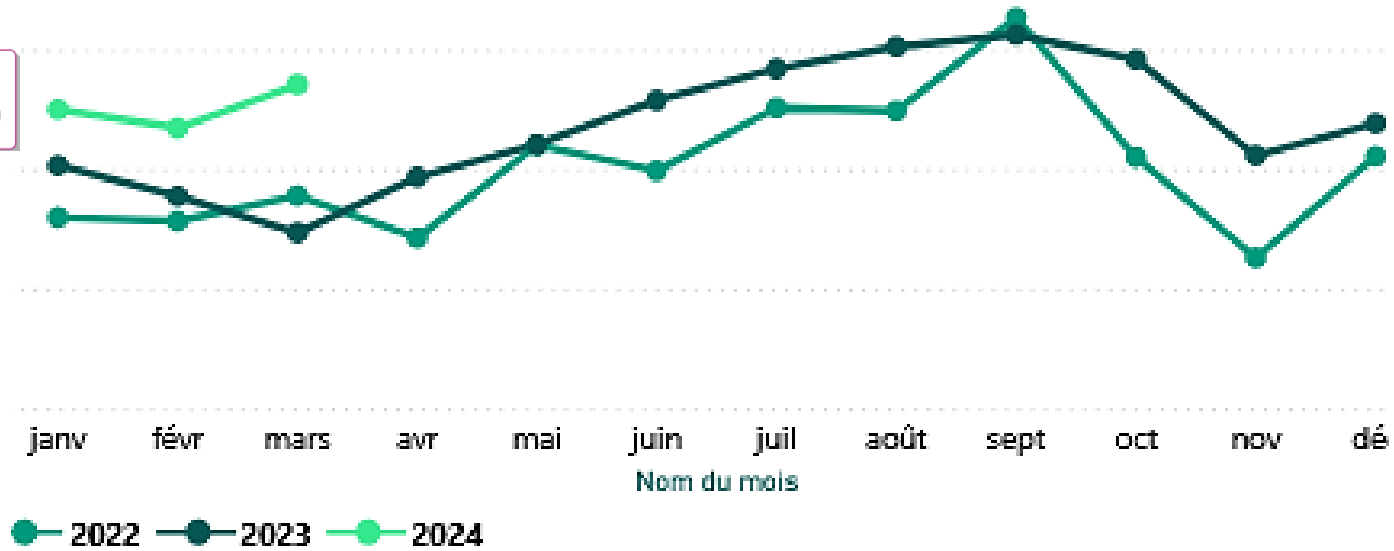
<https://youtu.be/tcgy6xzeZm4?si=fwHFXq2dGUJbiFzT>



Ligne 55 Pau-Oloron-Bedous

La circulation des voyageurs en 2023 – Fréquentation

TER NOUVELLE-AQUITAINE
LIGNE 55



QUI FRÉQUENTE LA LIGNE?

66%

Occasionnels

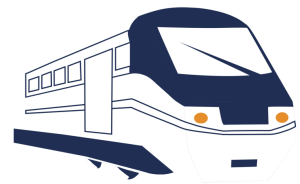
34%

Fréquents



En moyenne du lundi au dimanche :

- 700 usagers/jour
- 27 usagers/train



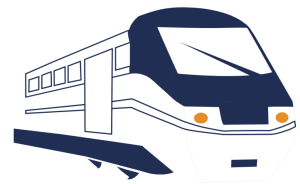
Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032 : section Pau - Bidos

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail) :

A partir de 2032
(mise en service souhaitée)

- **Plus de trains entre Pau et Oloron :**
 - **Une offre TER largement renforcée** : passage de 16 à 26 TER par jour (1 train par heure toute la journée) entre Pau et Oloron et **renfort aux 30 min le matin et le soir** ;
 - **4 trains longue distance** entre Pau et Oloron par jour ;
 - Plus de **prolongements assurés aux heures de pointe pour Bidos** ;
 - Des horaires permettant de répondre aux **besoins des déplacements pendulaires et scolaires** de Pau et Oloron ;
 - Une **amplitude élargie** avec des trains de **6h à 22h** pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacements, mais aussi plus de correspondances vers Bordeaux, Paris et Toulouse.



Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032 section Pau - Bedous

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail) :

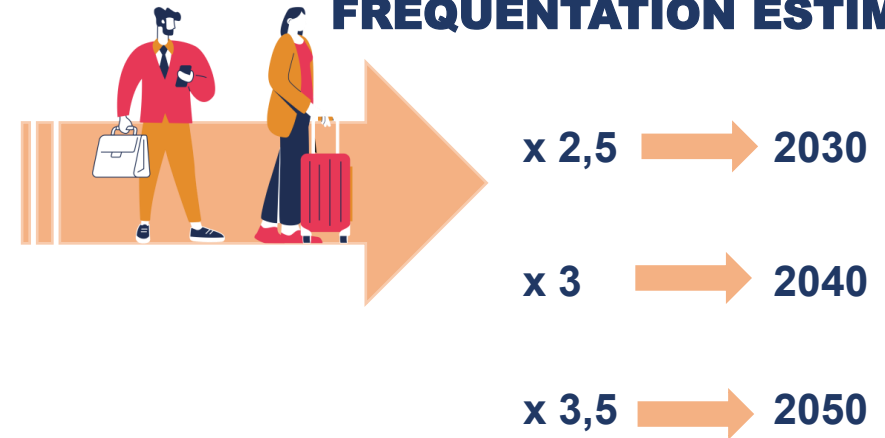
A partir de 2032
(mise en service souhaitée)

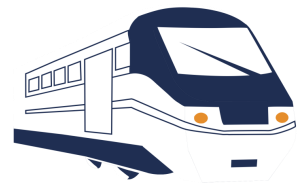
- **Plus de trains entre Pau et Bedous et une nouvelle connexion vers l'Espagne ;**
 - **Une offre TER largement renforcée** : passage de 8 à 18 TER par jour entre Pau et Bedous (1 train toutes les deux heures toute la journée) ;
 - **Une offre connectée à Pau** avec des correspondances systématiques avec les trains grandes lignes ;
 - 6 TER journaliers entre Pau et Canfranc + **4 trains longue distance** Pau - Saragosse par jour.

Etude en cours afin de prolonger ces circulations jusqu'à Bordeaux



FRÉQUENTATION ESTIMÉE





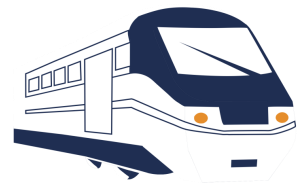
Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires (hypothèses de travail) :

A partir de 2032
(mise en service souhaitée)

- **Une régularité et une fiabilité renforcées :**
 - **Création de points de croisement supplémentaires ;**
 - **Modernisation de la signalisation ;**
 - **Une offre régulière et plus structurée permettant de mieux gérer les aléas.**



Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032

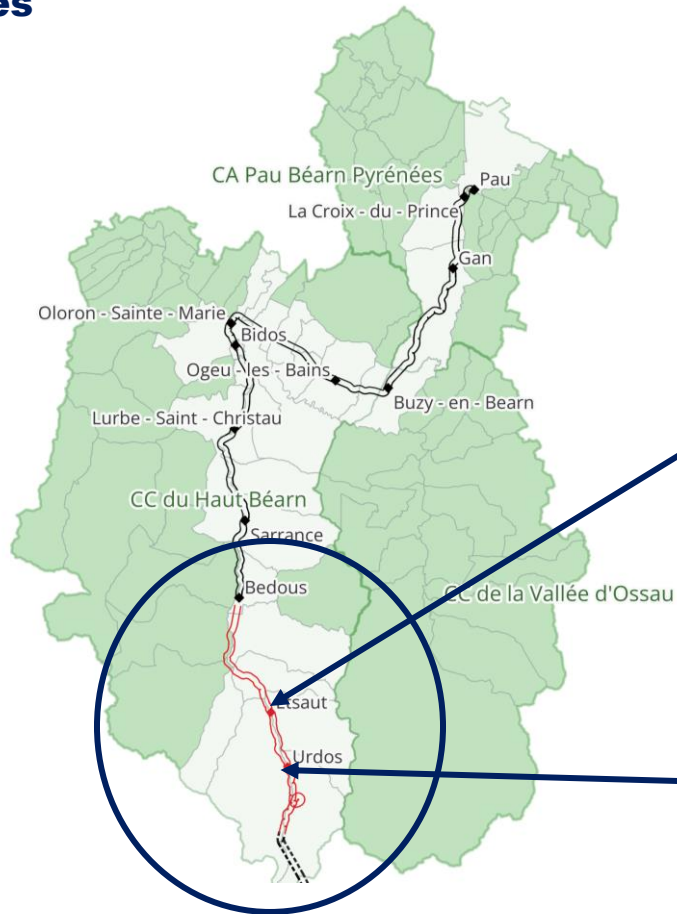
Les principales communes concernées (au départ de Pau)

Sur la partie circulée (60 KM)

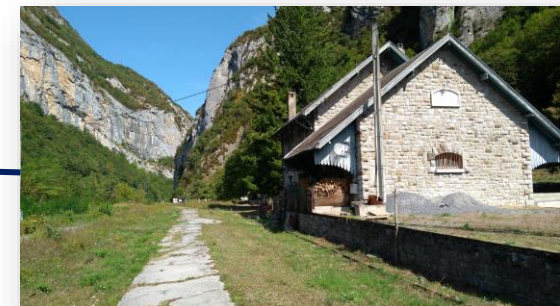
- Pau : 77 066 habitants
- Gan : 5 622 habitants
- Buzy-en-Béarn : 997 habitants
- Ogeu-les-Bains : 1 272 habitants
- Escou : 429 habitants
- Oloron Sainte-Marie : 10 616 habitants
- Bidos : 1109 habitants
- Lurbe-Saint-Christau : 201 habitants
- Escot : 121 habitants
- Sarrance : 156 habitants
- Bedous : 583 habitants

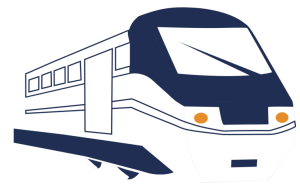
Sur la partie non-circulée (25 KM)

- Lées-Athas : 237 habitants
- Accous : 457 habitants
- Cette-Eygun : 59 habitants
- Etsaut : 52 habitants
- Borce : 121 habitants
- Urdos : 68 habitants
- Source : INSEE, statistiques 2021



Zone non circulée Les haltes ferroviaires





Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

L'accessibilité des gares et des trains



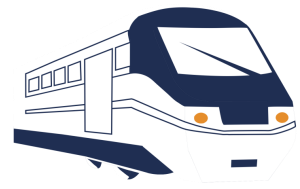
OBLIGATIONS LÉGALES

Assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans les infrastructures et les trains, en conformité avec la Loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005.

Accessibilité des gares : ascenseurs, rampes d'accès, passages larges, signalétiques adaptées, guichets adaptés aux personnes en fauteuil roulant.

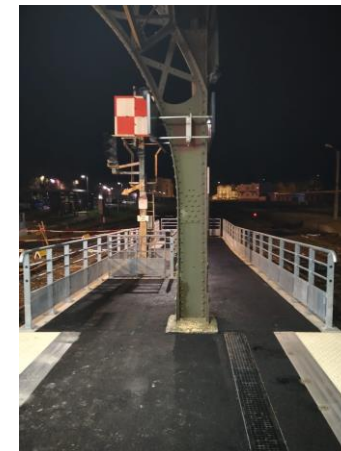
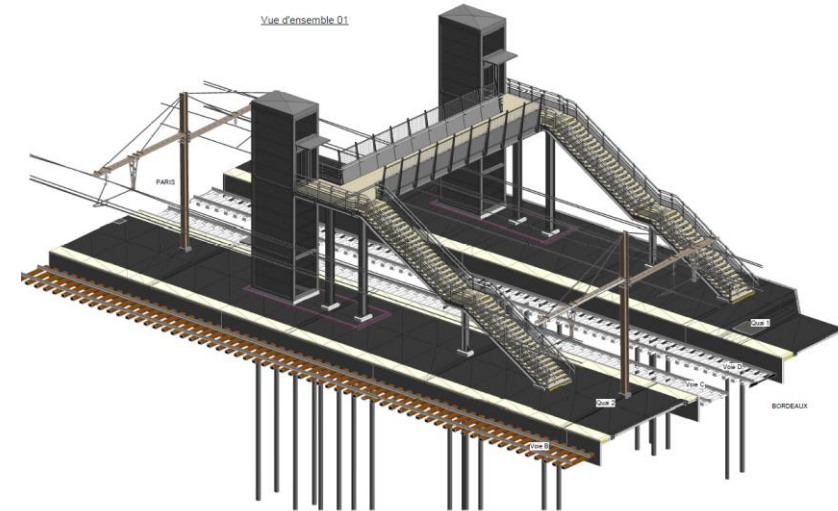
Accessibilité des trains : espaces réservés, rampes d'accès, des dispositifs pour faciliter l'embarquement.

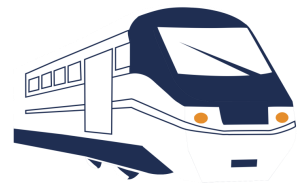
Services d'assistance : **Accès Plus**, qui permet aux personnes handicapées ou à mobilité réduite de bénéficier d'un accompagnement pour monter à bord, descendre du train, ou se déplacer dans la gare.



Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

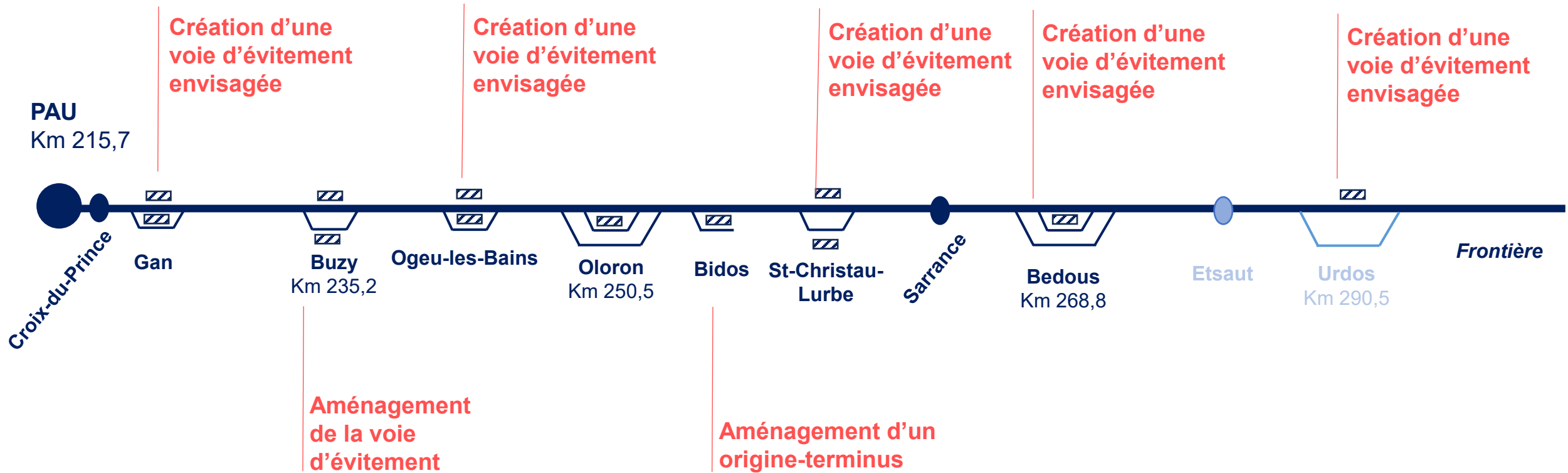
L'accessibilité des gares et des trains – typologie des aménagements





Aménagements et infrastructures

Les voies d'évitement





Ligne Pau-Canfranc

Intermodalité: les solutions existantes



Les lignes de cars régionaux 550, 551 et 552



CC HAUT-BÉARN

Mobilité douce

- Réseau cyclable sécurisé en cours de développement
- Offre diversifiée en matière de **vélo à assistance électrique (VAE)**: Oloron, Bedous, Ogeu-les-Bains
- Ateliers d'entretien et ateliers d'apprentissage



Navettes et transports à la demande

- Navettes urbaines et périurbaines (Oloron)
- Service de **transport à la demande** sur 11 communes de la Vallée d'Aspe



Covoiturage

- Financement du **covoiturage** avec BlaBlacar Daily



CA PAU BÉARN PYRÉNÉES

Abonnement combiné

- Car + réseau Idelis dans les Pyrénées-Atlantiques et sur le réseau de l'agglomération de Pau
- Correspondances avec le réseau Idelis à et Croix-du-Prince et à Pau



CC VALLÉE D'OSSAU

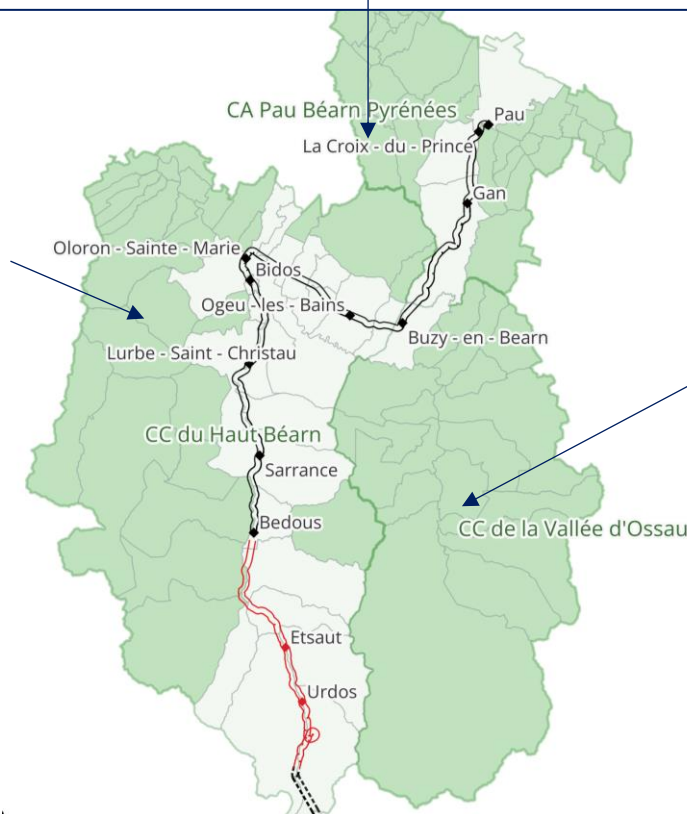
Mobilité douce

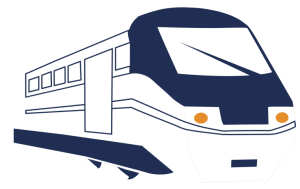
- **15 VAE** (3 stations de vélopartage, dont 1 à Buzy, près de la gare)
- **Vél'Ossau** : service de location de vélo et VAE (durée de 1 à 3 mois)
- **Véloroute** de 23 km



Transports à la demande

- **OssauLib'**: transport à la demande (17 points de destination dont gare de Buzy)
- **Navette OssauLib'** (entre Laruns et Gan, puis Pau *via* les bus Idelis)





Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LE PROJET - L'OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS



(20 min)



LES RÈGLES DU JEU

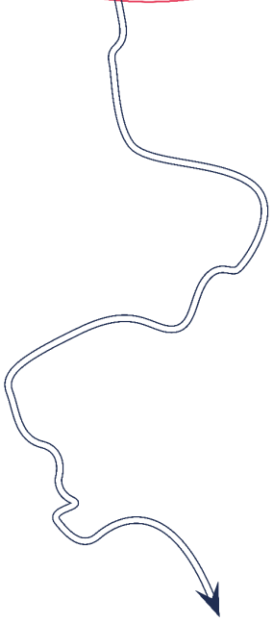
Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ou prend votre contribution manuscrite ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.

A distance

Posez votre question ou donnez votre avis dans l'espace messagerie.



vers
SARAGOSSE



ATELIERS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public





Vous avez la parole **Nos objectifs**

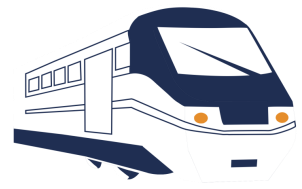


Comment favoriser le report modal, soit le transfert du trafic de voyageurs d'un mode de transport (la voiture) vers le transport ferroviaire, plus respectueux de l'environnement ?



Identifier avec les participants leurs attentes et leurs besoins pour favoriser l'usage du train dans les déplacements du quotidien

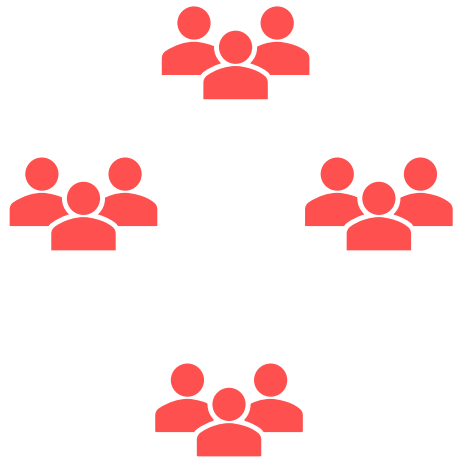




Vous avez la parole

Les règles du jeu

Report modal: identifions les leviers d'action



► **SOUS-GROUPES**



► **2 QUESTIONS**



► **RESTITUTION PAR TABLE**



Vous avez la parole **1e question**

Question 1

**EN GARE ET DANS LE TRAIN :
COMMENT RENFORCER
L'EXPÉRIENCE VOYAGEUR ?**

AMÉNAGEMENTS - SERVICES

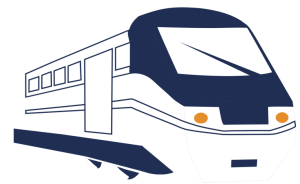
Question 2

**DERNIER(S) KILOMÈTRE(S) :
QUELS MOYENS, QUELS SERVICES
VOUS ENCOURAGERAIENT
À PRENDRE LE TRAIN ?**

MOBILITE DOUCE – TRANSPORT COLLECTIF...

Format « World Café », 30 minutes





Vous avez la parole Restitution



RESTITUTION PAR TABLE





vers
SARAGOSSE

| CONCLUSION

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



POUR S'INFORMER, PARTICIPER, CONTRIBUER :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>



**CONTACTER
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**
contributions ou questions
portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

**CONTACTER
LES GARANTS DE LA CNDP**
contributions ou questions
portant sur la concertation

CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Mardi 24 septembre 2024 18h-20h



Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Marché de Bedous

Place François Sarraillé, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h



Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h



Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h



Atelier thématique - Les impacts environnementaux

Château Fénart, 2 rue du château Fénart, à Bedous
Accès libre

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h



Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

Lundi 16 décembre 2024 18h-20h



Réunion publique de clôture

Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

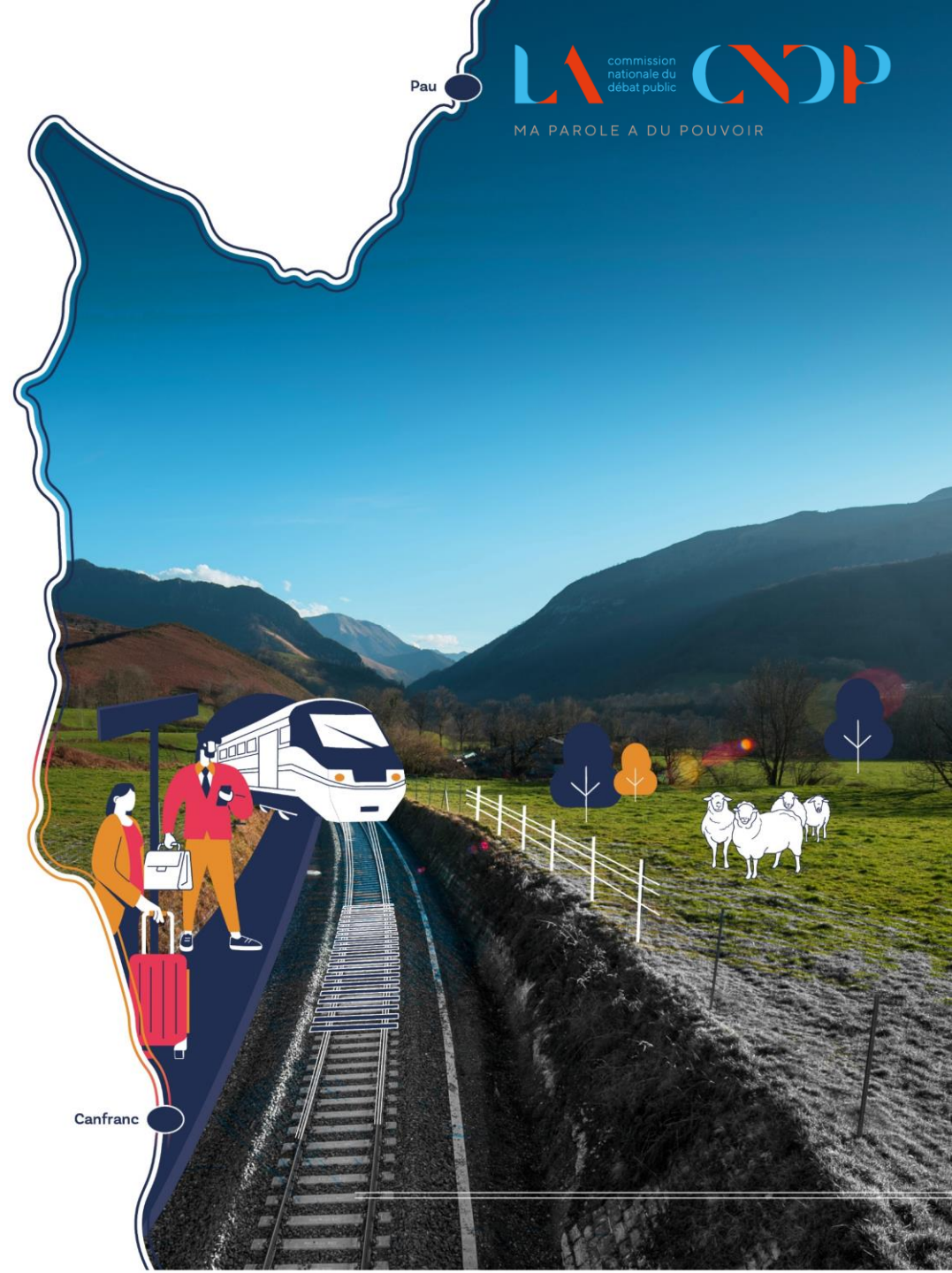
Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Merci.



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

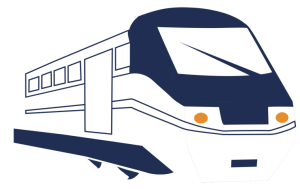
« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »



| BIBLIOTHEQUE

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public

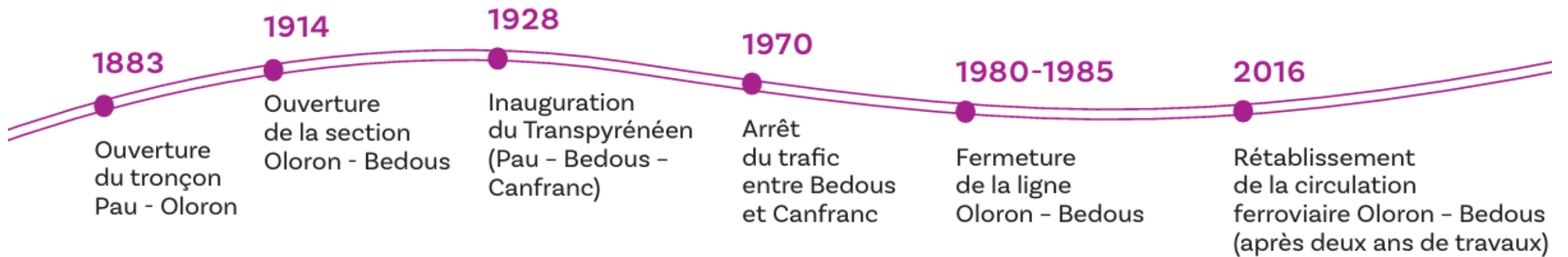


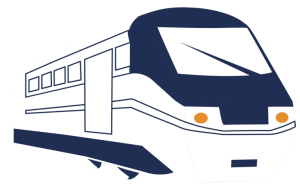


Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Histoire de la ligne : les grandes dates

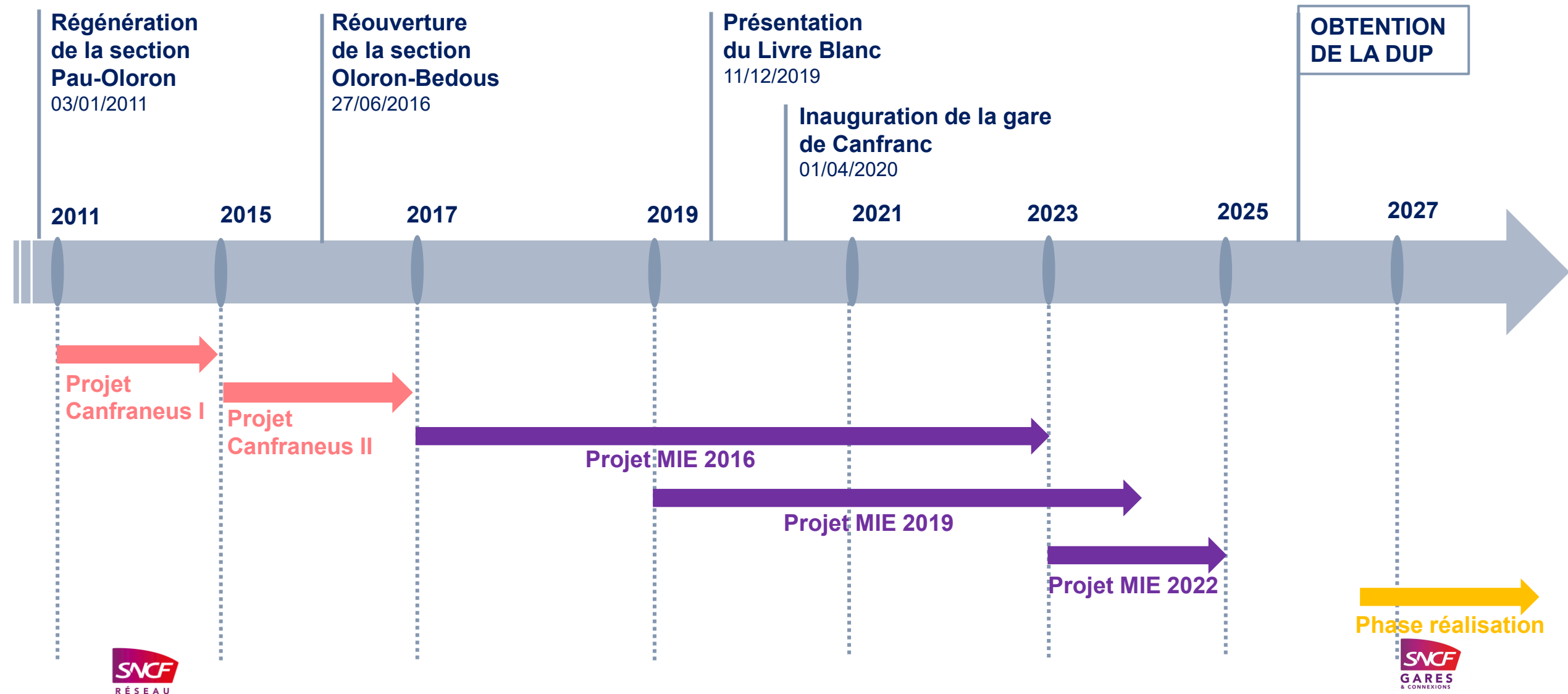
LES DATES CLÉS DE LA LIGNE PAU - CANFRANC - SARAGOSSE





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Où en sommes-nous? La phase des « études d'avant-projet »





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Zone circulée : hypothèses de travail

Ogeu-les-Bains

- Création d'une voie d'évitement en gare
- Création d'un passage souterrain piétons
- Mise en accessibilité PMR
- Pose d'écrans acoustiques
- PN 21: suppression
- PN 19: aménagement en SAL 2 ou suppression

Oloron-Sainte-Marie

- Création de voies en gare
- Pose d'écrans acoustiques

Bidos

- Création d'une voie en tiroir
- Pose d'écrans acoustiques
- Mise en accessibilité PMR

Lurbe-Saint-Christau

- Création d'une voie d'évitement
- Mise en accessibilité PMR

Sarrance

- Mise en accessibilité PMR
- PN 53: assurer la gestion

Pau

- Création de:
 - 4 voies de service fret
 - 1 tiroir de rebroussement
 - 2 voies de remisage
- Écrans acoustiques

La Croix-du-Prince

- Mise en accessibilité PMR

Gan

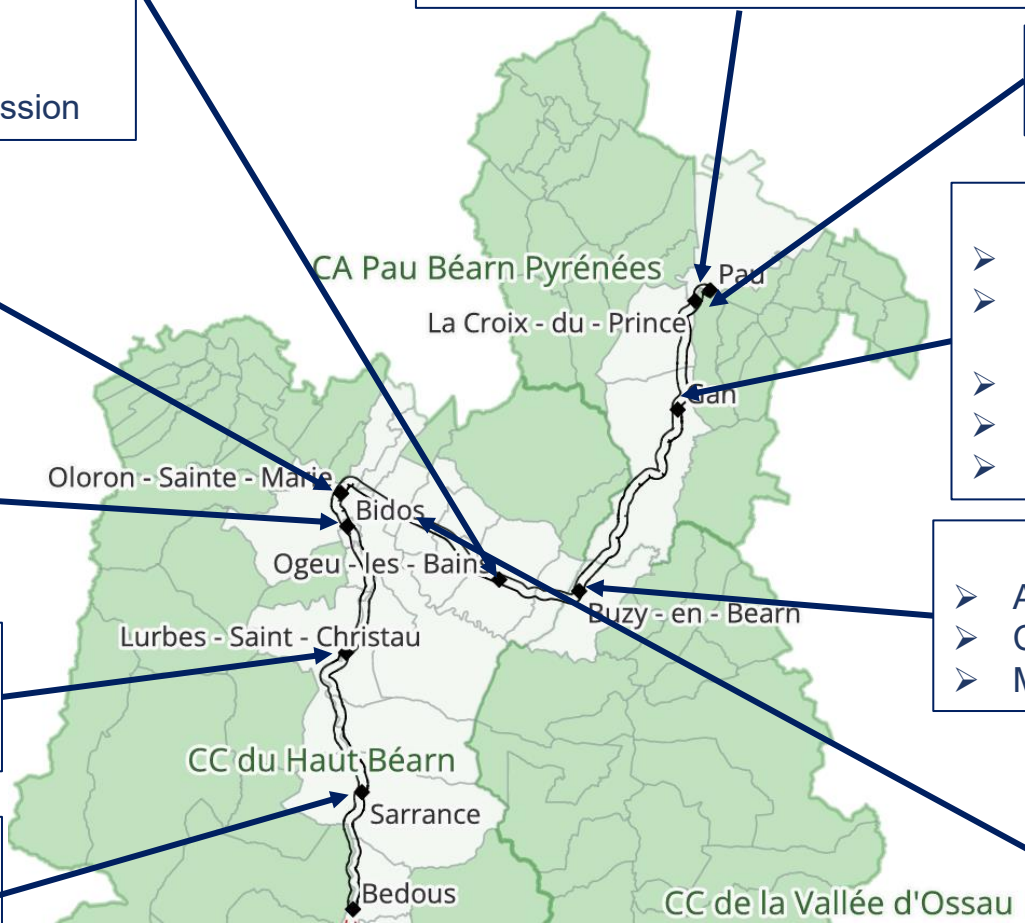
- Création d'une voie d'évitement
- Création d'un passage souterrain piéton en gare
- Mise en accessibilité (PMR)
- Abaissement de la voie sous le tunnel du Ten
- PN 11: suppression.

Buzy-en-Béarn

- Aménagement de la voie d'évitement
- Création d'un passage souterrain piéton
- Mise en accessibilité PMR.

Escout

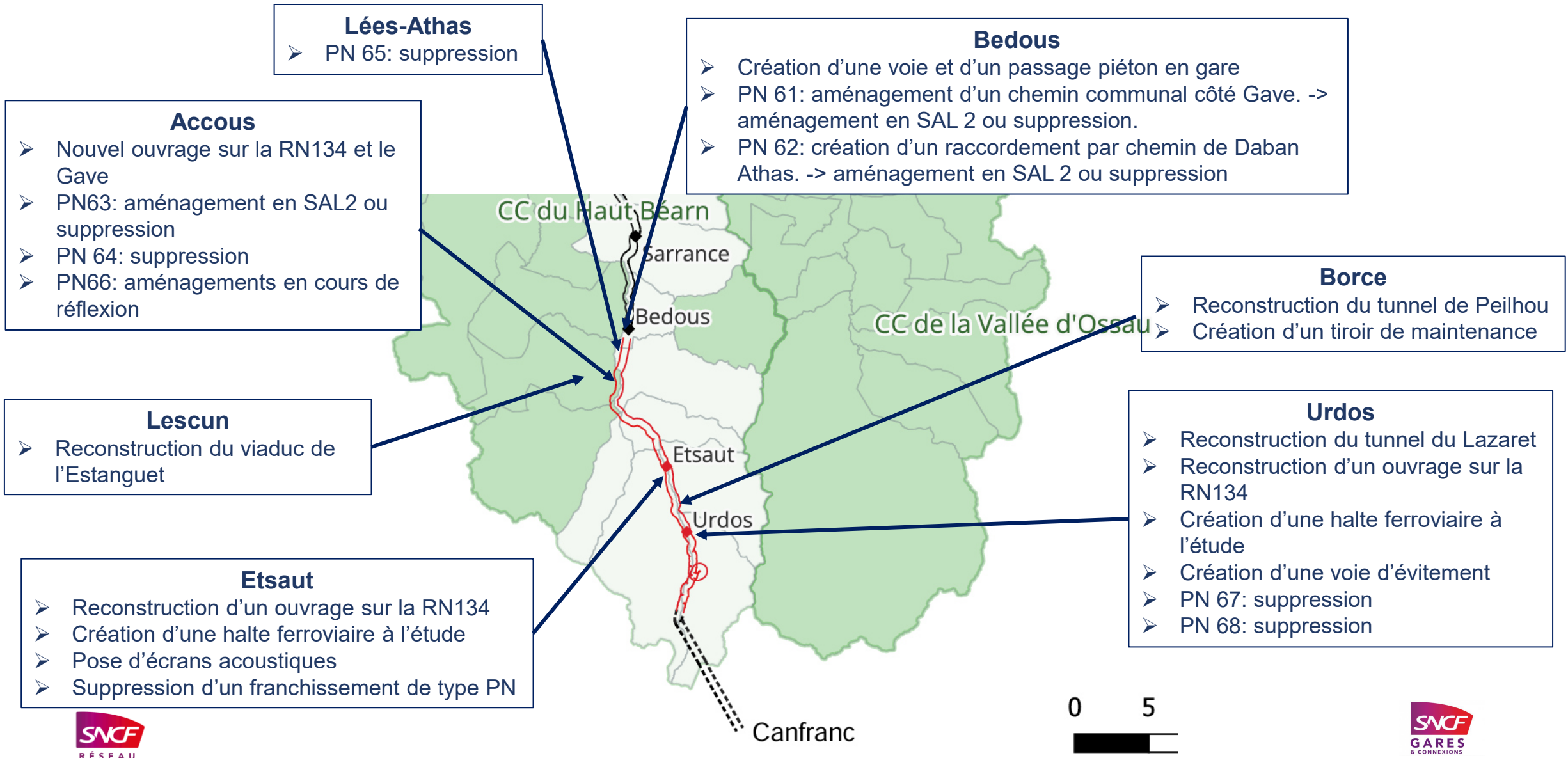
- PN 28: suppression
- PN 29: passage en SAL2 ou suppression





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Zone non-circulée : hypothèses de travail





Compte-rendu

ATELIER THEMATIQUE N°1 : L'OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS

08/10/2024, Accous

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.



© Groupe Rouge Vif

L'atelier thématique « L'offre de service voyageurs » pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc s'est tenu le 8 octobre 2024, à 18h, dans la salle des fêtes d'Accous.

Elle a réuni 42 personnes – intervenants compris.

30 dossiers de concertation, une vingtaine de dépliants et de flyers ont été distribués.

Le support de présentation de l'atelier thématique n°1 est disponible [ICI](#).

INTERVENANTS

L'atelier thématique n°1 « offre de service voyageurs » a réuni :

- **Danny BARRAUD**, Maire d'Accous
- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Pascal PETEL**, Directeur Régional Adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets Direction régionale, SNCF Gares & Connexions
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Alban LEBLOND**, Chargé de mission contrats opérationnels de mobilité, région Nouvelle-Aquitaine
- **Martin BOS**, Chargé de mission offre ferroviaire, région Nouvelle-Aquitaine
- **Pierre SIGUIÉ**, Responsable du secteur de mobilité, région Nouvelle-Aquitaine
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP

ORDRE DU JOUR

- **Accueil du public**
- **Propos introductifs**
 - Mot de bienvenue, Groupe Rouge Vif (assistant à maîtrise d'ouvrage – animation concertation)
 - Présentation des intervenants
 - Mot d'introduction du Maire d'Accous, Danny BARRAUD
 - Présentation du déroulé et des objectifs de l'atelier thématique
- **Mot d'introduction des garants et présentation des modalités de la concertation**
 - Mot d'introduction des garants
 - Présentation du calendrier de la concertation et des modalités d'information
- **Présentation du projet**
 - Le projet de liaison transfrontalière Pau – Canfranc – Saragosse, SNCF Réseau
 - Le projet de réouverture de la ligne Pau – Canfranc, SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions
 - Les enjeux socio-économiques du projet et son financement, Région Nouvelle-Aquitaine

- **Offre de transports voyageurs : les hypothèses de travail**
 - La circulation des voyageurs : état des lieux actuel de la fréquentation/ offre de transport envisagé sur le territoire (TER), Région Nouvelle-Aquitaine
 - Aménagements et infrastructures : quelles évolutions envisagées ? SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions
 - Favoriser le report modal : comment accéder aux gares et haltes ? Région Nouvelle-Aquitaine
- [Temps d'échange avec le public](#)
- **Tables rondes**
 - Question 1 : En gare et dans le train, comment renforcer l'expérience voyageur ?
 - Question 2 : Dernier(s) kilomètre(s), quels moyens, quels services vous encourageraient à prendre le train ?
- **Conclusion**, CNDP, Groupe Rouge Vif

BILAN QUANTITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

1 intervention durant la partie plénière

- 1 femme a pris la parole

10 interventions durant le temps de Q/R

- 3 femmes ont pris la parole
- 7 hommes ont pris la parole

2 remarques à l'issue du travail sur table

- 1 femme a pris la parole
- 1 homme a pris la parole

2 interventions à l'issue de la réunion

- 1 femme a pris la parole
- 1 homme a pris la parole

BILAN QUALITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

- **5 questions ou interventions sur l'offre de service voyageurs**
- **3 questions ou interventions sur les haltes envisagées entre Bedous et le tunnel du Somport**
- **3 questions ou interventions sur l'exploitation actuelle de la ligne 55**
- **3 questions ou interventions relatives au fret ferroviaire**
- **1 question ou intervention sur l'ouverture à la concurrence**

- **1 question ou intervention liée à l'embarquement des vélos en train**
- **1 question ou intervention liée aux compensations envisagées dans le cadre de la suppression de passages à niveau**
- **1 question ou intervention sur le personnel en gare d'Oloron- Sainte-Marie**
- **1 question ou intervention sur l'expérience voyageur**

PROPOS INTRODUCTIFS

Danny BARRAUD, maire d'Accous, ouvre le premier atelier thématique consacré à l'offre de service voyageurs en souhaitant chaleureusement la bienvenue aux participants présents. Il insiste sur les questions que se posent les habitants sur les horaires des trains, rappelant une situation actuelle jugée chaotique. Il met ensuite l'accent sur les attentes importantes liées à la réouverture de la ligne, tout en précisant que de nombreuses interrogations subsistent quant à l'organisation des horaires.

L'animatrice de la réunion présente les intervenants de l'atelier, ainsi que le **déroulé de l'atelier**, rythmé par la présentation du projet, un focus sur l'offre de service voyageurs, un temps d'échange avec le public ainsi que par une séance de travail.

MOT D'INTRODUCTION DES GARANTS

Marion THENET rappelle que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont cosaisi, au titre des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l'environnement, la Commission nationale du débat public pour la désignation d'un ou de plusieurs garant.e.s afin d'organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc. A ce titre, Marion THENET et Richard PASQUET ont été désignés par la CNDP en tant que garants de la concertation préalable.

Marion THENET présente :

- La CNDP (Commission nationale du débat public) et objectifs
- La défense d'un droit, celui de la participation du public
- Les 6 principes de la CNDP
- Les missions du garant
- Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?
- Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17
- Les garants de la CNDP

PRÉSENTATION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation, prévue du 23 septembre au 20 décembre, sont détaillées. Il est précisé :

- L'organisation de 10 rendez-vous de la concertation sur le territoire ;
- L'existence du site de la concertation pour s'informer, contribuer et poser des questions : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc;
- Les informations pratiques pour contacter la maîtrise d'ouvrage et les garants de la CNDP.

Les rendez-vous de la concertation

<p>Mardi 24 septembre 2024 18h-20h</p> <p>Réunion publique de lancement Espace Mitoé, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]</p> <p>Jeu 3 octobre 2024 10h-12h30</p> <p>Rencontre mobile - Marché de Bedous Place François Sarraillé, à Bedous</p> <p>Mardi 8 octobre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs Salle des Fêtes, à Accous Accès libre</p> <p>Jeu 17 octobre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie Salle du Lazzart, à Lescun Accès libre</p> <p>Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h</p> <p>Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy</p>	<p>Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30</p> <p>Rencontre mobile - Pau Gare ferroviaire, à Pau</p> <p>Jeu 14 novembre 2024 18h-20h</p> <p>Table ronde - Le transport de marchandises: le report modal Pôle Lohereix, 3 place Lahertrie, à Pau Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]</p> <p>Mardi 19 novembre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique - Les impacts environnementaux Château Féniart, 2 rue du château Féniart, à Bedous Accès libre</p> <p>Mardi 10 décembre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique - Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus Accès libre</p> <p>Lundi 16 décembre 2024 18h-20h</p> <p>Réunion publique de clôture Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]</p>
--	---

LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION : LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau, présente en suivant le projet de la liaison transfrontalière Pau – Saragosse, revenant notamment sur son périmètre.

Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse
Le périmètre du projet

Côté français

- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section ouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).

LE GROUPE QUADRIpartite

Olivier MARTY (SNCF Réseau), poursuit sur la composition du groupe quadripartite, ainsi que la phase des « études d'avant-projet », actuellement en cours.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse
Le groupe quadripartite

Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- l'**État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- l'**État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- la **Région Nouvelle-Aquitaine**
- la **Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique** (GEIE).



Cofinancé par
l'Union européenne





MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



GOBIERNO
DE ESPAÑA



RÉGION
Nouvelle-
Aquitaine



GOBIERNO
DE ARAGON

Soutien technique









LES REPRESENTANTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

Olivier MARTY (SNCF Réseau) explique la présence de deux maîtres d'ouvrages en raison des compétences spécifiques attribuées à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions, les deux entités collaborant pour mener à bien le projet : SNCF Réseau est en charge des aspects liés à la ligne ferroviaire elle-même, c'est-à-dire les ouvrages, les composants, la plateforme, les voies, l'alimentation électrique, la signalisation et la sécurité ferroviaire. SNCF Réseau est ainsi responsable de l'ensemble du réseau ferré national pour le compte de l'État. Il évoque ensuite la possibilité d'accueillir une grande diversité d'opérateurs sur les lignes de transport de marchandises. En ce qui concerne les transports de longue distance, notamment pour les voyageurs, de nouveaux acteurs émergent dans le cadre d'un service librement organisé. Toute entreprise dûment accréditée peut ainsi solliciter des créneaux horaires et des droits de circulation sur le réseau ferroviaire français. En ce qui concerne le transport de voyageurs conventionné, comme celui entre Pau et Bedous (Transport Express Régional), une autorité organisatrice définit les services et les tarifs, afin d'assurer une exploitation à un coût abordable pour les usagers.

Pascal PETEL, Directeur régional adjoint et Directeur du développement de SNCF Gares & Connexions, complète le propos en précisant que SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF Réseau, chargée de la gestion des infrastructures des gares. En tant que gestionnaire, elle assure la construction, la modernisation et l'exploitation des 3 000 gares de France, dont 330 situées en Nouvelle-Aquitaine. Dans le cadre de ce projet, son champ d'action porte sur les gares et haltes, la conception et la définition des aménagements à prévoir dans ces infrastructures, et notamment concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Il évoque enfin la partie Connexions, faisant référence à l'intermodalité et mentionnant le lancement d'actions en lien avec les territoires et avec les autorités organisatrices de transport.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Le périmètre du projet porté à la concertation



SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national



SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage



Olivier MARTY
 Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Valérie DE LA FUENTE
 Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Marine MONNIER
 Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau




Pascal PETEL
 Directeur régional adjoint, Directeur du développement SNCF Gares & Connexions



Fabrice ELDUAYEN
 Directeur de Projets, Direction régionale SNCF Gares & Connexions


LES AMÉNAGEMENTS ET SERVICES ENVISAGÉS SUR LA LIGNE FERROVIAIRE

Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, présente la typologie des aménagements et travaux envisagés sur la ligne.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Les aménagements et travaux envisagés

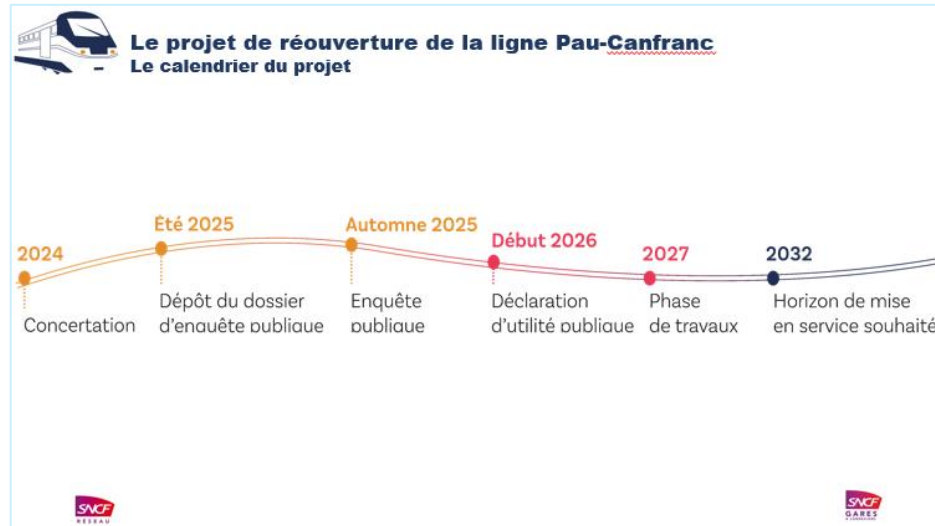
- **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estantuet ;
- **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaïres avec modernisation des supports ;
- **Créations de voies d'évitement** (5) permettant une amélioration de l'offre de service ;
- **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- **Mise au gabarit de ferroutage** ;
- **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.




Concernant la partie gares, sur la zone circulée, **Fabrice ELDUAYEN**, Directeur de Projets Direction régionale, SNCF Gares & Connexions, précise que seront étudiées la mise en accessibilité des gares ainsi que la montée en gamme des équipements, des offres de service et des équipements d'information. Concernant la zone non-circulée, la création d'une à deux haltes ferroviaires sera étudiée, à Etsaut et/ou Urdos.

LE CALENDRIER ENVISAGÉ

Olivier MARTY présente le calendrier du projet.



AMBITION ET ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) présente les ambitions et enjeux socio-économiques du projet, notamment :

- La facilitation de l'accès aux services et à l'emploi
- La sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
- La création d'un nouveau modèle de multimodalité
- La redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes
- La phase chantier et la création d'emplois
- L'amélioration de l'attractivité des communes du territoire
- L'accompagnement du développement de l'offre touristique



Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) poursuit en suivant sur le financement du projet.

Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022
 « Etablir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Etudes pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

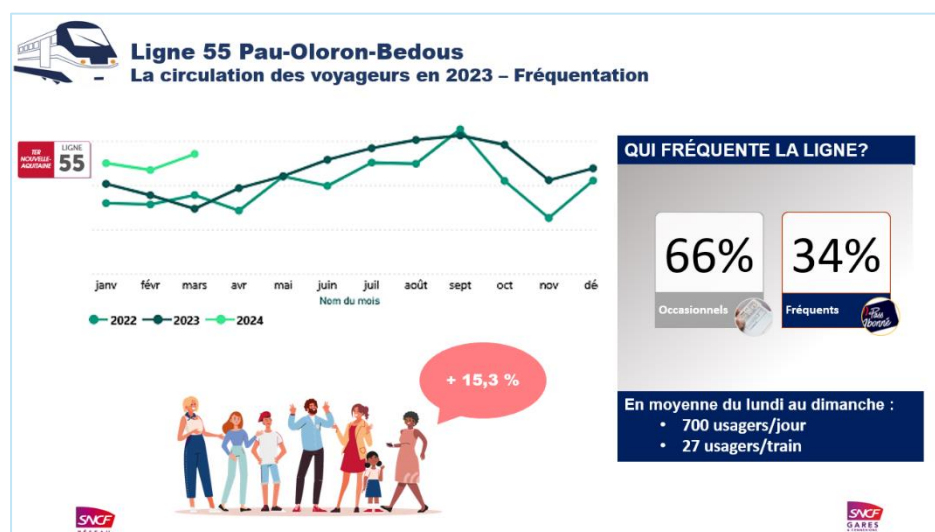
- Le projet fera l'objet d'un appel à projet en vue d'obtenir des subventions européennes pour sa phase de réalisation

OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS : LES HYPOTHÈSES DE TRAVAIL

L'animatrice de la réunion lance le visionnage d'une courte vidéo, tournée à l'occasion des comités de lignes au premier semestre 2024, réalisée par la Région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF et permettant de mieux comprendre les acteurs du projet et leur domaine d'intervention. Pour visionner la vidéo, cliquez [ICI](#).

LA CIRCULATION DES VOYAGEURS EN 2023 - FRÉQUENTATION

Pierre SIGUIÉ, Responsable du secteur de mobilité, région Nouvelle-Aquitaine, fait un état des lieux, de l'évolution de la fréquentation actuelle de la ligne 55, et de l'offre de transport envisagée sur le territoire.



LE SERVICE TER POUR LES VOYAGEURS ENVISAGÉ À L’HORIZON 2032 : SECTION PAU – BIDOS ET PAU – BEDOUS

Martin BOS, Chargé de mission offre ferroviaire, région Nouvelle-Aquitaine, présente l’offre de services et les hypothèses de travail actuelles sur la section Pau-Bidos et Pau-Bedous ainsi que ses grands objectifs (alternatives au transport individuel sur les déplacements pendulaires, les entreprises le long de la ligne, les collèges et lycées).

- Une participante pose une question sur ce qu’il entendu par « fréquentation » (intervenant 1)

Martin BOS précise qu’il s’agit du nombre de voyageurs par jour. Il ajoute que le nombre de trains va augmenter, incluant de fait une augmentation du nombre de voyageurs.

Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc
 Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032 : section Pau - Bidos

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail) ;

A partir de 2032
 (mise en service souhaitée)

- Plus de trains entre Pau et Oloron :
 - Une offre TER largement renforcée : passage de 16 à 26 TER par jour (1 train par heure toute la journée) entre Pau et Oloron et renfort aux 30 min le matin et le soir ;
 - 4 trains longue distance entre Pau et Oloron par jour ;
 - Plus de prolongements assurés aux heures de pointe pour Bidos ;
 - Des horaires permettant de répondre aux besoins des déplacements pendulaires et scolaires de Pau et Oloron ;
 - Une amplitude élargie avec des trains de 6h à 22h pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacements, mais aussi plus de correspondances vers Bordeaux, Paris et Toulouse.

Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc
 Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032 section Pau - Bedous

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail) ;

A partir de 2032
 (mise en service souhaitée)

- Plus de trains entre Pau et Bedous et une nouvelle connexion vers l'Espagne ;
 - Une offre TER largement renforcée : passage de 8 à 18 TER par jour entre Pau et Bedous (1 train toutes les deux heures toute la journée) ;
 - Une offre connectée à Pau avec des correspondances systématiques avec les trains grandes lignes ;
 - 6 TER journaliers entre Pau et Canfranc + 4 trains longue distance Pau - Saragosse par jour.

Etude en cours afin de prolonger ces circulations jusqu'à Bordeaux

FRÉQUENTATION ESTIMÉE

x 2,5	→ 2030
x 3	→ 2040
x 3,5	→ 2050

Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc
 Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires (hypothèses de travail) ;

A partir de 2032
 (mise en service souhaitée)

- Une régularité et une fiabilité renforcées :
 - Création de points de croisement supplémentaires ;
 - Modernisation de la signalisation ;
 - Une offre régulière et plus structurée permettant de mieux gérer les aléas.

LE SERVICE TER POUR LES VOYAGEURS ENVISAGÉ À L’HORIZON 2032

Jonathan VILCHES, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine, poursuit la présentation sur l’offre de services voyageurs en mentionnant le service TER envisagé à l’horizon 2032 et notamment la question des haltes ferroviaires. Il précise

qu'est prévue la création d'une ou deux haltes situées à Etsaut ou Urdos, identifiées comme localisation pouvant les accueillir.

Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

Le service TER pour les voyageurs envisagé à horizon 2032

Les principales communes concernées (au départ de Pau)

Sur la partie circulée (60 KM)

- > Pau : 77 066 habitants
- > Gan : 5 622 habitants
- > Buzy-en-Béarn : 997 habitants
- > Ogeu-les-Bains : 1 272 habitants
- > Escot : 429 habitants
- > Oloron Sainte-Marie : 10 616 habitants
- > Bidos : 1109 habitants
- > Lurbe-Saint-Christau : 201 habitants
- > Escot : 121 habitants
- > Sarrance : 156 habitants
- > Bedous : 583 habitants

Sur la partie non-circulée (25 KM)

- > Lées-Athas : 237 habitants
- > Accous : 457 habitants
- > Cette-Eygun : 59 habitants
- > Etsaut : 52 habitants
- > Borce : 121 habitants
- > Urdos : 68 habitants

Source : INSEE, statistiques 2021

Zone non circulée
Les haltes ferroviaires

L'ACCESSIBILITE DES GARES ET DES TRAINS

Pascal PETEL, Directeur Régional Adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions, revient sur l'accessibilité des gares de la ligne Pau - Canfranc, et évoque notamment les obligations légales. Il rappelle l'existence d'un service d'Assist'enGare, proposé par Gare & Connexions, permettant d'accompagner les personnes en situation de handicap ou les personnes à mobilité réduite, et qui peut être activé dès l'achat d'un billet. Il est possible, à ce titre, de bénéficier d'un accompagnement en gare jusqu'au train.

Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

L'accessibilité des gares et des trains

OBLIGATIONS LÉGALES
Assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans les infrastructures et les trains, en conformité avec la Loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005.

Accessibilité des gares : ascenseurs, rampes d'accès, passages larges, signalétiques adaptées, guichets adaptés aux personnes en fauteuil roulant.

Accessibilité des trains : espaces réservés, rampes d'accès, des dispositifs pour faciliter l'embarquement.

Services d'assistance : **Accès Plus**, qui permet aux personnes handicapées ou à mobilité réduite de bénéficier d'un accompagnement pour monter à bord, descendre du train, ou se déplacer dans la gare.

Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

L'accessibilité des gares et des trains – typologie des aménagements

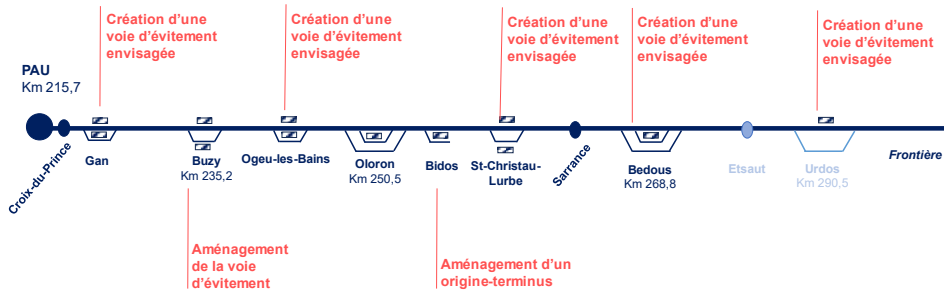
AMENAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES : LES VOIES D'EVITEMENT

Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, présente les voies d'évitement existantes et envisagées sur le linéaire du tracé, schématisées dans l'axe Pau jusqu'à la frontière. Elle insiste notamment sur la

nécessité de créer de nouvelles voies d'évitement, au nombre de 5, aussi bien pour le service TER que pour permettre la circulation des trains de fret.



Aménagements et Infrastructures
Les voies d'évitement



LIGNE PAU – CANFRANC : INTERMODALITE, LES SOLUTIONS EXISTANTES

Alban LEBLOND, Chargé de mission contrats opérationnels de mobilité, région Nouvelle-Aquitaine, évoque les solutions existantes en termes d'intermodalité, notamment sur la manière de se déplacer et d'enchaîner les déplacements sur un trajet. Il s'agit de faciliter les déplacements locaux permettant de partir de chez soi pour accéder à la gare, ou bien, une fois, arrivé à la gare, de rejoindre son point de destination finale. Il mentionne par exemple les autorités organisatrices locales qui s'occupent de toutes les mobilités à l'intérieur de leur périmètre (les communautés de communes du Haut-Béarn et Vallée d'Ossau, la communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées). A ce titre, il explique que la ligne est bien dotée en termes de solutions de premier et dernier kilomètre. Enfin, il est mentionné la question des infrastructures permettant de compléter les services (voiries, trottoirs, continuités douces) et de s'inscrire dans des déplacements décarbonés.

Ligne Pau-Canfranc
Intermodalité: les solutions existantes

CC HAUT-BÉARN

Mobilité douce

- Réseau cyclable sécurisé en cours de développement
- Offre diversifiée en matière de **vélo à assistance électrique (VAE)**: Oloron, Bedous, Ogeu-les-Bains
- Ateliers d'entretien et ateliers d'apprentissage

Navettes et transports à la demande

- Navettes urbaines et périurbaines (Oloron)
- Service de **transport à la demande** sur 11 communes de la Vallée d'Aspe

Covoiturage

- Financement du **covoiturage** avec BlaBlaCar Daily

CA PAU BÉARN PYRÉNÉES

Abonnement combiné

- Car + réseau Idelis dans les Pyrénées-Atlantiques et sur le réseau de l'agglomération de Pau
- Correspondances avec le réseau Idelis à et Croix-du-Prince et à Pau

Les lignes de cars régionaux 550, 551 et 552

CC VALLÉE D'OSSAU

Mobilité douce

- **15 VAE** (3 stations de vélopartage, dont 1 à Buzy, près de la gare)
- **Vél'Ossau**: service de location de vélo et VAE (durée de 1 à 3 mois)
- **Véloroute** de 23 km

Transports à la demande

- **OssauLib'**: transport à la demande (17 points de destination dont gare de Buzy)
- **Navette OssauLib'** (entre Laruns et Gan, puis Pau via les bus Idelis)

TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenant 2 (habitant de Lescun)

- Je souhaiterais faire une remarque de vocabulaire : il est mentionné la réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc. Si la ligne est réouverte, est-ce à dire, que les gares seront-elles-aussi réouvertes ? Il ne s'agit pas de créer, mais de rouvrir les gares qui existaient dans le passé. Dans l'état actuel du projet, il est proposé le rétablissement d'une gare. Il est nécessaire de tenir compte des personnes qui résident proche d'une gare, ainsi que des questions touristiques posées.

Réponse de Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

- Sur la définition des critères permettant de définir le choix des haltes entre Bedous et l'entrée du tunnel du Somport, du point de vue du gestionnaire d'infrastructures, Olivier MARTY précise qu'il est nécessaire de trouver un équilibre entre le nombre de haltes (correspondant au nombre de trains les desservant) et la capacité de la ligne à accueillir tous les types de trains. Il précise que cet équilibre est au cœur de la concertation. Il ajoute que plus un train s'arrête, plus il met du temps à parcourir l'espace entre deux gares, entre un point A et un point B. Plus le temps est long entre deux points, moins il y a de trains sur l'ensemble de la journée. Il existe également un deuxième critère qui est celui du service rendu et attendu par le territoire et sur lequel l'autorité organisatrice devra se prononcer : soit des trains avec des nombreuses dessertes ou bien des trains avec moins de dessertes.

Intervenant 3 (habitant d'Accous)

- J'ai souvenir d'avoir pris le train avec mon grand-père à Canfranc pour faire des courses. Nous partions de la gare d'Accous : il me plairait de faire la même chose avec mes petits-enfants. Il y a des gares qui ne sont plus utilisées, notamment celle d'Accous, alors qu'il s'agit d'une localisation touristique et sportive. Comment les personnes qui s'arrêtent à Bedous pourront venir à Accous ? Est-ce que les arrêts prévus ou non dans le projet sont déjà bloqués ? Quel est le critère de définition des haltes ?

Intervenant 4

- Je souhaiterais partager mon indignation concernant la ligne 55, et les nombreux trains annulés entre Bedous et Oloron-Sainte-Marie. Je souhaiterais avoir une explication. Nous ratons de nombreuses correspondances, pas seulement à Pau, mais plus largement au niveau national. Cela est dommageable.

- Je souhaiterais également évoquer les voies d'évitement : combien de mouvements, de manœuvre sont estimés à Bedous ? Bedous serait un transit. Quel serait le transit passager et marchandises ?

Réponse de Pierre SIGUIÉ, Responsable du secteur de la mobilité, région Nouvelle-Aquitaine

- Sur le sujet des suppressions des trains, Pierre SIGUIÉ rejoint la remarque du participant sur son caractère dommageable. Il est à noter une dégradation depuis septembre. SNCF Voyageurs serait plus à même de répondre sur ces questions. Pierre SIGUIÉ évoque notamment des difficultés sur la maintenance de certaines rames qui nécessitent de longues opérations de maintenance. Il préexiste également des difficultés au niveau des effectifs du personnel, qui ne permettent pas de faire face correctement à des absences inopinées. Par exemple, lorsque des agents partent en formation, il n'est pas toujours possible de leur trouver des remplaçants pour assurer le service. Il conclut en mentionnant une attente forte d'éléments plus précis de SNCF Voyageurs afin de mieux répondre à cette question.

Réponse de Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

- Olivier MARTY précise que la situation de Bedous est celle d'une gare qui verra passer des trains ayant vocation à traverser la frontière, des trains longue distance voyageurs ainsi que des trains TER pour ceux qui se rendraient à Canfranc. Les futures installations de Bedous (croisement et terminus partiel) permettront d'observer des retournements de trains TER terminus Bedous depuis Pau.

Réponse de Martin BOS, Chargé de mission offre ferroviaire, région Nouvelle-Aquitaine

- Le nombre de mouvements de trains à Bedous sera une combinaison de trains terminus et de trains traversants. Les trains terminus seront au nombre de 12 (6 A/R), a minima 12 mouvements. Les trains traversants seront au nombre de 10 trains de fret AR, 2 trains voyageurs longue distance AR et 3 TER AR qui auront leur terminus à Canfranc. Au total, 42 passages seront observés à la gare de Bedous.

Intervenante 5

- Y-aura-t-il un jour des trains qui passeront la nuit ? S'il est souhaité de faire du fret et de le rendre rentable, avec des problèmes de croisement de train, est-il possible d'avoir un trafic plus important la nuit que le jour ? Sommes-nous certains que l'opérateur va rester SNCF ? Y-aura-t-il une sous-traitance à d'autres personnes souhaitant rentabiliser la ligne ? Quid des nuisances sonores la nuit ? Bedous est un point d'échos sur tout le village. Quels sont les chiffres ? Avez-vous bien conscience de tout cela ?

Réponse de Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

- Concernant la circulation de la ligne la nuit, la vocation du projet et de la ligne est de rétablir une liaison internationale. Olivier MARTY ajoute que cette liaison prend comme fondement la cohabitation sur la ligne du trafic de marchandises et du trafic de voyageurs. L'objectif est d'avoir ces deux types de trafic. Il préexiste des besoins voyageurs sur des trajets quotidiens et sur des trajets longue distance, ainsi que des besoins de transport de marchandises. Afin de pouvoir loger l'ensemble de ces transports sur la ligne à voie unique, il est nécessaire d'avoir des circulations de nuit qui complètent les circulations de jour. De fait, des trains de marchandises circuleront la nuit, et quelques trains le jour, au milieu des trains de voyageurs. Olivier MARTY précise que cette fréquentation la nuit pose la question des nuisances sonores et entend ainsi la remarque émise, notamment dans une configuration de vallée. Ces nuisances sonores seront étudiées dans l'étude du projet. Des aménagements seront ainsi définis permettant de limiter les impacts au niveau des trains de fret.
- Sur la question des opérateurs, il n'est pas encore possible, à ce stade du projet, de les identifier. Olivier MARTY précise qu'il y aura une mise en concurrence sur la partie sud-Aquitaine du trafic de TER. La Région attribuera un opérateur pour le trafic régional à horizon 2023. Il n'est pas connu, à ce jour, d'opérateurs des trains de longue distance voyageurs. La question demeure ouverte, notamment sur les accès d'ouverture aux réseaux et modalités d'attribution.

Intervenant 6

- Ne faudrait-il pas envisager, non pas des haltes telles que dessinées aujourd'hui, mais des haltes à la demande ? Cela existe dans d'autres régions de France. Ces arrêts à la demande pourraient être une solution. Urdos est intéressante pour les touristes en tant que halte, ainsi que pour la haute-vallée. Etsaut est également intéressante dans la mesure où le village se situe au croisement du GR10. De nombreuses personnes font le GR10 et pourraient être intéressées par un accès direct au train.

Réponse de Jonathan VILCHES, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine,

- Sur la question de l'arrêt à la demande, Jonathan VILCHES précise avoir rencontré avec SNCF Réseau des élus locaux quelques mois auparavant. Il ajoute que cette demande a bien été entendue de la part de la Région Nouvelle-Aquitaine, répétée dans la majorité des communes traversées. Il évoque, à titre d'exemple, une expérimentation à l'œuvre en Corrèze, et précise que la Région Nouvelle-Aquitaine a la capacité de le faire. En revanche, les arrêts à la demande peuvent être contraignants : une minute d'arrêt dans l'univers du ferroviaire représente un temps cumulé important, surtout si la demande est répétée. Par ailleurs, la topographie de la ligne devra être prise en compte pour vérifier la faisabilité technique des arrêts. Il précise, enfin, que la Région Nouvelle-Aquitaine

prendra en considération cette possibilité dans ses choix politiques futurs lorsque viendra la phase de réalisation.

Intervenant 7 (maire d'Accous, Danny BARRAUD)

- Je souhaiterais rebondir sur deux aspects. D'abord, la ligne actuelle fonctionne très mal. Ensuite, à Accous, il existe un pôle commercial important (Intermarché) ainsi qu'un foyer de vie 38 à 40 personnes en situation de handicap. Il a été évoqué des possibilités d'aménagements. Il pourrait être intéressant en ce sens, de faire une halte à Accous. Ce point serait à étudier.

Intervenant 8

- Je souhaiterais savoir à combien est estimé le nombre de trains de fret par jour et surtout le nombre de camions de ferroutage. La route n'est pas faite pour les camions et ne le sera jamais.

Intervenant 9

- Par rapport à ce qui été dit précédemment sur un ton anxieux, il est néanmoins possible de se féliciter que le débat ait lieu, que cette perspective puisse exister, même si elle demeure hypothétique. Sur la question du fret, comment faire en sorte qu'il y ait moins de camions ? De quelle façon limiter le transport par la route ? Cette question rejoint également la question du bruit. Ces questions de nuisances vont revenir dans les prochaines réunions et il convient de tenir compte de cet aspect.

Réponse de Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

- Olivier MARTY précise qu'en termes de trafic de marchandises, avec un objectif de réouverture de ligne (dont 10 allers-retours de trains de fret), 8 trains sur 10 pourraient être des trains d'autoroute ferroviaire, notamment ceux pour lesquels le report modal des camions qui circulent sur la RN134 pourrait être effectif. Il précise que cette dimension-là devra être détaillée, et la table-ronde prévue le 14 novembre sera l'occasion d'évoquer ces questions. Il ajoute qu'un dernier volet demeure important : celui de la régulation de la RN 134 qui est aujourd'hui une infrastructure de l'Etat. Cette question du report modal entre également dans le champ de discussion intergouvernemental du fait de la gestion du tunnel routier international du Somport.

Intervenante 10 (commerçante à Bedous)

- Je suis commerçante à Bedous et avais l'habitude de me rendre à Paris il y a quelques années. Aujourd'hui, pour se rendre à Paris, nous perdons pratiquement la journée. Autrefois, je partais de Bedous et arrivait à Pau afin de prendre le train de nuit, me permettant ainsi de faire des achats dans la journée et de rentrer le soir. Ce train de nuit

est capital pour les commerçants. D'autre part, le prix du train de jour est très cher, nous poussant à prendre l'avion.

Réponse de la salle

- Il est précisé, en réponse, à la question de la commerçante que le train de nuit Paris – Pau existe bien aujourd'hui et que le service a repris.

Intervenante 11

- Ces quinze derniers jours, de nombreux trains ont été supprimés : je confirme ainsi ce qui a été dit concernant leur suppression. En revanche, en cas de suppression, la Région remplace autant que faire se peut les trajets par les bus, de manière rapide. Il reste, en revanche, le problème du transport en vélo. Après Oloron-Sainte-Marie, il est difficile de mettre des vélos dans les bus et trains. J'ai également fait le constat, sur cette ligne, d'un nombre important de vélos dans les trains. Je souhaiterais ajouter qu'il y a de nombreux voyageurs qui se rendent dans la vallée notamment grâce à la présence du train, ainsi que des bus qui circulent. Pour autant, malgré ces dessertes, il manque de correspondances et les voyageurs parfois sont contraints de faire du stop. Les territoires doivent trouver des solutions, en plus de la SNCF.
- Comment comptez-vous compenser la fermeture de passages à niveaux ?

Réponse de Pierre SIGUIÉ, Responsable du secteur de la mobilité, région Nouvelle-Aquitaine

- Sur la question des vélos et de l'emport à bord des trains, leur transport est en effet limité. Au niveau de la Région, il est précisé qu'il est davantage encouragé le stationnement vélo en gare lorsque cela est possible. Il est ajouté qu'un grand nombre de vélos à bord de trains entraînent des conflits d'usage entre les passagers. Il est également précisé la mise en place de système de réservation de places vélos, à l'œuvre à Hendaye, une initiative qui pourrait constituer une piste pour l'avenir de la ligne.

TABLES RONDES : INTELLIGENCE COLLECTIVE

L'animatrice Rouge Vif rappelle les consignes de l'atelier, posant en fil rouge la question suivante : « *comment favoriser le report modal, soit le transfert du trafic de voyageurs d'un mode de transport (la voiture) vers le transport ferroviaire, plus respectueux de l'environnement ?* »

Les participants étaient invités à identifier leurs attentes et leurs besoins pour favoriser l'usage du train dans les déplacements du quotidien.

Répartis en 4 sous-groupes et sous la forme d'un « World Café » :

- 2 groupes ont traité la thématique 1 concernant l'expérience voyageurs « *en gare dans le train : comment renforcer l'expérience voyageur ?* »,
- 2 groupes ont traité la thématique 2 concernant la question du dernier kilomètre.

Chaque groupe avait 30 min d’atelier pour traiter leur thématique de travail. Un temps de restitution en plénière a été engagé en fin de séance pendant une quinzaine de minutes afin de partager à l’ensemble des participants toutes les contributions émises.

Synthèse des contributions en temps d’atelier par groupe

Thématique n°1 « en gare et dans le train, l’expérience voyageur »

Quels aménagements et infrastructures ?	Quels services ?
<p>Mobilités douces</p> <ul style="list-style-type: none"> . Aménager davantage de stations vélos, notamment à Pau et à Buzy . Mettre en place des bornes de recharge de véhicules électriques . Mettre en place des systèmes de location de véhicules . Etudier l’augmentation du nombre de vélos transportables en train <p>Mobilités actives</p> <ul style="list-style-type: none"> . Développer des parkings gratuits <p>Système de conciergerie</p> <ul style="list-style-type: none"> . Installer un service de consignes en gare <p>Confort</p> <ul style="list-style-type: none"> . Installer davantage de toilettes en gare . Aménager des abris confortables <p>Accessibilité</p> <ul style="list-style-type: none"> . Améliorer l’accessibilité des escaliers en gare de Pau (pour les valises à roulette) <p>Dans le train</p> <ul style="list-style-type: none"> . Installer des bornes de recharges de téléphones et vélos à l’intérieur des trains 	<p>Billettique</p> <ul style="list-style-type: none"> . Principe du billet unique : train et vélo ; train et taxi ; train et minibus . Améliorer les bornes de billets et leur praticité <p>Application et téléphone</p> <ul style="list-style-type: none"> . Développer des applications telles que le géotrain <p>Signalétique et information</p> <ul style="list-style-type: none"> . Lisibilité de l’offre des modes de transport complémentaires : en gare et dans le train

Synthèse des contributions en temps plénière

Sur la question des aménagements et infrastructures, il est synthétisé et rapporté par un représentant de chaque groupe en temps plénière toutes les contributions émises lors des temps de travail individuel.

○ **Groupe 1**

Espace de convivialité et confort

Le groupe a soulevé la question des gares peu accueillantes, comme celle de Bedous qui se limite à un simple arrêt, un grillage et une descente. Il a été suggéré de prévoir des abris pour protéger les passagers en cas de mauvais temps, créant ainsi des moments de convivialité entre les voyageurs qui attendent, que ce soit pour les navettes ou les trains.

Concernant le confort minimal des haltes, il a été souligné l'importance d'installer des toilettes dans toutes les gares, afin de faciliter l'attente des voyageurs.

Système de conciergerie

Les participants ont proposé de réinstaller des consignes en gare, un système abandonné il y a quelques années. Ces consignes seraient particulièrement utiles pour les cyclistes, leur permettant de déposer leurs bagages en toute sécurité.

Mobilités douces

La nécessité de bornes de recharge pour vélos électriques a également été évoquée, ainsi que la critique concernant l'éloignement de l'accès aux vélos à la gare de Pau.

Accessibilité

Pour les personnes à mobilité réduite, la question des escaliers a été mise en avant : il est souvent difficile de manipuler les bagages, notamment les valises à roulettes.

Mobilités actives

Par ailleurs, la nécessité de proposer des parkings gratuits a été revendiquée.

Billettique et prix des billets

Le groupe a également fait remarquer que les bornes de recharge pour téléphones et les bornes de vente de billets étaient peu pratiques et difficiles à utiliser. Enfin, la question du coût élevé des trajets en train a été soulevée.

○ Groupe 2

Billettique et système d'interopérabilité des billets

Avant de prendre le bus ou le train, il est souhaité d'introduire un billet unique combinant plusieurs moyens de transport (train + bus, train + taxi).

Il a également été demandé de rendre les bornes d'achat de titres de transport plus lisibles, avec des écrans moins affectés par le soleil ou la buée. Par ailleurs, en cas d'empêchement physique, il devrait être possible d'acheter un billet auprès du contrôleur sans frais supplémentaires.

Mobilités douces

Une autre suggestion concerne la réservation de places pour les vélos dans les trains, afin d'augmenter la capacité d'accueil grâce à des aménagements spécifiques. Aujourd'hui, il est possible d'embarquer un plus grand nombre de vélos que prévu, mais des améliorations sont nécessaires.

Des difficultés ont également été signalées concernant l'utilisation des vélos mis à disposition des touristes et promeneurs (seulement 6 vélos disponibles en gare), ainsi que le manque d'informations claires sur la manière de les libérer en gare

Le « dernier kilomètre »

Le « dernier kilomètre » pose également problème : une fois arrivés à Bedous, les voyageurs manquent d’informations sur les moyens de transport locaux, tels que les minibus ou les navettes.

Interactions en gare et dans le train

Enfin, le groupe a souligné la nécessité de faire évoluer le rôle du contrôleur, en renforçant les interactions humaines. Il est souhaité que le contrôleur se rapproche des voyageurs, en étant plus qu’un simple agent de contrôle, et en favorisant des moments de convivialité avec les passagers, plutôt que de rester uniquement tributaires des outils informatiques.

Thématique n°2 « le dernier kilomètre, services et moyens »

Voiture	Mobilité douce	Transport en commun / partagé	Solutions numériques
. Covoiturage et coordination entre vallées	. Mise en place de bornes dans les villages pour les VAE . Davantage de places de trains pour transporter les vélos	. Navette à la demande dédiées aux gares . Bien adapter l’amplitude horaire	. Solution combinant numérique et voiture . Mise en place d’un site numérique permettant le covoiturage . Information sur les solutions du dernier kilomètre (site web/ affichage)

Synthèse des contributions en temps plénière

o **Groupe 1**

Les participants ont identifié trois types de voyageurs et leurs situations spécifiques pour répondre aux questions de la thématique 2 sur le dernier kilomètre. Ils ont d’abord opéré un travail d’identification de ces trois types de voyageurs, présentés comme suit :

- Le travailleur de la vallée ou l’étudiant qui tous les jours prend le train qui va à Pau, Oloron et qui revient
- Le touriste qui doit se rendre sur son lieu de randonnée, à son gîte
- L’habitant de la vallée qui va partir pour plusieurs jours et qui va aller loin (besoin d’un aller et d’un retour)

A partir de cette typologie, ils ont travaillé trois types de situations :

- Une solution de covoiturage adaptée aux travailleurs de la vallée basée également sur une solution d’entraide entre habitants des villages, nécessitant une formalisation pour mieux l’organiser.

- Une navette à la demande, mais avec des interrogations concernant son amplitude horaire : à quel moment part-elle ? Quand revient-elle ? Quels sont les lieux qu'elle dessert ?
- Le vélo : il faut examiner la disponibilité des places pour les vélos dans les trains ainsi que la disponibilité des vélos à la sortie des gares, en soulevant également la question des bornes de recharge.

Enfin, la question de l'information est centrale. Le groupe a envisagé une solution sous forme d'un site web accessible au moment de l'achat du billet, avec des informations affichées en gare et dans des lieux tels que les offices de tourisme ou les supermarchés.

○ **Groupe 2**

Arrêts et haltes

Le groupe a constaté que les arrêts à la demande posaient problème lorsqu'il y avait trop peu de haltes, créant ainsi une contrainte pour les usagers.

Dernier kilomètre

Concernant le « dernier kilomètre », actuellement, le trajet entre Pau et Bedous se termine à Bedous, avec une correspondance en bus vers Canfranc, desservant plusieurs arrêts (Accous, Lescun, Urdos). Il est demandé aux intervenants : « *qu'en sera-t-il une fois que le train ira jusqu'à Canfranc ?* »

Il est mentionné qu'Accous pourrait devenir un arrêt stratégique, notamment en raison de la présence de l'entreprise Toyal, qui emploie 150 salariés, ainsi que pour les sportifs de la région. Pour les touristes, la problématique du « dernier kilomètre » reste majeure : avec une seule navette à la demande actuellement disponible, il devient difficile de gérer l'arrivée simultanée de plusieurs groupes de voyageurs se rendant à Bedous ou Lescun.

Le développement des vélos à assistance électrique (VAE) reste encore limité et pourrait être renforcé.

Infrastructures locales et ferroutage

En ce qui concerne le ferroutage (transport combiné camions + trains), il ne sera pas obligatoire et présente plusieurs contraintes, n'offrant pas d'avantages immédiats pour les habitants locaux, et risquant même de réduire certains services.

Transport et infrastructures pour les touristes

L'aménagement de wagons spécifiques pour transporter plusieurs vélos serait une solution idéale, sachant que de nombreux touristes viennent pratiquer le cyclisme, le deltaplane, et d'autres activités de plein air.

Confort des voyageurs en gare

En termes de confort des voyageurs, la gare de Bedous dispose d'un préau très petit qui ne permet pas de s'abriter correctement. Il est nécessaire d'améliorer cette infrastructure pour mieux répondre aux besoins des usagers.

INTERVENTIONS A L'ISSUE DU TEMPS PLENIERE

Intervenante 12

- Nous souhaitons garder les personnes au guichet à Oloron Sainte-Marie.

Intervenante 13

- Une belle expérience du voyageur est la beauté du trajet

Réponse de de Pascal PETEL, Direction Régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions

- Concernant l'information voyageur, elle doit être intermodale. Il est précisé qu'elle doit être travaillée avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport. Une gare est un pôle d'échange, un pôle de mobilité. Pascal PETEL précise que pour l'utilisateur qui arrive en gare et prend le train, il est nécessaire que les informations sur les autres modes de transport, en plus de l'information concernant les horaires de train, leur soient transmises. Il s'agit d'un travail actuellement engagé. Il précise qu'il y aura également sur certains secteurs de l'information touristique.
- Concernant les abris-vélos et notamment les hubs de mobilité, il est déployé en Nouvelle-Aquitaine, des abris-vélos sécurisés dans des gares et haltes dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités. Ces abris-vélos font l'objet de réflexion avec les acteurs locaux afin de réfléchir à la pertinence de leur implantation sur certaines gares et haltes. Il s'agit véritablement de la vision portée par Gares & Connexions, d'une vision globale concernant la mobilité.

Réponse de Jonathan VILCHES, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine,

- Jonathan VILCHES remercie les participants pour toutes les contributions apportées lors de cet atelier. Concernant la question du tourisme, il précise que sera engagé un travail portant sur le matériel roulant qui pourrait être utilisé. La beauté du paysage sera un atout indéniable : à ce titre, il pourra être envisagé un matériel roulant spécifique. La deuxième piste concerna l'usage de trains existants et qui seront mis en place sur cet itinéraire, y associer des services complémentaires à bord. Il rappelle que la Région Nouvelle-Aquitaine prend en compte toutes les contributions issues de cet atelier, notamment la question de l'arrêt à la demande.

CONCLUSION

Marion THENET, garante de la CNDP, conclut la séance et remercie les participants de la richesse de leur participation. Elle rappelle les dates de la concertation ainsi que les modalités de participation, et précise la tenue de l'atelier du jeudi 17 octobre à Lescun concernant les passages à niveaux sur tout le tronçon de la ligne. L'animatrice rappelle aux participants, avant

de clore la séance, la possibilité de contribuer sur le site internet du projet (www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc) ainsi que par courrier ou courriel.

Une participante (intervenante 14), avant que la séance ne soit définitivement arrêtée, pose une dernière question aux intervenants : « comment allez-vous quitter la vallée ? ». Jonathan VILCHES précise que les équipes sont également confrontées aux problématiques de suppression des trains et prendront donc le bus le lendemain.

Un participant (intervenant 15) conclut en rappelant que la ligne Pau – Canfranc a toutes les caractéristiques d’une ligne ferroviaire mythique.

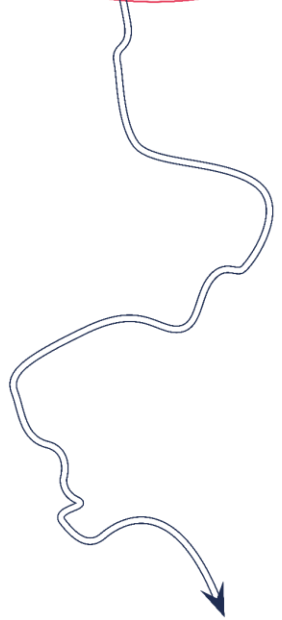
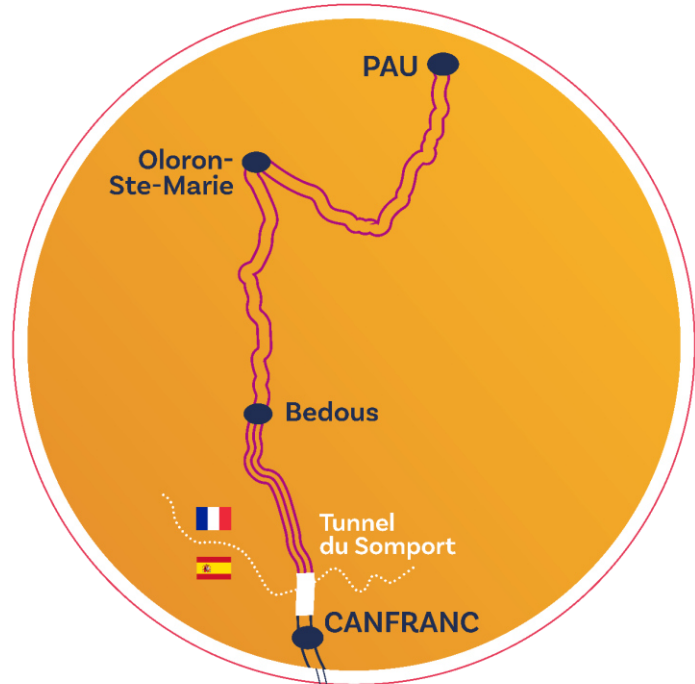
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Atelier thématique Passages à niveau et franchissement de voie

17 octobre 2024
Salle du Lauzart – Lescun





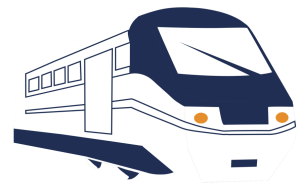
vers
SARAGOSSE

PROPOS INTRODUCTIFS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

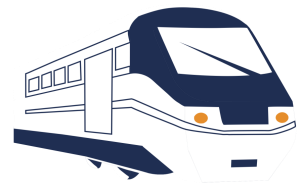
Concertation préalable du public





Vincent METZGER

Conseiller municipal, Lescun



Avec nous ce soir

- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Marine MONNIER**, Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Marion THENET**, garante de la CNDP



Déroulé de la réunion

18h
Lancement
de la
réunion

TEMPS 1
Modalités de la
concertation

Propos
introdutifs

TEMPS 2
Présentation
du projet

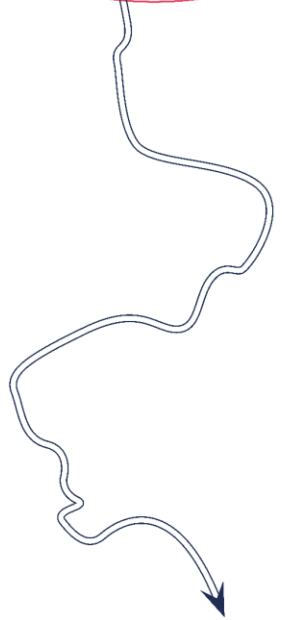
TEMPS 3
Passages à niveau
et franchissement
de voie : grands
principes et
hypothèses de
travail

TABLES RONDES
(50 mn)

Vos observations,
vos questions

20h
Clôture





vers
SARAGOSSE



LE MOT DES GARANTS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

Habilitée à prendre des décisions en son nom propre



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

Ne dépend ni des responsables des projets, ni du pouvoir politique



Elle défend un droit :

“
Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Un droit qui sert à quoi ?

A débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises

Pourquoi ce projet ?

A débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre

Comment ?

A débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser

À quelles conditions ?

A permettre l'information et la participation de tous et de toutes tout au long de la vie du projet.

Du suivi dans le temps

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Les missions du garant

En amont du lancement de la concertation, il réalise une **étude de contexte** auprès des différents acteurs et parties prenantes du projet afin de conseiller utilement le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier, des modalités et du calendrier de la concertation .

Pendant la concertation,

- il **veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées** sur le projet et au respect des étapes du processus décisionnel auprès des populations concernées;
- il **favorise l'expression** des participants à la concertation ;
- il assure **un rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

Les missions du garant

Dans le délai d'un mois, au terme de la concertation préalable, il réalise un **bilan** de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une **synthèse des observations et propositions présentées** et, le cas échéant, mentionne **les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable**.

Le bilan de la concertation préalable est rendu public par le garant à compter de la fin de la concertation. Il fera partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Concertation préalable

Une concertation préalable, au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement

« permet de débattre de **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** principales du projet .../... des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement** et **l'aménagement du territoire**.

Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un **projet**, son **absence de mise en œuvre**. Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable... »

et ce jusqu'à l'enquête publique.

Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17

- Les garant.e.s transmettent au Maître d'ouvrage **leurs recommandations** à la suite de leur étude de contexte.
- **Le maître d'ouvrage est pleinement responsable** du choix des modalités, de l'organisation de concertation et de la qualité des documents supports de concertation.
- **La CNDP ne valide pas en commission** les modalités de concertation, la qualité et la complétude du dossier de concertation.
- Ultérieurement à la concertation préalable, **il n'est mis en place une concertation continue** jusqu'à l'enquête publique **que si le Maître d'ouvrage le décide.**

Qui sont les garant.e.s ?

Richard Pasquet

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Marion THENET

marion.thenet@garant-cndp.fr

CNDP - Garants de la concertation sur le projet
de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



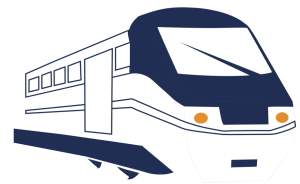
vers
SARAGOSSE

CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC COMMENT PARTICIPER ?

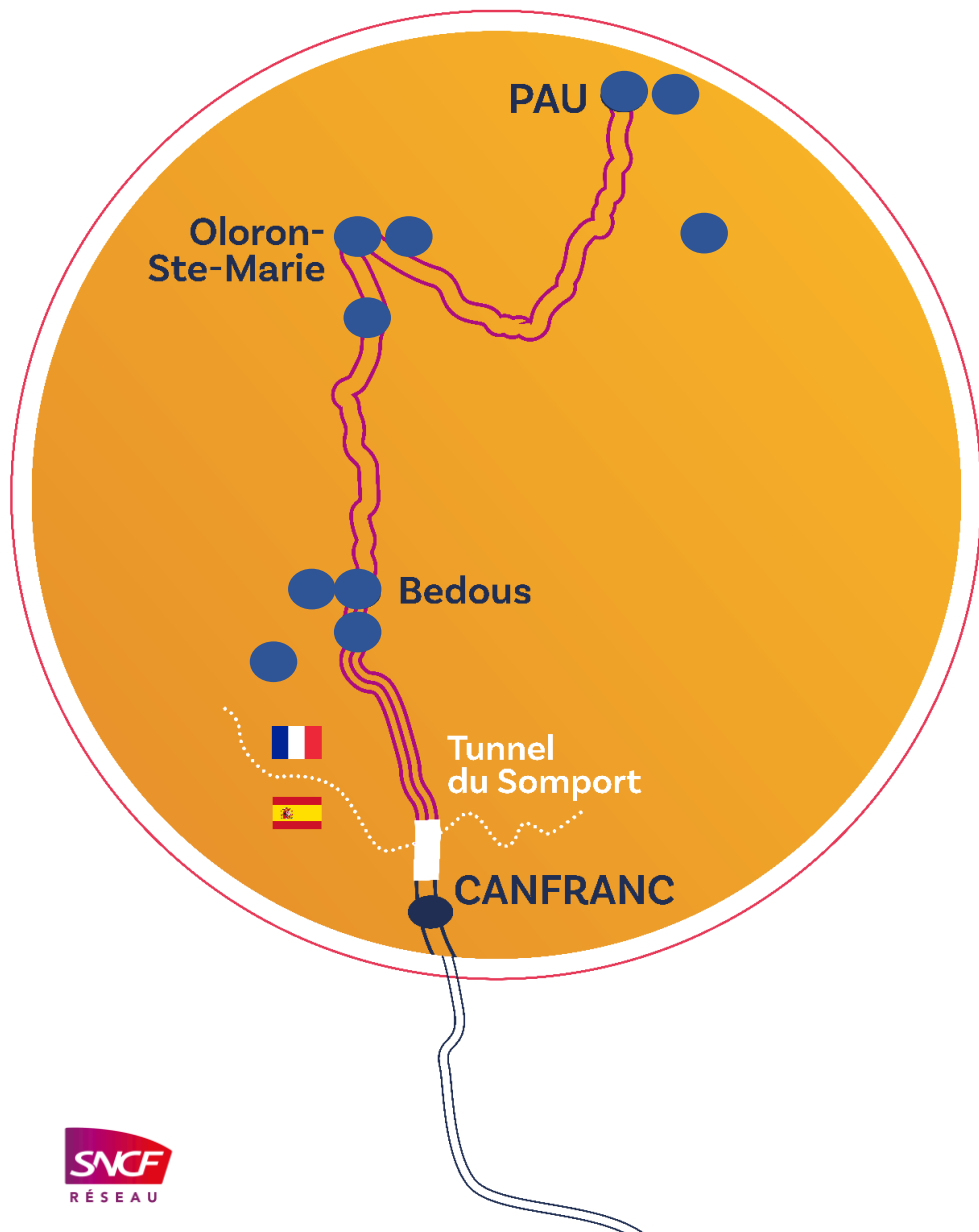
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Les rendez-vous de la concertation



Mardi 24 septembre 2024 18h-20h

Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Marché de Bedous

Place François Sarraillé, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h

Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h

Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Les impacts environnementaux

Château Fénart, 2 rue du château Fénart, à Bedous
Accès libre

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h

Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

Lundi 16 décembre 2024 18h-20h

Réunion publique de clôture

Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]



Le site de la concertation



<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

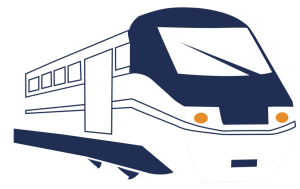


Pour s'informer

- Les rendez-vous de la concertation
- L'actualité de la concertation
- Les documents de la concertation
- Ressources: en savoir plus
- Les fiches thématiques

Pour contribuer et poser des questions

- Espace « exprimez-vous »



Informations pratiques

CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
contributions ou questions portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CONTACTER LES GARANTS DE LA CNDP
contributions ou questions portant sur la concertation

CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr



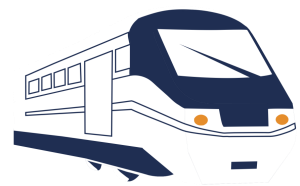
vers
SARAGOSSE

PRESENTATION DU PROJET

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le périmètre du projet

Côté français

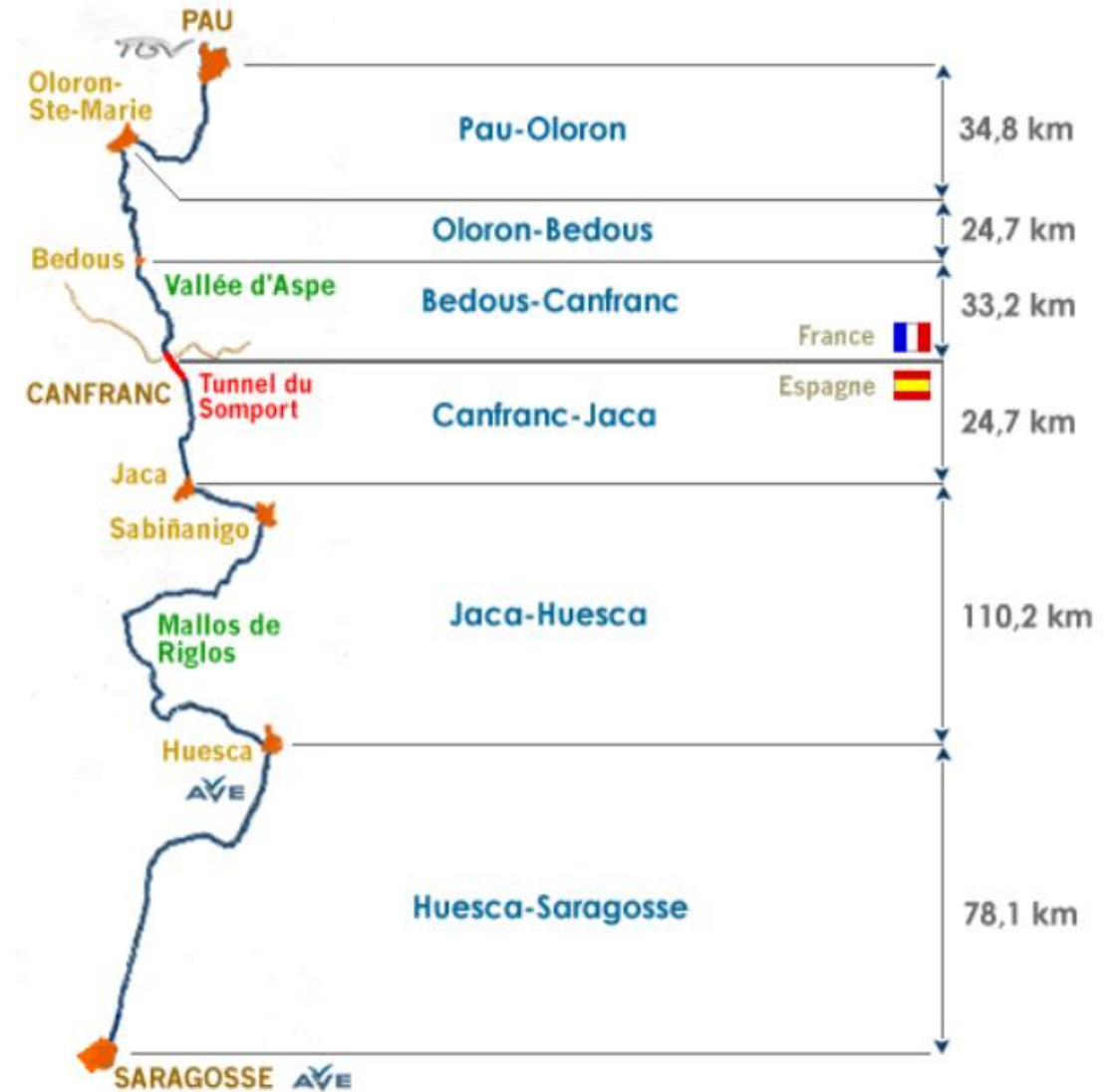
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- **l'État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- **l'État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- la **Région Nouvelle-Aquitaine**
- la **Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.



Cofinancé par
l'Union européenne



Soutien technique





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le périmètre du projet porté à la concertation



SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national



SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage



Olivier MARTY
Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Valérie DE LA FUENTE
Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



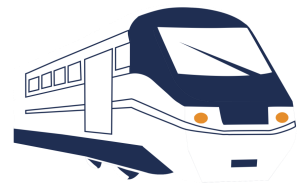
Marine MONNIER
Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Pascal PETEL
Directeur régional adjoint Directeur du développement SNCF Gares & Connexions



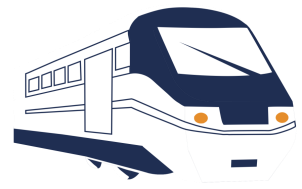
Fabrice ELDUAYEN
Directeur de Projets Direction régionale SNCF Gares & Connexions



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

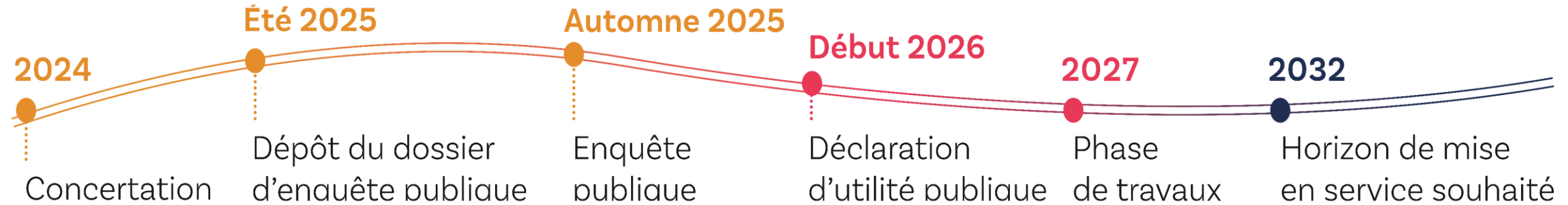
Les aménagements et travaux envisagés

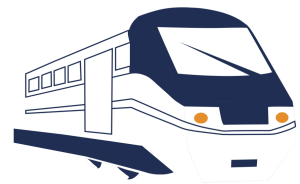
- **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estanguet ;
- **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaies avec modernisation des supports ;
- **Créations de voies d'évitement (5)** permettant une amélioration de l'offre de service ;
- **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- **Mise au gabarit de ferroutage** ;
- **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le calendrier du projet





Ambition et enjeux socio-économiques du projet

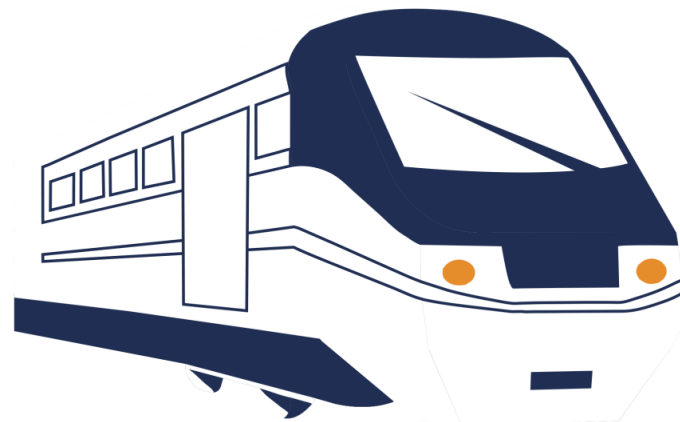
Sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
par la diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 134

Facilitation de l'accès aux services et à l'emploi

par l'amélioration de la desserte en transport en commun des établissements recevant du public depuis la haute vallée d'Aspe

Phase chantier : création d'emplois
notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires

Création d'un nouveau modèle de multimodalité
entre les communes ou sites alentours



Amélioration de l'attractivité des communes du territoire
par la facilitation des déplacements pendulaires, et donc la création d'emplois à l'échelle locale

Redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes...
par la création d'1 à 2 nouvelles haltes

Accompagnement du développement de l'offre touristique

- par la facilitation des dessertes du Parc National des Pyrénées, des itinéraires de randonnées pédestres, des stations de ski
- par l'accessibilité renforcée des monuments (fort du Portalet...)



Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

- Le projet fera l'objet d'un **appel à projet** en vue d'obtenir **des subventions européennes** pour sa phase de réalisation





vers
SARAGOSSE

PASSAGES À NIVEAU

Les grands principes

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Passages à niveau

Les grands principes

Passage à niveau (PN): Croisement d'infrastructure dans un même plan, entre un réseau ferré et une voirie routière

LES GRANDS CHIFFRES À CONNAITRE

- **15 000 passages à niveau en France** (1 900 en Nouvelle Aquitaine)
- traversés chaque jour par **16 millions de véhicules**
- **450 000 fermetures/jour** pour le passage d'un train



UNE GESTION CONJOINTE

Infrastructure ferroviaire : **SNCF RESEAU**

- ✓ hors agglo: Conseil Départemental
- ✓ **route départementale** en agglo. : Conseil Départemental, Commune
- ✓ **route (inter)communale** : Commune, Agglomération ou Com Com

...et les Forces de l'Ordre



Passages à niveau

Les grands principes

4 CATÉGORIES DE PN

Arrêté ministériel du 18 mars 1991 modifié en 2017

72% des PN

+1^{ère} catégorie : PN muni de feux et de demi – barrières

18% des PN

+2^{ème} catégorie : PN muni de panneau Croix de Saint-André avec ou sans panneau stop / PN muni de feux rouge sans barrière

5% des PN

+3^{ème} catégorie : PN piétons

5% des PN

+4^{ème} catégorie : PN privés



1^{ère} catégorie (4 demi-barrières)



1^{ère} catégorie (2 barrières)



2^{ème} catégorie (feu rouge clignotant sans barrières)



2^{ème} catégorie (Croix de Saint-André)



3^{ème} catégorie (piétons)



4^{ème} catégorie (privé)



Passage à niveau Accidentologie en France

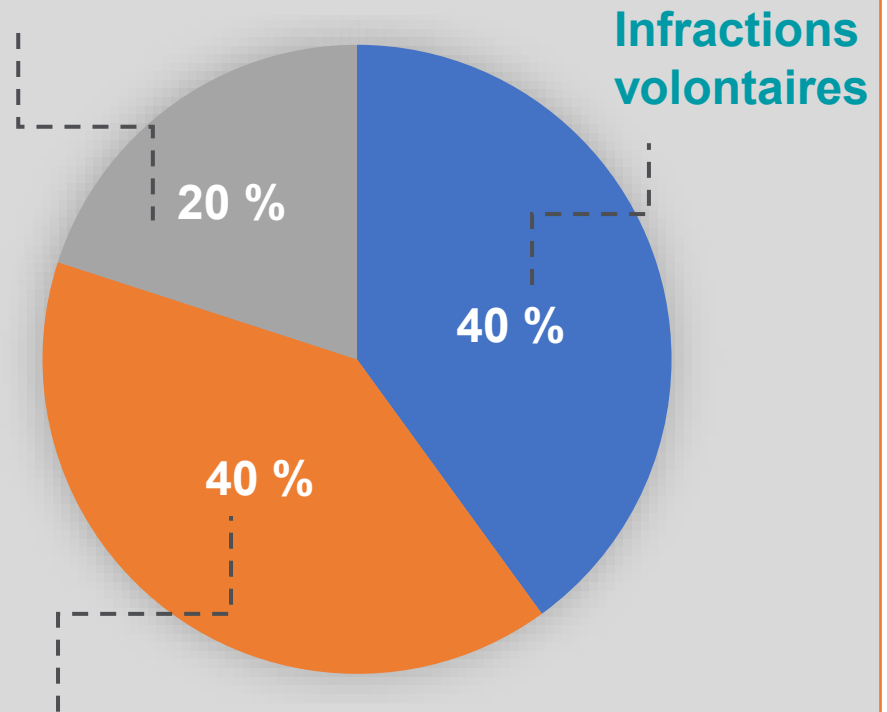
98% des accidents sont dus à un non-respect du code de la route

L'accidentologie aux passages à niveau



Analyse des causes issues d'une étude menée par le cabinet d'étude *sector*

Prise au dépourvu



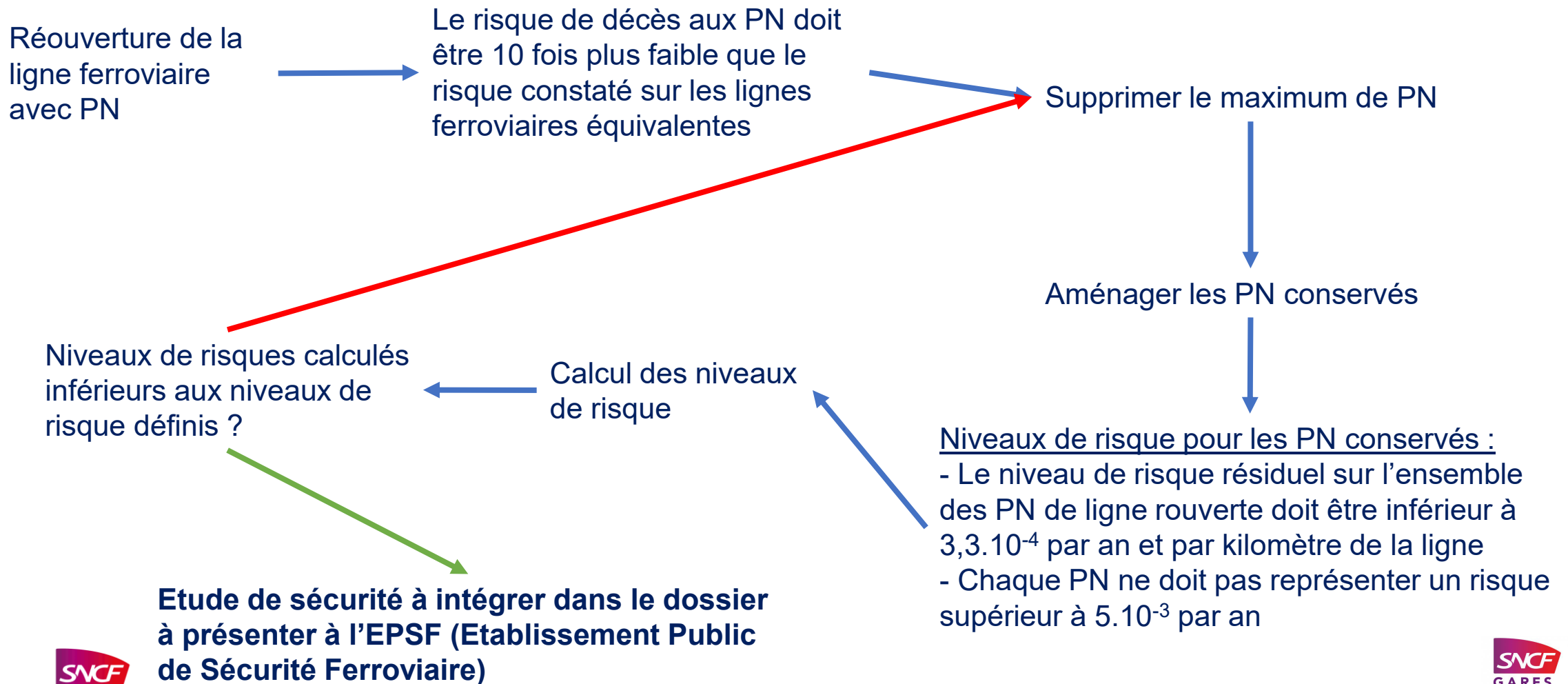
Infractions involontaires

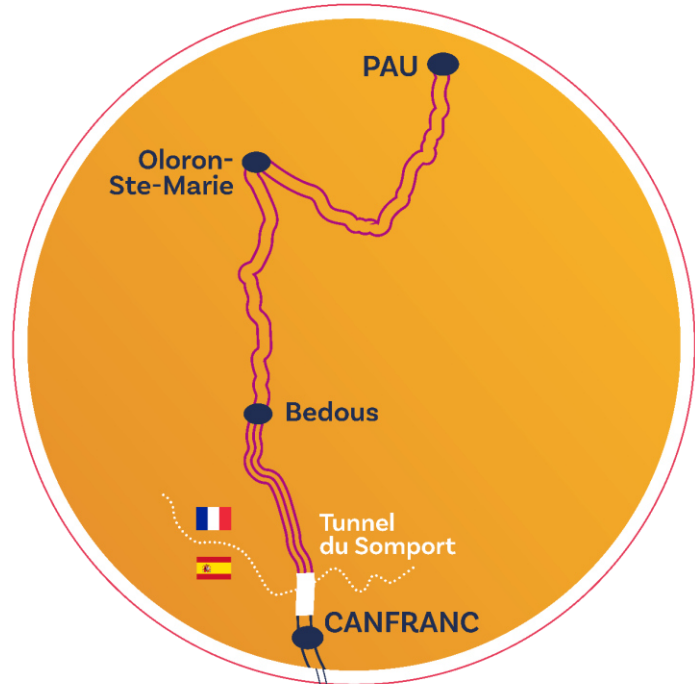


Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

Maintien ou suppression: les étapes de mise en œuvre de l'étude de criticité

En France, lors de la réouverture d'une ligne ferroviaire, les passages à niveau ne peuvent être maintenus que si le risque lié à leur traversée, et cumulé sur la totalité de l'axe, est **diminué d'un coefficient 10** entre la situation initiale et celle au moment de la réouverture.





vers
SARAGOSSE

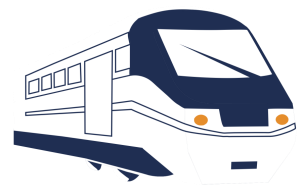
PASSAGES À NIVEAU

Les hypothèses de travail sur la ligne Pau-Canfranc

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc

Les 50 passages à niveau de la ligne

Tronçon Pau - entrée d'Oloron-Sainte-Marie :

25 passages à niveau (PN)

- 15 PN SAL 2
- 5 PN à Croix de Saint-André
- 3 PN piéton
- 2 PN à barrières manuelles

Tronçon Oloron-Sainte-Marie - entrée de Bedous :

13 passages à niveau (PN)

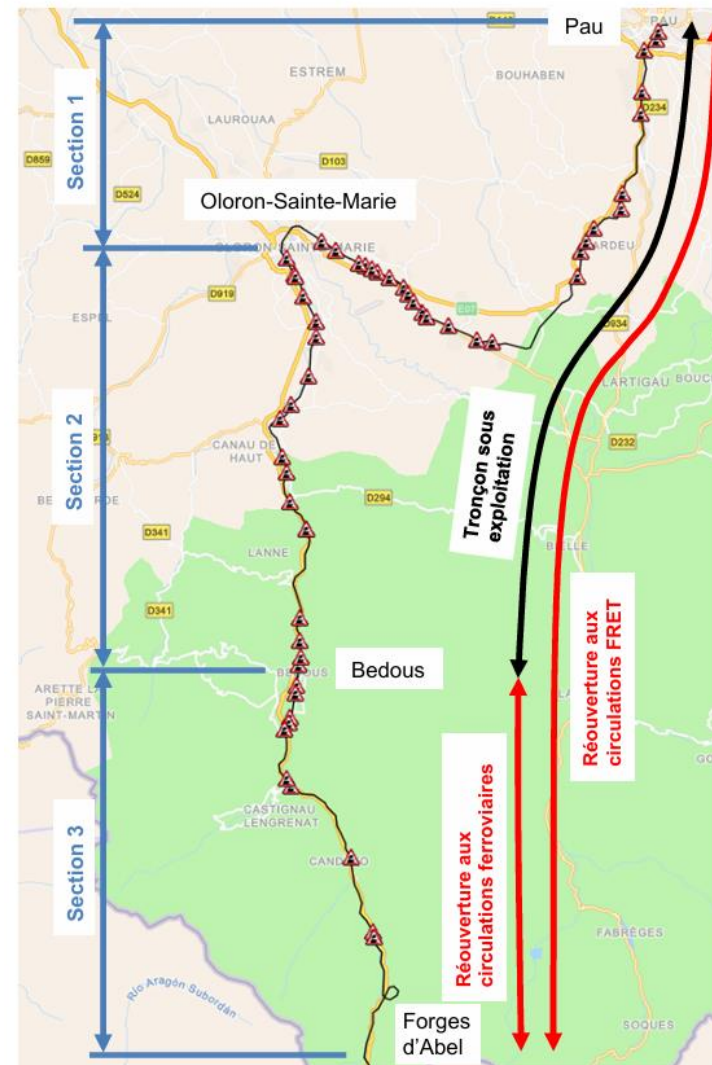
- 1 PN SAL 4
- 12 PN SAL 2

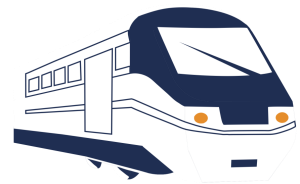
Tronçon Bedous-Forges d'Abel :

12 passages à niveau (PN)

- 4 PN SAL 2
- 8 PN non équipés

SAL 2: Signal Automatique Lumineux à deux barrières. Pour un passage à niveau, système de sécurité composé de signaux automatiques lumineux ainsi que de deux demi-barrières.





Passages à niveau

Bedous – Les Forges d’Abel: les passages à niveau à l’étude

LÉES-ATHAS



PN65 (RN 134 + RD 237)



LESCUN

PN66 (RN 134 + RD 239)

- Réouverture en SAL 2
- Mise en place d'une télésurveillance

ACCOUS



PN63 (RD 834 + rue)



PN64 (RD 834 + rue)



BEDOUS



PN61 (RD 834 + chemin privé)

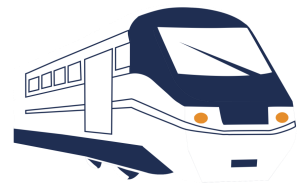


PN62 (RD 834 + rue)

URDOS



- PN67 (RN 134 + accès BV Urdos)
- PN68 (Rue Camous + chemin privé)



Passages à niveau

Pau – Bedous : les passages à niveau à l'étude

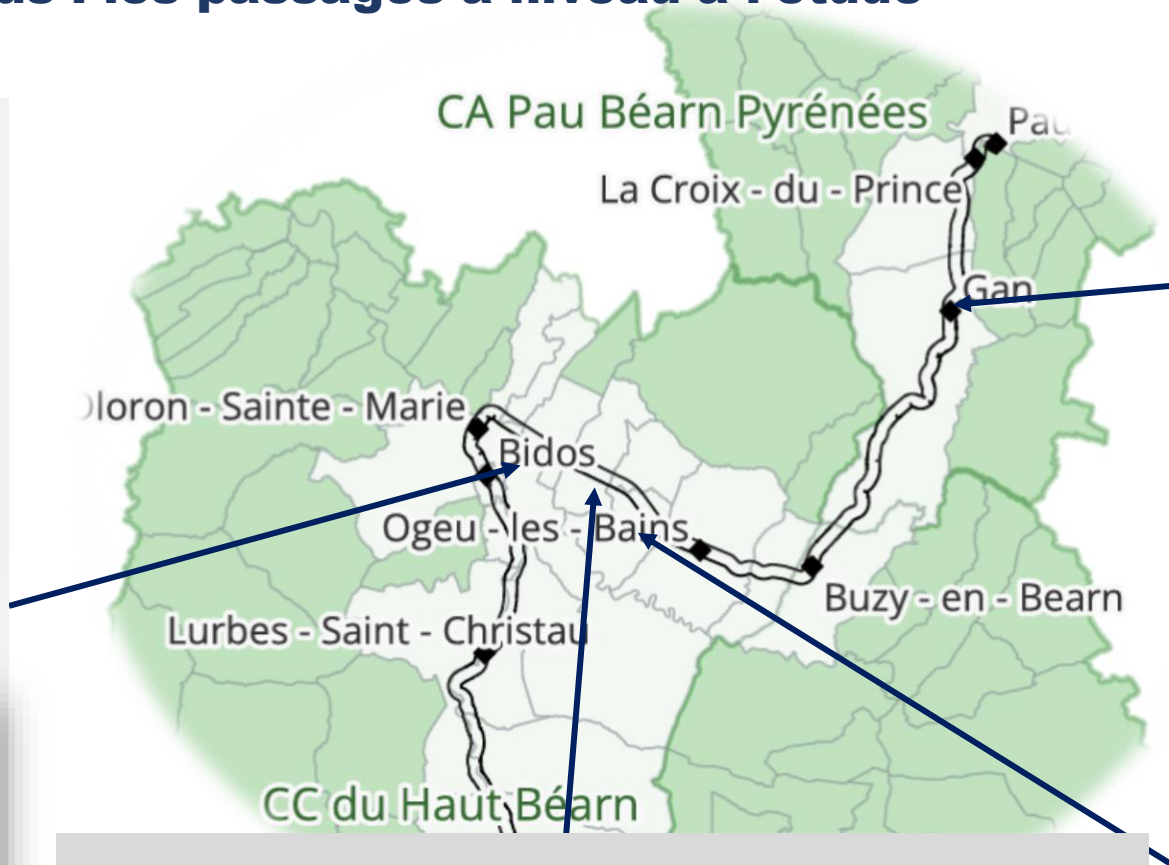
ESCOUT



PN28 (Chemin privé)



PN29 (Voie communale)



HERRÈRE



PN21 (Chemin privé)



PN22 (VC Route de Barthes)

GAN

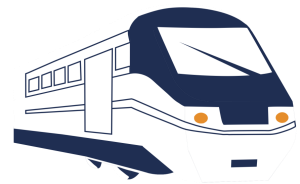


PN11 (Voie communale)

OGEU-LES-BAINS



PN19 (Voie communale)



Tronçon Pau-Oloron-Sainte-Marie

25 passages à niveau (PN)

➤ **10 PN inchangés**

(PN7, PN12, PN14, PN15, PN17, PN18, PN23, PN25, PN27, PN31)

➤ **6 PN à sécuriser**

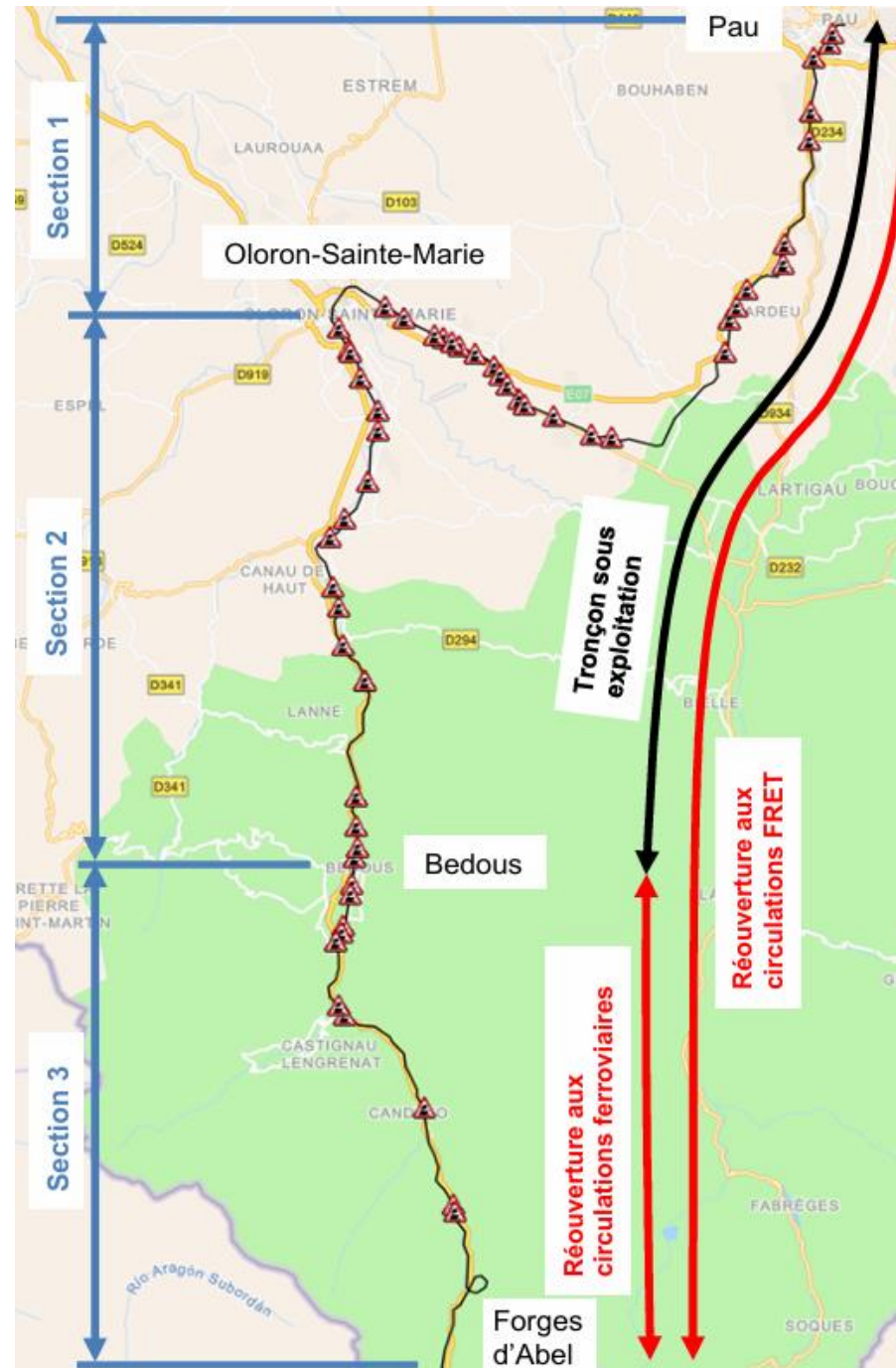
(PN2, PN3, PN4, PN6, PN20, PN30)

➤ **3 PN dont la suppression est prévue par SNCF Réseau**

(PN10, PN13, PN26)

➤ **6 PN proposés à la suppression**

(PN11, PN19, PN21, PN22, PN28, PN29)



Tronçon Oloron-Sainte-Marie-Bedous

13 passages à niveau (PN)

➤ **12 PN inchangés**

(PN7, PN12, PN14, PN15, PN17, PN18, PN23, PN25, PN27, PN31, PN34)

➤ **1 PN à sécuriser**

(PN53)

Tronçon Bedous-Forge d'Abel

12 passages à niveau (PN)

➤ **3 PN inchangés**

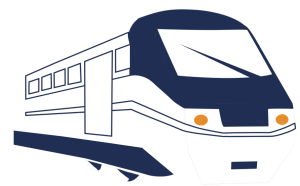
(PN56, PN58, PN59)

➤ **2 PN à sécuriser**

(PN60, PN66)

➤ **7 PN proposés à la suppression**

(PN61, PN62, PN63, PN64, PN65, PN67, PN68)



Passages à niveau

Focus : PN 53 (Sarrance)

Spécificités

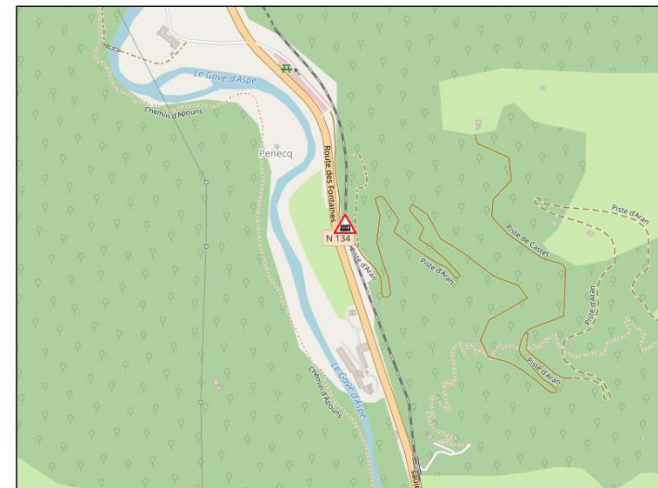
- **PN rural** situé au croisement entre un chemin forestier et la voie ferrée, sur la commune de Sarrance.
- PN équipé de **barrières coulissantes**, sur toute la largeur de la chaussée.
- Passage de la **transhumance** et équipé de dispositifs complémentaires visant à retenir et regrouper le bétail.

Trafic

- Emprunté par tous types de véhicules, ainsi que par des piétons.
- Le TMJA estimé à l'horizon 2050 est de **1 véhicule par jour**, 2 sens confondus ;
- La part du trafic de poids lourds empruntant le PN représente 0% du trafic ;

Projet

Le PN n°53 est maintenu dans le cadre du projet, pour le passage des troupeaux.





Passages à niveau

Focus : PN 66 (Lescun)

Spécificités

- **PN routier** situé à mi-chemin entre Accous et Cette-Eygun, sur la commune de Lescun (tronçon 3, actuellement fermé aux circulations ferroviaires).
- **PN dépourvu de tout équipement.** Il est franchi par la route de Lescun (route courbe, visibilité du franchissement mauvaise du fait de la proximité du carrefour avec la RN134 et de la géométrie du la RD239).

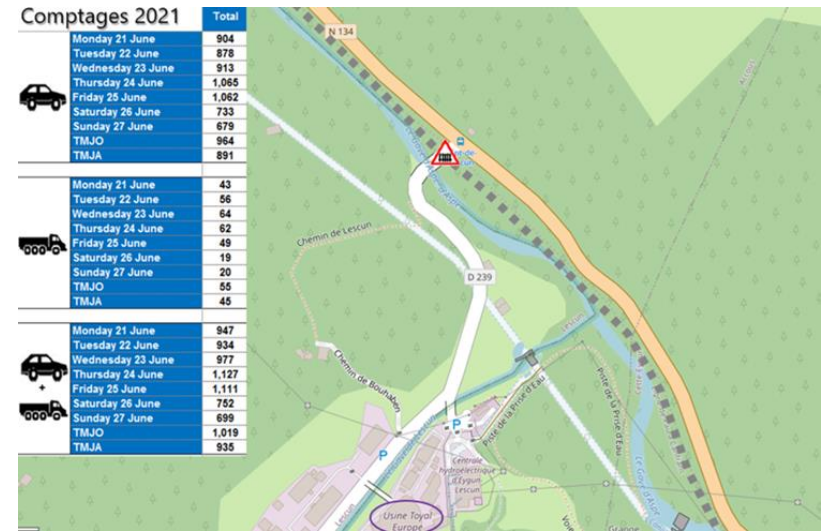
Trafic

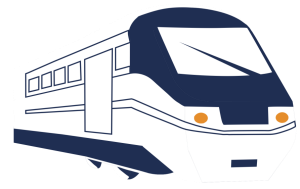
Trafic important :

- Le TMJA routier estimé à l'horizon 2050 est de **1050 véhicules** par jour 2 sens confondus ;
- Le TMJA piéton (issu des comptages piétons Sterela) de 2021 est de **2 piétons** par jour 2 sens confondus.

Projet (en lien avec la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique)

- **Réouverture en SAL 2**
- **Mise en place d'une télésurveillance**





Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LE PROJET - LE FRANCHISSEMENT DE VOIES – LES PASSAGES A NIVEAU



(15 min)



LES RÈGLES DU JEU

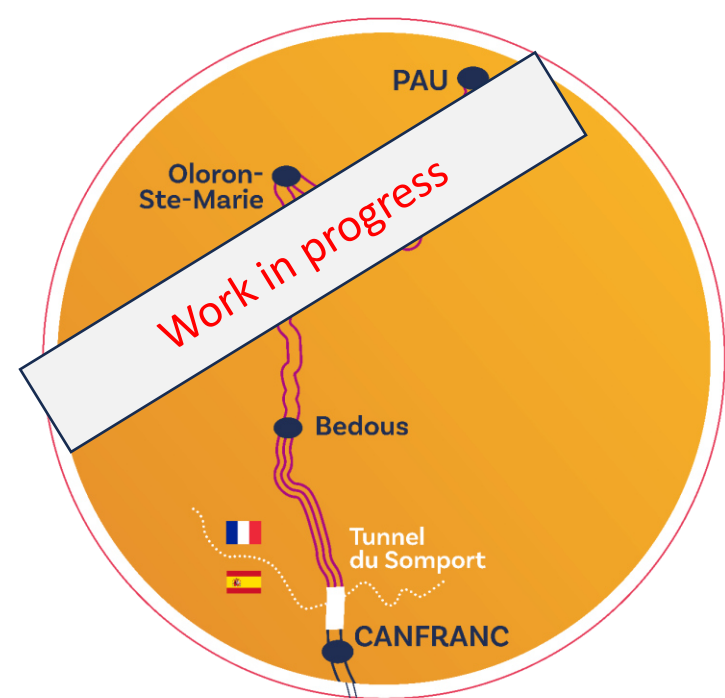
Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ou prend votre contribution manuscrite ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.

A distance

Posez votre question ou donnez votre avis dans l'espace messagerie.

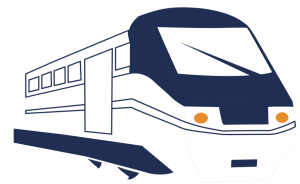


vers
SARAGOSSE

ATELIERS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public





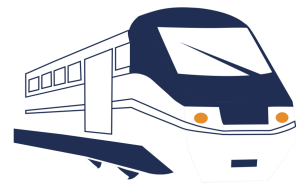
Vous avez la parole **Nos objectifs**

Réouverture aux circulations de la ligne Pau-Canfranc : comment renforcer la sécurité des franchissements de voie tout en tenant compte des usages sur le territoire?



Franchissement de voie: quels usages et quelles attentes sur le territoire?

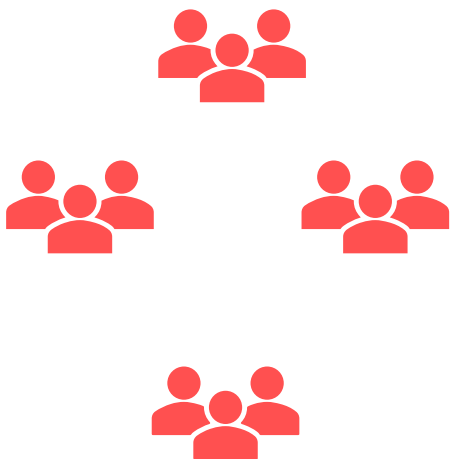




Vous avez la parole

Les règles du jeu

Franchissement de voie : votre expertise d'usage, vos attentes



- ▶ **SOUS-GROUPES**
- ▶ ZONE CIRCULÉE
- ▶ ZONE NON-CIRCULÉE



- ▶ **1 QUESTION**



- ▶ **RESTITUTION PAR TABLE**



Vous avez la parole **2e question**

PASSAGES À NIVEAU SOUMIS À LA CONCERTATION: AU REGARD DE VOS USAGES, QUELLES SONT VOS PRÉCONISATIONS ?

**Pour quels passages à niveau une fermeture
vous semble-t-elle pertinente ?**

**Pour quels passages à niveau préconisez-vous
la sécurisation et le maintien ou, le cas échéant,
une solution de substitution de proximité ?**

Format « World Café »



30'





Vous avez la parole Restitution

RESTITUTION PAR TABLE





vers
SARAGOSSE

| CONCLUSION

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



POUR S'INFORMER, PARTICIPER, CONTRIBUER :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>



**CONTACTER
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**
contributions ou questions
portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

**CONTACTER
LES GARANTS DE LA CNDP**
contributions ou questions
portant sur la concertation

CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Mardi 24 septembre 2024 18h-20h



Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Marché de Bedous

Place François Sarraillé, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h



Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h



Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h



Atelier thématique - Les impacts environnementaux

Château Fénart, 2 rue du château Fénart, à Bedous
Accès libre

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h



Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

Lundi 16 décembre 2024 18h-20h



Réunion publique de clôture

Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Merci.



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »





Compte-rendu

ATELIER THEMATIQUE N°2 :

PASSAGES A NIVEAU ET FRANCHISSEMENTS DE VOIE

17/10/2024, Lescun

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.



© Groupe Rouge Vif

L'atelier thématique « Passages à niveau et franchissement de voie » pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc s'est tenu le 17 octobre 2024, à 18h, dans la salle du Lauzard à Lescun.

Il a réuni 24 participants.

30 dossiers de concertation, une vingtaine de dépliants et de flyers ont été distribués.

Le support de présentation de l'atelier thématique n°2 est disponible [ICI](#).

INTERVENANTS

L'atelier thématique n°2 « Passages à niveau et franchissement de voie » a réuni :

- **Vincent METZGER**, Conseiller municipal de Lescun
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Marine MONNIER**, Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Marion THENET**, garante de la CNDP

ORDRE DU JOUR

- **Accueil du public**
- **Propos introductifs**
 - Mot de bienvenue, Groupe Rouge Vif (assistant à maîtrise d'ouvrage – animation concertation)
 - Présentation des intervenants
 - Mot d'introduction de Vincent Metzger, conseiller municipal de Lescun
 - Présentation du déroulé et des objectifs de l'atelier thématique
- **Mot d'introduction de la garante et présentation des modalités de la concertation - CNDP**
 - Mot d'introduction de la garante
 - Présentation du calendrier de la concertation et des modalités d'information
- **Présentation du projet - SNCF Réseau**
 - Le projet de liaison transfrontalière Pau – Canfranc – Saragosse
 - Le projet de réouverture de la ligne Pau – Canfranc
 - Les enjeux socio-économiques du projet et son financement
- **Franchissement de la voie : grands principes et hypothèses de travail - SNCF Réseau**
 - Les grands principes : passages à niveau, catégories, accidentologie et étude de criticité du maintien ou de la suppression d'un passage à niveau
 - Les hypothèses de travail : état des lieux des passages à niveau sur la ligne et proposition d'évolution
 - Exemples de deux passages à niveau notables : 53 à Sarrance et 66 à Lescun
- **Temps d'échange avec le public**
- **Tables rondes**

- Par rapport à la liste des passages à niveau actuellement à l'étude et selon votre expertise d'usage, lesquels seraient pertinents de fermer ou au contraire à conserver et sécuriser ?
- **Conclusion**, CNDP, Groupe Rouge Vif

BILAN QUANTITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

3 interventions durant la partie plénière

- 1 femme a pris la parole
- 2 hommes ont pris la parole

8 interventions durant le temps de Q/R

- 1 femme a pris la parole
- 7 hommes ont pris la parole

2 remarques à l'issue du travail sur table

- 2 hommes ont pris la parole

BILAN QUALITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

- **1 question sur la distribution des cartes T**
- **1 question sur le nombre de passages à niveau sur la ligne**
- **1 précision sur l'usage d'un passage à niveau**
- **3 questions relatives à l'évolution prévue de passages à niveau**
- **1 question relative à l'évolution prévue du trafic ferroviaire**
- **1 question relative à l'impact de l'évolution prévue du trafic ferroviaire**
- **1 demande de précision de la localisation d'un passage à niveau**
- **2 interventions précisant l'utilisation d'un passage à niveau par le territoire**
- **2 demandes de reprise des échanges entre SNCF Réseau et les municipalités**

Passages à niveau cités par les participants durant l'atelier :

- **6 à Jurançon**
- **21, 22 et 23 à Herrère**
- **53 à Sarrance**
- **61 à Bedous**
- **63 et 64 à Accous**
- **66 à Lescun**
- **67 à Urdos**

Un franchissement de voie est mentionné à Etsaut par l'accès Sud à la commune.

RAPPEL

En France, lors de la réouverture d'une ligne ferroviaire, les passages à niveau ne peuvent être maintenus que si le risque lié à leur traversée, et cumulé sur la totalité de l'axe, est diminué d'un coefficient 10 entre la situation initiale et celle au moment de la réouverture.

Historiquement, les passages à niveau ont été, partout en France, la source de nombreux accidents souvent graves, voire mortels. Le ministère des Transports et la SNCF privilégient la suppression des passages à niveau existants et la construction de solutions alternatives telles que des ponts ou des itinéraires de rabattement pour améliorer la sécurité.

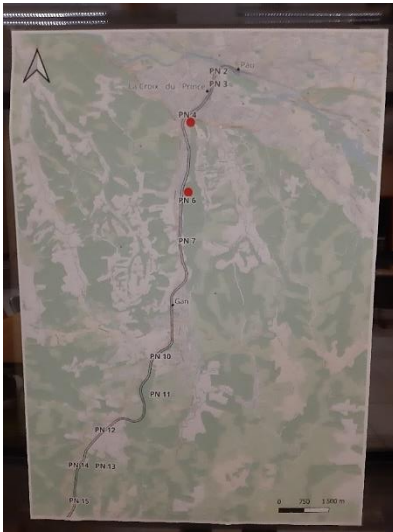
Pour plus d'informations :

<https://www.securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/reglementations/pdf/2023-11/INF-GUID-021-V2.pdf>

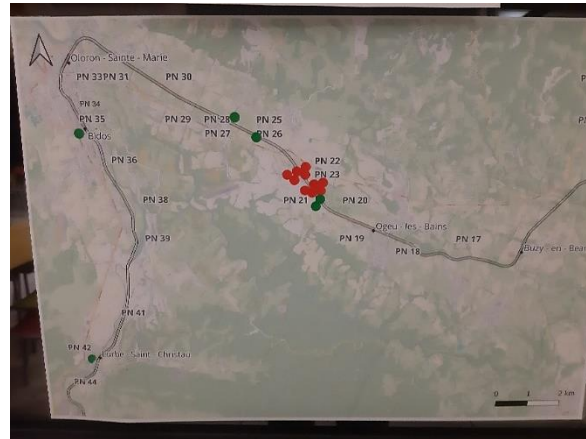
ACTIVITE PREALABLE A L'ATELIER

A l'accueil de la salle, 4 cartes présentaient les différents passages à niveau de la ligne entre Pau et les Forges d'Abel. Les participants étaient invités à positionner des gommettes selon leurs usages et connaissances du territoire.

- Les gommettes vertes servaient à identifier les **franchissements occasionnels** aux passages à niveau (ou les franchissements de voie sur la ligne désaffectée).
- Les gommettes rouges servaient à identifier les **passages à niveau** qui, par leur fréquentation ou par leur caractère stratégique pour le territoire, **nécessitent selon le public d'être sécurisés et maintenus ouverts/réouverts**.



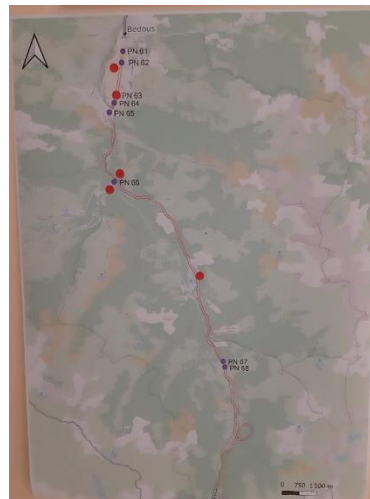
Entre Pau et Gan, les participants ont fait ressortir comme stratégiques les passages à niveau 4 et 6, tous deux situés à Jurançon.



Entre Buzy-en-Béarn et Lurbe-Saint-Christau, les participants ont fait ressortir le caractère stratégique des passages à niveau 22 et 23, tous deux situés à Herrère, ainsi que les 26 et 28 à Escout, le 35 à Bidos et le 42 à Lurbe-Saint-Christau.



Entre Lurbe-Saint-Christau et Bedous, les participants ont fait ressortir comme stratégiques les passages à niveau 51 à Asasp-Arros, 53 à Sarrance et 56 à Bedous.



Entre Bedous et les Forges d'Abel, sur la voie non-circulée, les participants ont fait ressortir comme stratégiques les passages à niveau 62 à Bedous, 63 à Accous et 66 à Lescun.

Les participants ont également fait ressortir un franchissement hors des passages à niveau à l'entrée Sud de Etsaut.

PROPOS INTRODUCTIFS

Vincent METZGER, Conseiller municipal de Lescun, ouvre le second atelier thématique consacré aux passages à niveau et au franchissement de voie en excusant la Maire de Lescun, retenue temporairement par ses obligations agricoles. Il insiste sur les questions que se posent les habitants sur les horaires des trains, rappelant une situation actuelle jugée chaotique. Il met ensuite l'accent sur les attentes importantes liées à la réouverture de la ligne, tout en précisant que de nombreuses interrogations subsistent quant à l'organisation des horaires.

L'animatrice de la réunion présente les intervenants de l'atelier, ainsi que son **déroulé**, rythmé par la présentation du projet, un focus sur l'offre de service voyageurs, un temps d'échange avec le public ainsi que par une séance de travail.

MOT D'INTRODUCTION DE LA GARANTE

Marion THENET rappelle que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont cosaisi, au titre des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l'environnement, la Commission nationale du débat public pour la désignation d'un ou de plusieurs garant.e.s afin d'organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc. A ce titre, Marion THENET et Richard PASQUET ont été désignés par la CNDP en tant que garants de la concertation préalable.

Marion THENET présente :

- La CNDP (Commission nationale du débat public) et objectifs
- La défense d'un droit, celui de la participation du public
- Les 6 principes de la CNDP
- Les missions du garant
- Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?
- Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17
- Les garants de la CNDP

PRÉSENTATION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation, prévue du 23 septembre au 20 décembre, sont détaillées. Il est précisé :

- L'organisation de 10 rendez-vous de la concertation sur le territoire ;
- L'existence du site de la concertation pour s'informer, contribuer et poser des questions : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc;
- Les informations pratiques pour contacter la maîtrise d'ouvrage et les garants de la CNDP.
- Des cartes T préaffranchies distribuées dans les boîtes aux lettres des communes longeant la voie non-circulée afin de poursuivre l'information aux habitants et leur permettre de contribuer de manière manuscrite.

Les rendez-vous de la concertation

Date	Horaires	Modalité	Lieu	Accès
Mardi 24 septembre 2024	18h-20h	Réunion publique de lancement	Espace Méta-archivés Postes à Oloron-Sainte-Marie	Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]
Jeudi 3 octobre 2024	10h-12h30	Rencontre mobile - Marché de Bedous	Place François Sarraïe, à Bedous	
Mardi 8 octobre 2024	18h-20h	Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs	Salle des Fêtes, à Accous	Accès libre
Jeudi 17 octobre 2024	18h-20h	Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie	Salle du Lauzart, à Lesoum	Accès libre
Dimanche 20 octobre 2024	11h-14h	Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy	Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy	
Samedi 26 octobre 2024	10h-12h30	Rencontre mobile - Pau	Gare ferroviaire, à Pau	
Jeudi 14 novembre 2024	18h-20h	Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal	Pôle Lohetiers, 3 place Lohetiers, à Pau	Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]
Mardi 19 novembre 2024	18h-20h	Atelier thématique - Les impacts environnementaux	Château Féniat, 2 rue du château Féniat, à Bedous	Accès libre
Mardi 10 décembre 2024	18h-20h	Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire	Salle Béat, route du Gave d'Aspe, à Eyzus	Accès libre
Lundi 16 décembre 2024	18h-20h	Réunion publique de clôture	Alysson Hôtel, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie	Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]

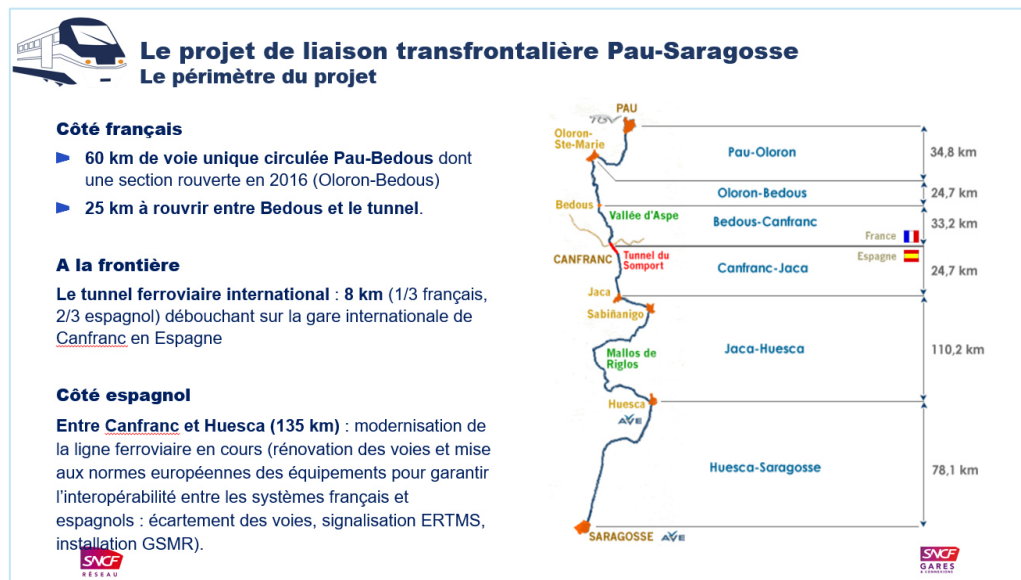
Intervenante 1 (journaliste)

- Pouvez-vous nous apporter des précisions sur le périmètre de diffusion des Carte T ?

L’animatrice précise que les cartes ne sont pas distribuées dans l’intégralité des communes du périmètre de la concertation mais que ces cartes sont prévues en distribution lors des rencontres mobiles : à la foire d’automne d’Arudy et en gare de Pau. Des cartes sont également disponibles durant les rencontres de la concertation.

LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION : LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau présente en suivant le projet de la liaison transfrontalière Pau – Saragosse, revenant notamment sur son périmètre.



LE GROUPE QUADRIPARTITE

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau), poursuit sur la composition du groupe quadripartite, ainsi que la phase des « études d’avant-projet », actuellement en cours.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse
Le groupe quadripartite

Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- l'**État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- l'**État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- la **Région Nouvelle-Aquitaine**
- la **Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique** (GEIE).


 Cofinancé par
 l'Union européenne




 MINISTÈRE
 DE LA TRANSITION
 ÉCOLOGIQUE
Liberté
Égalité
Proximité


 GOBIERNO
 DE ESPAÑA


 RÉGION
 Nouvelle-
 Aquitaine


 GOBIERNO
 DE ARAGON

Soutien technique




LES REPRESENTANTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) explique la présence de deux maîtres d'ouvrages en raison des compétences spécifiques attribuées à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions, les deux entités collaborant pour mener à bien le projet : SNCF Réseau est en charge des aspects liés à la ligne ferroviaire elle-même, c'est-à-dire les ouvrages, les composants, la plateforme, les voies, l'alimentation électrique, la signalisation et la sécurité ferroviaire. SNCF Réseau est ainsi responsable de l'ensemble du réseau ferré national pour le compte de l'État. Elle évoque ensuite la possibilité d'accueillir une grande diversité d'opérateurs sur les lignes de transport de marchandises. En ce qui concerne les transports de longue distance, notamment pour les voyageurs, de nouveaux acteurs émergent dans le cadre d'un service librement organisé. Toute entreprise dûment accréditée peut ainsi solliciter des créneaux horaires et des droits de circulation sur le réseau ferroviaire français. En ce qui concerne le transport de voyageurs conventionné, comme celui entre Pau et Bedous (Transport Express Régional), une autorité organisatrice définit les services et les tarifs, afin d'assurer une exploitation à un coût abordable pour les usagers.

Elle précise que SNCF Gares & Connexions est chargée de la gestion des infrastructures des gares. En tant que gestionnaire, elle assure la construction, la modernisation et l'exploitation des 3 000 gares de France, dont 309 situées en Nouvelle-Aquitaine. Dans le cadre de ce projet, son champ d'action porte sur les gares et haltes, la conception et la définition des aménagements à prévoir dans ces infrastructures, et notamment concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Le périmètre du projet porté à la concertation

SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national

SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage

Olivier MARTY
 Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE
 Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

Marine MONNIER
 Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

Pascal PETEL
 Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions

Fabrice ELDJAJEN
 Directeur de Projets, Direction régionale, SNCF Gares & Connexions

LES AMÉNAGEMENTS ET SERVICES ENVISAGÉS SUR LA LIGNE FERROVIAIRE

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) présente la typologie des aménagements et travaux envisagés sur la ligne.

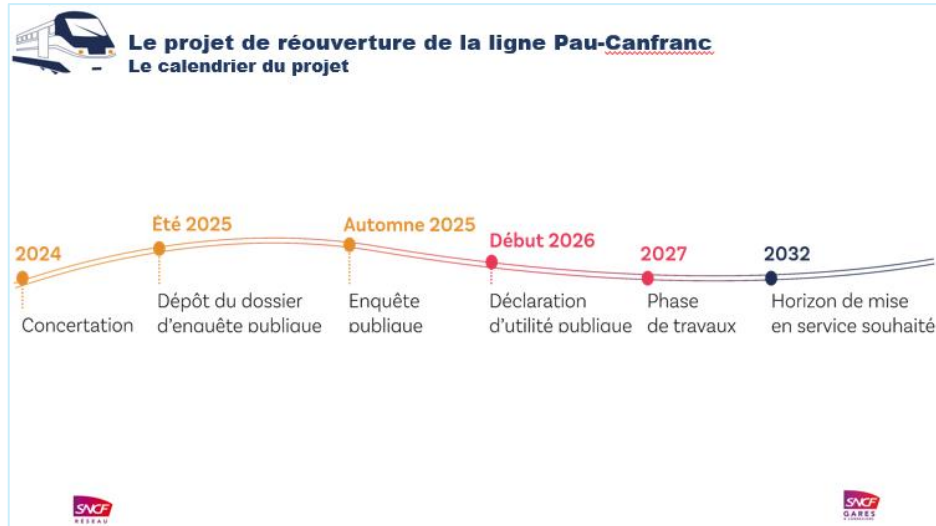
Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Les aménagements et travaux envisagés

- **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estantuet ;
- **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaïres avec modernisation des supports ;
- **Créations de voies d'évitement (5)** permettant une amélioration de l'offre de service ;
- **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- **Mise au gabarit de ferroutage** ;
- **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.

Concernant la partie gares, sur la zone circulée, elle précise que seront étudiées la mise en accessibilité des gares ainsi que la montée en gamme des équipements, des offres de service et des équipements d'information. Concernant la zone non-circulée, la création d'une à deux haltes ferroviaires sera étudiée, à Etsaut et/ou Urdos.

LE CALENDRIER ENVISAGÉ

Valérie DE LA FUENTE présente le calendrier du projet.



AMBITION ET ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) présente les ambitions et enjeux socio-économiques du projet, notamment :

- La facilitation de l'accès aux services et à l'emploi
- La sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
- La création d'un nouveau modèle de multimodalité
- La redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes
- La phase chantier et la création d'emplois
- L'amélioration de l'attractivité des communes du territoire
- L'accompagnement du développement de l'offre touristique



Elle poursuit en suivant sur le financement du projet.

Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022
 « Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

- Le projet fera l'objet d'un appel à projet en vue d'obtenir des subventions européennes pour sa phase de réalisation

PASSAGES A NIVEAU : LES GRANDS PRINCIPES

L'animatrice précise qu'avant de rentrer dans les aménagements prévus sur la ligne Pau-Canfranc, un temps va être dédié à la présentation de grands principes et de chiffres clés relatifs aux passages à niveau.

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) explicite la définition d'un passage à niveau, leurs nombres en France et en Nouvelle-Aquitaine, ainsi que les organismes pouvant en assurer la gestion.



Passages à niveau Les grands principes

Passage à niveau (PN): Croisement d'infrastructure dans un même plan, entre un réseau ferré et une voirie routière

LES GRANDS CHIFFRES À CONNAITRE

- **15 000 passages à niveau en France** (1 900 en Nouvelle Aquitaine)
- traversés chaque jour par **16 millions de véhicules**
- **450 000 fermetures/jour** pour le passage d'un train



UNE GESTION CONJOINTE

- Infrastructure ferroviaire : **SNCF RESEAU**
- ✓ hors agglo: Conseil Départemental
 - ✓ **route départementale** en agglo. : Conseil Départemental, Commune
 - ✓ **route (inter)communale** : Commune, Agglomération ou Com Com

...et les Forces de l'Ordre

Elle présente ensuite les 4 catégories de passages à niveau existants en France



**Passages à niveau
 Les grands principes**

4 CATÉGORIES DE PN

Arrêté ministériel du 18 mars 1991 modifié en 2017

72% des PN

+1^{ère} catégorie : PN muni de feux et de demi – barrières

18% des PN

+2^{ème} catégorie : PN muni de panneau Croix de Saint-André avec ou sans panneau stop / PN muni de feux rouge sans barrière

5% des PN

+3^{ème} catégorie : PN piétons

5% des PN

+4^{ème} catégorie : PN privés



L'ACCIDENTOLOGIE EN FRANCE

Valérie DE LA FUENTE présente l'évolution et les causes des accidents aux passages à niveau.

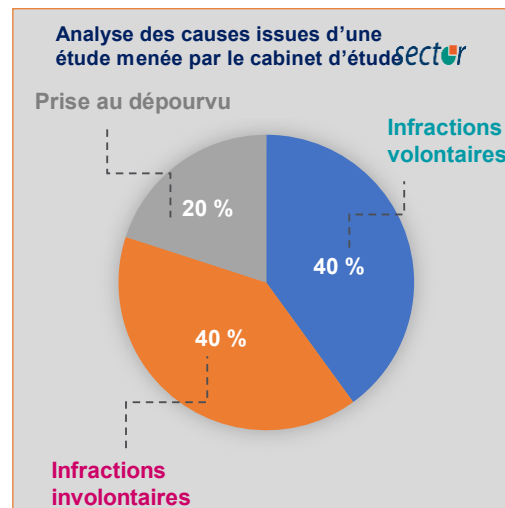


**Passage à niveau
 Accidentologie en France**

98% des accidents sont dus à un nonrespect du code de la route

L'accidentologie aux passages à niveau

2019	2020	2021	2022	2023
110 accidents	67 accidents	110 accidents	112 accidents	122 accidents
20 décès	15 décès	22 décès	15 décès	30 décès
16 blessés graves	6 blessés graves	14 blessés graves	6 blessés graves	14 blessés graves



SONDAGE A MAINS LEVEES

L'animatrice initie un sondage à mains levées parmi les 24 participants :

- « *Combien, parmi vous, franchissent les passages à niveau entre Pau et Bedous ?* »
Une douzaine de participants lèvent la main
- « *Est ce qu'il vous arrive de franchir la ligne, dans son ensemble, à vélo ou à pied ?* »
Huit participants lèvent la main

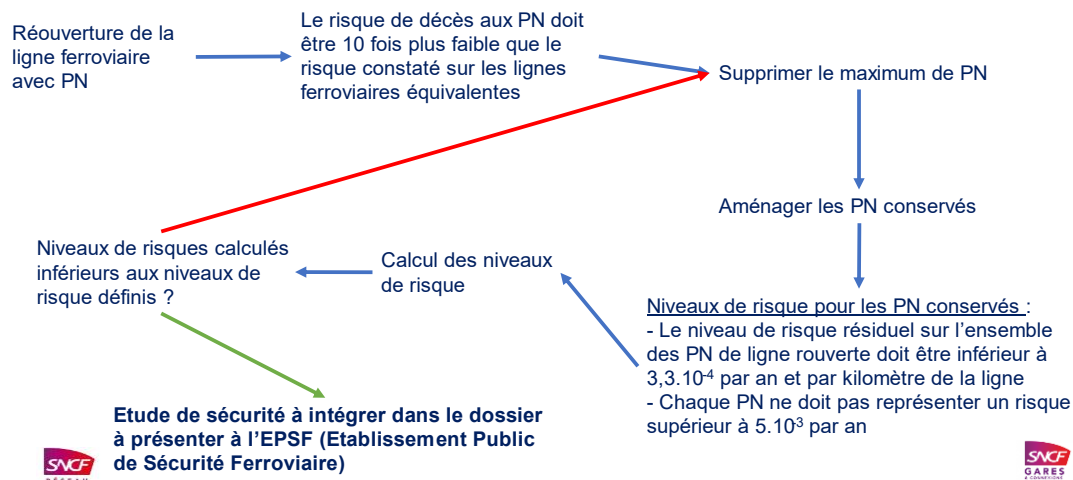
MAINTIEN OU SUPPRESSION : L'ETUDE DE CRITICITE

Valérie DE LA FUENTE explique enfin les différentes étapes de l'étude de criticité à réaliser dans le cadre d'une réouverture de ligne. Cette étude, réalisée sur l'ensemble d'une ligne (ici Pau-Canfranc), permet de définir quels passages à niveau fermer ou sécuriser afin d'améliorer la sécurité sur l'ensemble de la ligne. Elle précise également qu'il est interdit d'ouvrir de nouveaux passages à niveau, notamment dans le cas de création de lignes nouvelles.



Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc Maintien ou suppression: les étapes de mise en œuvre de l'étude de criticité

En France, lors de la réouverture d'une ligne ferroviaire, les passages à niveau ne peuvent être maintenus que si le risque à leur traversée, et cumulé sur la totalité de l'axe, est **estimé d'un coefficient 10** entre la situation initiale et celle au moment de la réouverture.



Intervenant 2

- Combien trouve-t-on de passages à niveau sur la ligne ?

L'animatrice répond que la ligne en compte 50, ligne non-circulée comprise.

PASSAGES À NIVEAU : LES HYPOTHESES DE TRAVAIL SUR LA LIGNE PAU-CANFRANC

Valérie DE LA FUENTE présente les 50 passages à niveau présents sur la ligne en précisant que les 4 PN en SAL2 (Signal Automatique Lumineux et 2 barrières) à Bedous sont ceux situés sur la

ligne circulée. Elle précise qu'en amont du présent atelier, des rencontres ont été organisées avec les maires des communes traversées, qui ont notamment permis d'évoquer les sujets des passages à niveau et des franchissements de voie.



Projet de réouverture de ligne Pau-Canfranc Les 50 passages à niveau de la ligne

Tronçon Pau - entrée d'Oloron-Sainte-Marie :

25 passages à niveau (PN)

- 15 PN SAL 2
- 5 PN à Croix de Saint-André
- 3 PN piéton
- 2 PN à barrières manuelles

Tronçon Oloron-Sainte-Marie - entrée de Bedous :

13 passages à niveau (PN)

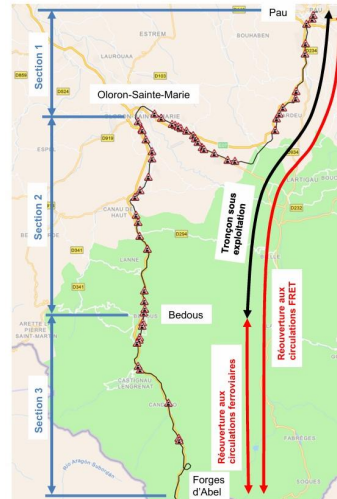
- 1 PN SAL 4
- 12 PN SAL 2

Tronçon Bedous-Forges d'Abel :

12 passages à niveau (PN)

- 4 PN SAL 2
- 8 PN non équipés

SAL 2: Signal Automatique Lumineux à deux barrières. Pour un passage à niveau, système de sécurité composé de signaux automatiques lumineux ainsi que de deux demi-barrières.



Valérie DE LA FUENTE présente ensuite les passages à niveau dont la fermeture est, à ce stade du projet, étudiée.

Entre Bedous et Les Forges d'Abel, 1 passage à niveau sur les 8 de la ligne non-circulée serait conservé, à l'entrée de Lescun.



Passages à niveau Bedous – Les Forges d'Abel: les passages à niveau à l'étude

LÉES-ATHAS

PN65 (RN 134 + RD 237)

BEDOUS

PN61 (RD 834 + chemin privé)

PN62 (RD 834 + rue)

URDOS

➢ PN67 (RN 134 + accès BV Urdos)

➢ PN68 (Rue Camous + chemin privé)

LESCUN

PN66 (RN 134 + RD 239)

- Réouverture en SAL 2
- Mise en place d'une télésurveillance

ACCOUS

PN63 (RD 834 + rue)

PN64 (RD 834 + rue)

Entre Pau et Bedous, SNCF Réseau étudie la fermeture de 6 passages à niveau.



**Passages à niveau
 Pau – Bedous : les passages à niveau à l'étude**

ESCOUT

PN28 (Chemin privé)

HERRÈRE

PN21 (Chemin privé)

PN22 (VC Route de Barthes)

OGEU-LES-BAINS

PN19 (Voie communale)

GAN

PN11 (Voie communale)

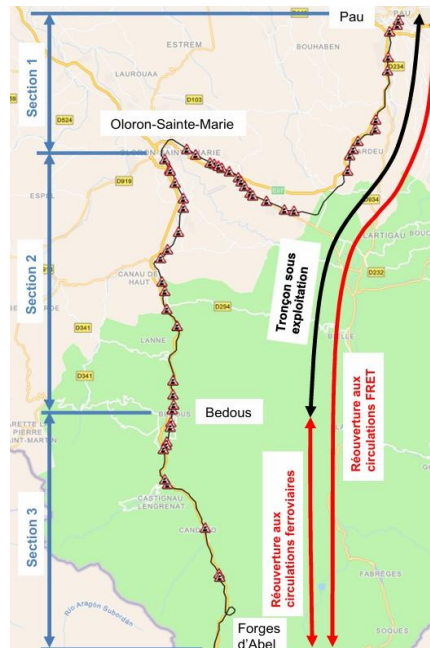
Valérie DE LA FUENTE présente à la suite la carte de la ligne et l'évolution considérée de ses passages à niveau.



Tronçon Pau-Oloron-Sainte-Marie

25 passages à niveau (PN)

- **10 PN inchangés**
 (PN7, PN12, PN14, PN15, PN17, PN18, PN23, PN25, PN27, PN31)
- **6 PN à sécuriser**
 (PN2, PN3, PN4, PN6, PN20, PN30)
- **3 PN dont la suppression est prévue par SNCF Réseau**
 (PN10, PN13, PN26)
- **6 PN proposés à la suppression**
 (PN11, PN19, PN21, PN22, PN28, PN29)



Tronçon Oloron-Sainte-Marie-Bedous

13 passages à niveau (PN)

- **12 PN inchangés**
 (PN7, PN12, PN14, PN15, PN17, PN18, PN23, PN25, PN27, PN31, PN34)
- **1 PN à sécuriser**
 (PN53)

Tronçon Bedous-Forges d'Abel

12 passages à niveau (PN)

- **3 PN inchangés**
 (PN56, PN58, PN59)
- **2 PN à sécuriser**
 (PN60, PN66)
- **7 PN proposés à la suppression**
 (PN61, PN62, PN63, PN64, PN65, PN67, PN68)

Elle détaille ensuite sur deux passages à niveau : le 53 à Sarrance, utilisé notamment lors des transhumances, et le 66 permettant d'accéder à Lescun.



Passages à niveau
Focus : PN 53 (Sarrance)

Spécificités

- **PN rural** situé au croisement entre un chemin forestier et la voie ferrée, sur la commune de Sarrance.
- PN équipé de **barrières coulissantes** sur toute la largeur de la chaussée.
- Passage de la **transhumance** et équipé de dispositifs complémentaires visant à retenir et regrouper le bétail

Trafic

- Emprunté par tous types de véhicules, ainsi que par des piétons.
- Le TMJA estimé à l'horizon 2050 est de **1 véhicule par jour**, 2 sens confondus ;
- La part du trafic de poids lourds empruntant le PN représente 0% du trafic ;

Projet

Le PN n°53 est maintenu dans le cadre du projet, pour le passage des troupeaux



Intervenant 3 (Maire de Sarrance)

- En plus de permettre d'accéder aux estives, des habitants se servent également de ce passage à niveau pour accéder à leur domicile. Il est nécessaire que des techniciens de SNCF Réseau viennent sur site pour échanger sur des solutions à mettre en place.

Valérie DE LA FUENTE convient du besoin de rencontres et de temps d'échanges pour définir les meilleures solutions. Elle rappelle qu'à ce stade, il ne s'agit que de propositions et que rien n'est acté.



Passages à niveau
Focus : PN 66 (Lescun)

Spécificités

- **PN routier** situé à mi-chemin entre Accous et CetteEygun, sur la commune de Lescun (tronçon 3, actuellement fermé aux circulations ferroviaires).
- **PN dépourvu de tout équipement** Il est franchi par la route de Lescun (route courbe, visibilité du franchissement mauvaise du fait de la proximité du carrefour avec la RN134 et de la géométrie du la RD239.

Trafic

Trafic important :

- Le TMJA routier estimé à l'horizon 2050 est de **1050 véhicules** par jour 2 sens confondus ;
- Le TMJA piéton (issu des comptages piétons Sterela) de 2021 est de **2 piétons** par jour 2 sens confondus.

Projet (en lien avec la Direction Interdépartementale des Routes Atlantique)

- **Réouverture en SAL 2**
- **Mise en place d'une télésurveillance**



Comptages 2021	Unité
Voiture	1000
Camion	1000
Motocyclette	1000
Autres	1000
TOTAL	1000



TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenant 4 (Vincent Metzger, conseiller municipal de Lescun)

- Pour le passage à niveau PN66, la question d'un ouvrage d'art avait été posée il y a quelques années et il y avait eu des suggestions, parfois très audacieuses, parfois intéressantes, comme un passage à niveau penchant. C'est abandonné ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente rappelle que le projet étant en concertation, rien n'est définitif. Le but est de réfléchir à d'autres solutions, mais il est possible que la réalisation d'un ouvrage d'art soit la seule solution possible. Elle rappelle qu'au vu des montants associés à la création d'ouvrages d'art, ces solutions ne sont réalisées que si aucune autre solution acceptable n'est possible, d'où la recherche de solutions alternatives.

Intervenant 5 (habitant de Herrère)

- A Herrère, vous fermez un passage à niveau, si j'ai bien compris. Et vous faites quoi ? Des souterrains à la place ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente précise que la fermeture de deux passages à niveau est actuellement à l'étude, les PN21 et PN22. Elle explique que des voies de contournement sont actuellement envisagées afin de rejoindre un autre passage à niveau ou un pont qui permettrait de traverser la voie.

Intervenant 6 (habitant de Herrère)

- Est ce qu'on pourrait savoir ce que vous allez faire avant la fin du projet ?

L'animatrice précise que le projet est actuellement en phase de concertation préalable, et qu'il y aura d'autres phases d'échanges.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente explique que la fermeture d'un passage à niveau passe par des études et des réflexions d'acceptabilité et de distance d'itinéraires de substitution. Elle rappelle que la fermeture n'est pas arrêtée, elle est concertée ; SNCF Réseau va

continuer d'étudier les différents passages à niveau tout en échangeant avec la population.

Complément de Marion THENET, garante de la CNDP

- Marion Thenet précise qu'il n'y aura pas de réponse définitive d'ici la fin de la concertation, mais que tout ce qui sera dit durant la concertation sera pris en compte pour amender les études et aller dans un sens ou dans un autre.

Intervenant 7 (membre du CRELOC)

- Il faut que ce soit très concret pour que l'on comprenne de quoi il s'agisse. Je souhaite que la discussion soit sur du concret et pas sur des « PN » non localisés. Au Sud de Lescun, c'est clair et on sait où il est. Au niveau de Herrère, de quel passage à niveau s'agit-il ?

L'animatrice précise que des cartes localisant les différents passages à niveau vont être distribuées dans les minutes qui viennent, pour les ateliers de travail.

Réponse de l'intervenant 5

- C'est celui des Barthes qui va vers la route d'Ogeu. La situation à Herrère est compliquée et quand on passe de l'autre côté de la voie, c'est plus facile. Récemment, il est tombé un arbre avec la tempête, la route était barrée. Heureusement, nous avons pu passer par le deuxième passage à niveau.

Intervenante 8 (membre du conseil municipal de Herrère)

- J'ai une précision à demander : quand vous envisagez des suppressions dans certains villages, en l'occurrence Herrère, est ce que vous envisagez de venir rencontrer le conseil municipal pour qu'on puisse vous exprimer la problématique du village et les habitudes d'usage ? Je pense que vos études et vos comptages ne suffisent pas à rendre compte du trafic. On a une zone très agricole de ce côté-là du village, et on a la problématique du deuxième passage à niveau qui traverse la rue principale et qui dessert l'école, la salle des fêtes et la mairie. Cela sous-entendrait que toute notre activité agricole (avec des CUMA, une méthanisation, avec le village à côté qui vient tout le temps faire du trafic sur le village) serait dirigée vers l'artère principale du village. La route est déjà très étroite et manque de visibilité. Comment tout ce convoi agricole va-t-il pouvoir se retrouver au centre du village ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente confirme qu'il sera nécessaire de travailler sur plans en organisant des temps d'échanges avec les mairies, comme cela a été fait préalablement. Elle

rajoute qu'il est également nécessaire que SNCF Réseau avance sur les propositions de substitutions possibles en cas de fermeture d'un passage à niveau afin d'assurer des temps d'échange durant cet atelier, mais également jusqu'à la finalisation du projet en travaillant par itération. Elle précise que les franchissements sur la voie actuellement désaffectée devront également être discutés avec les agriculteurs et bergers.

Complément de l'intervenante 8 (membre du conseil municipal de Herrère)

- Quelle est la solution de substitution ? Pour éventuellement accepter la fermeture d'un passage à niveau, nous avons besoin d'informations complémentaires. A l'heure actuelle, avez-vous cette solution en face ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente répond ne pas avoir la solution en tête dans le cas du PN22, mais lui propose de poser la question sur le site de la concertation afin de lui répondre.

Intervenant 9 (membre du CRELOC)

- On entend bien que les passages à niveau sont accidentogènes et on a parlé du nombre de véhicules qui traversent tel ou tel passage à niveau. Il faudrait également indiquer le nombre de trains qui vont circuler sur cette ligne : ça donne aussi une idée de la nécessité de sécuriser, que ce soit des trains de fret ou des trains de voyageurs.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente précise que les trains de fret traversent l'ensemble de la ligne et font 10 allers-retours dans la journée, auxquels s'ajoutent les trains TER - 4 s'arrêtant à Oloron, 6 à Bedous et 3 à Canfranc - et 2 allers-retours de trains à grande distance, soit 25 allers-retours entre Pau et Oloron donc 50 trains qui passent sur 24 heures.

Intervenant 10 (membre du CRELOC)

- On sent beaucoup d'inquiétude parmi ceux qui craignent que leur PN – parce que quand ils l'empruntent tous les jours, cela devient leur passage à niveau – soit parmi ceux susceptibles d'être supprimés. Je rappelle qu'en dernier lieu, une enquête publique précède cette fermeture. Je crois qu'il faut rassurer les gens en disant que vous la SNCF ou la Région, vous ne prenez pas la décision d'autorité pour fermer le passage à niveau. Il y a une enquête publique au cours de laquelle les gens, la municipalité pourront s'exprimer sur ce projet de fermeture.

- Sur le PN53 à Sarrance, celui de la transhumance, il y a un téléphone d'alarme que les transhumants sont censés utiliser pour vérifier qu'un train ne va pas arriver. Dans la pratique, cela ne marche pas comme ça, il n'y a pas toujours quelqu'un pour répondre. C'est une alerte que je lance avant 2032, dès maintenant : nous sommes dans la période de transhumance, il y a des troupeaux qui passent sans aucune certitude. Il faut s'en préoccuper, cela avait déjà été signalé mais à l'évidence, ça n'a pas apporté de résultat.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente confirme que le maire de Sarrance les a prévenus de ce problème technique.

Intervenant 11 (Bruno JUNGALAS, Maire de Sarrance)

- La situation s'est arrangée depuis ces signalements. Néanmoins, quand plusieurs centaines d'animaux doivent traverser, appeler le Maire pour vérifier les horaires n'est pas une solution. Mais il n'y a pas que la transhumance, il y a des propriétaires, des gens qui viennent dans la montagne. Nous proposons également des services à la personne, nous avons une période d'écobuage qui dure du mois d'octobre jusqu'au mois de mars. Donc ça fait des allers et retours... Simplement, il y a l'humain, le travail, les services de voiries, beaucoup de gens qui traversent en voiture, l'hydrogéologie... il y a aussi des observateurs de la faune, la gendarmerie, des pompiers, des réserves d'eau pour que les camions de pompiers puissent monter en haute montagne pour éteindre les incendies. Et il existe une alternative. On ne peut pas faire un oviduc, c'est compliqué et coûteux. Mais il y a une voie de contournement qui serait possible ; j'ai des plans, mais ce n'est peut-être pas aujourd'hui que je pourrai en parler. Il nous faut une voie de pénétration et on a la possibilité de le faire, il y aura certes des coûts, mais cela répond à un enjeu de sécurité.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente propose de regarder les plans à la suite de l'atelier.

Intervenant 12 (habitant d'Escout)

- Effectivement, il y a du trafic et nous avons aussi un passage à niveau à Escout qui coupe le village en deux. Sachant qu'il y aura 50 trains par jour, que certains seront les petits TER actuels, mais que les trains de marchandise peuvent mesurer 450 mètres de long, quel est le temps d'attente à chaque passage de train ? 2 minutes par passage, ça nous fait 100 minutes, soit pratiquement 2 heures de coupure du village par jour. Est-ce que vous pouvez nous préciser cela ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente confirme que les trains voyageurs et les trains de fret ne roulent pas à la même vitesse, ces derniers roulant aux alentours de 80km/h. A cette vitesse, selon la longueur du train et en prenant une marge de fermeture et réouverture des barrières, avec 50 trains par jour, elle confirme que cela représente un temps certain de fermeture. Elle rajoute cependant que dans ces 50 trains, certains circuleront de nuit et que la fermeture de la barrière à ce moment-là sera moins contraignante pour les habitants.

TABLES RONDES : INTELLIGENCE COLLECTIVE

L’animatrice Rouge Vif rappelle les consignes de l’atelier à partir de l’interrogation suivante : « *Franchissement de voie : quels usages et quelles attentes sur le territoire ?* »

Les participants sont invités à se reporter à la liste des passages à niveau dont la fermeture est actuellement étudiée et partager leurs usages de ces passages à niveau.

Répartis en 3 sous-groupes et sous la forme d’un « World Café » :

- 1 groupe a travaillé sur la ligne circulée – entre Pau et l’entrée de Bedous,
- 2 groupes ont travaillé sur la ligne non-circulée entre Bedous et les Forges d’Abel.

Chaque groupe a 30 min d’atelier pour traiter sa zone de travail. Un temps de restitution en plénière est engagé en fin de séance pendant une quinzaine de minutes afin de partager à l’ensemble des participants toutes les contributions émises.

Les passages à niveau de la ligne circulée

Passages à niveau	Commune	Avis des participants	Explications
21	Herrère	Fermeture possible	Passage à niveau privé
22	Herrère	maintien / solution alternative à trouver	La fermeture forcerait la circulation routière et agricole au centre du village sur une rue accueillant des établissements publics et non dimensionnée pour accueillir ce flux.

Restitution par les participants

Le groupe a principalement travaillé sur le tronçon entre Gan et Oloron-Sainte-Marie. Originaires majoritairement de Herrère, mais également d’Escout, les participants expriment une difficulté à se positionner sur l’évolution des passages à niveau d’autres communes. Le groupe réitère sa requête d’une rencontre organisée entre les services de SNCF Réseau et la commune de Herrère, voire les communes de la vallée de l’Escou, afin de présenter les usages et les contraintes des communes vis-à-vis des différents passages à niveau.

A la vue des cartes, le groupe émet également des réserves quant aux possibilités de traversées restantes pour les agriculteurs, et quant à l'existence d'une solution de substitution à la fermeture du PN22.

Les passages à niveau de la ligne non-circulée

Passages à niveau	Commune	Avis des participants	Explications
61	Bedous	Point de vigilance	<ul style="list-style-type: none"> • Coupe une exploitation agricole en deux • Besoin d'échanger avec l'exploitant
63	Accous	Maintien	Route passant dessous à élargir afin d'assurer la sécurité des usagers l'empruntant
64	Accous	Peut être supprimé si sécurisation du PN63	Usages agricoles uniquement, mais attention aux chemins de substitution prévus.
		A sécuriser	Selon solution de franchissement de la RN134
66	Lescun	Maintien prévu par les études en cours mais sécurisation nécessaire	Accès à Lescun depuis la RN 134
67	Urdos	Point de vigilance	Accès au camping d'Urdos avec de fortes habitudes prises
		A supprimer si 68 conservé	Conserver un franchissement à Urdos
68	Urdos	A supprimer si 67 supprimé	Conserver un franchissement à Urdos

Les franchissements de la ligne non-circulée

Commune	Localisation	Avis des participants	Explications
Etsaut	Près du cimetière	A conserver	Utilisé par le GR10 et itinéraire estival obligatoire des véhicules

Restitution par les participants

o Groupe 1

Les participants confirment le besoin de conserver le PN66 bien qu'ils en reconnaissent la dangerosité actuelle du fait de sa proximité avec la RN134. Ils proposent d'ajouter une voie de stockage sur la droite de la route pour permettre aux véhicules voulant tourner de s'y positionner.

Les participants évoquent ensuite un franchissement de la voie, qui n'est pas un passage à niveau, au village d'Etsaut. Localisé à proximité du cimetière, il permet notamment aux randonneurs du GR10 de rejoindre la Mature et sert d'accès routier à la commune par le Sud. Les participants précisent qu'un arrêté de la municipalité en fait un passage obligatoire des automobilistes pour traverser la commune entre mai et septembre.

Concernant le PN63, les participants notent l'existence d'une route de franchissement sous la voie ; son gabarit serait à revoir afin d'assurer la sécurité des usagers, notamment avec la proximité d'un établissement d'accueil de personnes à mobilité réduite. Ils rappellent qu'avec la fermeture de la ligne, les habitants et les communes ont développé leurs propres usages, et que la réouverture devra faire au mieux avec ces usages.

Concernant le PN64, les participants expriment un enjeu moindre du fait d'usages exclusivement agricoles. Néanmoins, maintenir un accès doit être envisagé, notamment en adaptant le PN63.

Les participants alertent sur les usages actuels concernant la suppression à l'étude du PN67 menant au camping d'Urdos.

Les participants expriment leur difficulté à se positionner sur les passages à niveau d'autres communes et recommandent des rencontres directes entre SNCF Réseau et les conseils municipaux.

L'animatrice précise que les PN61 et PN62 ont également été mentionnés, car empruntés par des camions.

o Groupe 2

Les participants, représentés par Mme la Maire de Lescun, évoquent également une difficulté à prendre position sur des passages à niveau qu'ils ne connaissent ou n'utilisent pas. Ils se font relays de la demande des autres tables concernant l'organisation de temps d'échanges avec chaque commune pour voir sur le terrain les passages à niveau, leur environnement et les usages associés.

Concernant le PN66 à Lescun, ils souhaitent un passage en SAL2, mais alertent sur le danger pour les automobilistes devant s'arrêter sur la RN134.

Un participant mentionne enfin un passage à niveau à Léés-Athas, le 65, utilisé autant par des agriculteurs ayant des parcelles des deux côtés de la ligne que par des promeneurs.

INTERVENTIONS A L'ISSUE DU TEMPS PLENIERE

Intervenant 13

- On voit bien que des habitudes ont été prises pendant ces 50 et quelques années : il va y avoir des contraintes de mise en œuvre d'un tel projet qui ne sont pas simples à vivre. Il est d'autant plus important qu'il y ait en contrepartie un avantage sensible : la circulation des camions est très intense dans la vallée, il est nécessaire qu'un tel projet s'accompagne de contraintes qui amènent au passage d'un grand nombre de camions sur la voie ferrée. S'il n'y a pas de contrainte, ou pas assez, ou alors que des trafics se combinent, ou qu'il y a toujours autant de camions et en plus des trains de fret, ça serait bien dommage. Des propositions ont été faites par un député et une sénatrice, que le tunnel du Somport puisse devenir payant pour les camions. Je pense que ça fera d'autant mieux passer les nouvelles contraintes issues de la réouverture de la ligne.

Précision de Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- Valérie De La Fuente ajoute que le dialogue avec les communes a été initié en amont du présent atelier et qu'il se poursuivra au-delà de la concertation préalable : les équipes de SNCF Réseau organiseront notamment des tournées terrains pour les passages à niveau nécessitant des échanges spécifiques.

CONCLUSION

Marion THENET, garante de la CNDP, conclut la séance et remercie les participants pour leur mobilisation. Elle souligne le besoin de temps de travail en proximité, avec les habitants. Elle rejoint les remarques des participants sur la difficulté à se projeter sur les passages à niveau d'autres communes ainsi que sur la question du fret routier. Elle rappelle que la concertation dure jusqu'au 20 décembre et évoque des réflexions en cours pour permettre la participation du plus grand nombre sur les passages à niveau *via* le site de la concertation. Accompagnée de l'animatrice, elle précise les prochaines dates de la concertation et notamment la table ronde à Pau le 14 novembre, qui sera également diffusé en temps réel sur internet (lien de connexion : <https://shorturl.re/tableronde>). Enfin, elle appelle les participants à parler de la concertation autour d'eux et à contribuer avant la fin de la concertation, sans attendre l'enquête publique.

Après la clôture de la réunion, en aparté, un participant a alerté la maîtrise d'ouvrage concernant l'importance du trafic au PN6, à Jurançon.



Compte-rendu

RENCONTRE MOBILE

Foire d'Automne, Arudy – 20/10/2024

Rencontres mobiles

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION ENTRÉE LIBRE

Dimanche 20 octobre 2024 de 11 h à 14 h

À la Foire d'Automne d'Arudy

LA CNDP
DE PAYSAN À LA PAYSANNE

SNCF RÉSEAU SNCF GARES & CONNEXIONS

QR code

Pour + d'infos :
www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc

Pau-Canfranc
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE



ORGANISATION DE LA RENCONTRE

- **Date :** Le dimanche 20 octobre 2024, de 11h à 14h
- **Lieu :** Foire d'automne (fête locale), centre-ville, ARUDY
- **Présence :**
 - 1 animatrice du groupe ROUGE VIF, en qualité d'assistante à maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
- **Documentation et matériel disponibles :**
 - La synthèse du dossier de concertation (60 exemplaires – 60 exemplaires distribués)
 - Le dossier de concertation (25 exemplaires – 11 exemplaires distribués)
 - Le flyer de communication sur la concertation (70 exemplaires – 39 exemplaires distribués)
 - Des cartes T préaffranchies pour recueillir les contributions (100 exemplaires – 32 exemplaires distribués)
 - 1 panneau d'exposition (kakémono) qui présente le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
- **Communication de la rencontre :** la rencontre a été annoncée *via* la plateforme de la concertation, à l'oral lors de la réunion de lancement et lors de l'atelier thématique du 17 octobre 2024 à Lescun, sur les supports de communication distribués en mairie (affiches, dossiers, flyers, dépliants) et affichés à l'écran durant les rendez-vous de la concertation, ainsi que sur les réseaux sociaux *via* le compte de SNCF Réseau.

MODALITES DE PARTICIPATION

Durant 3 heures, le public rencontré échange avec l'animatrice sur le projet et découvre la documentation mise à sa disposition.

L'espace de rencontre est installé au cœur du périmètre géographique dédié à l'événement, au niveau de l'intersection entre l'avenue des Pyrénées et la place du Foirail.

L'objectif de la rencontre est d'informer les habitants du territoire de la concertation en cours, des rendez-vous de la concertation organisés et des modalités de la participation. Les habitants sont invités à prendre connaissance du projet, contribuer ou poser leurs questions sur le site de la concertation, par mail ou en utilisant les cartes T préaffranchies distribuées lors de l'événement.

LA PARTICIPATION

En tout, **128 personnes** ont été abordées ou ont échangé avec l’animatrice :

- Pour la grande majorité, des habitants d’Arudy et de ses environs immédiats ;
- Une quinzaine de personnes en déplacement touristique (une famille en provenance du Royaume-Uni, une autre originaire de Saragosse, quelques personnes habitant dans le sud-est de la France).

Les personnes rencontrées étaient de tous âges, en situation d’activité familiale. Toutes étaient abordées durant leur déambulation au milieu des stands, dans une ambiance de convivialité.

LA CONNAISSANCE DE LA CONCERTATION

La connaissance par le public de la concertation en cours, et plus globalement du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est apparue variable. Elle correspond au découpage suivant :

- **La moitié des personnes rencontrées sont correctement informées du projet et de la concertation préalable en cours.**
- **L’autre moitié des personnes rencontrées ne sont pas au courant de la concertation préalable en cours, ou en ont une connaissance vague,** majoritairement par voie de presse.

La rencontre organisée a donc principalement permis de sensibiliser le public sur la concertation, son objectif (débatte de l’opportunité du projet avec tous les publics) et les modalités de participation mises à la disposition du public.

Le dépliant du projet en tant que source d’informations, et le site de la concertation en tant que moyen de contribution ont été particulièrement appréciés et bien reçus. La documentation mise à la disposition du public a permis de faire connaître l’URL du site de la concertation, pour des personnes souvent intéressées par l’idée de contribuer via [l’espace dédié](#).

CONTRIBUTIONS DU PUBLIC : AVIS, ATTENTES ET POINTS DE VIGILANCE

- **Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc : un projet perçu comme lointain**

Le public rencontré à l’occasion de la Foire d’Automne d’Arudy, principalement composé d’habitants locaux en famille, ne se considère que partiellement concerné par le projet. Sont évoqués les usages sur le territoire : les déplacements fréquents (déplacements pendulaires ou hebdomadaires) sont très majoritairement effectués en voiture individuelle en direction ou en provenance de Pau (distante d’environ 30 km). La gare ferroviaire la plus proche est située à Buzy-en-Béarn (distante d’environ 7 kilomètres) et n’est que très rarement utilisée par les personnes rencontrées. Une personne a relevé des dysfonctionnements dans l’exploitation de la ligne actuelle entre Pau et Bedous, jugée « peu fiable ».

Les habitants ont connaissance des autres services de transports en commun existants :

- La ligne de bus 524 est proposée par le Conseil régional et effectue deux fois par jour la liaison Pau/Gourette (par Rébénacq/ Arudy/ Laruns/Eaux-Bonnes).
- OssauLib’, service de transport à la demande, est également disponible pour les habitants.

3 questions ont été relevées à l’occasion de cette rencontre :

- Sur le coût du projet (*estimé à septembre 2024 à 450 millions d’euros, estimation qui fera l’objet d’ajustements au fur et à mesure de l’avancée du projet et sera consolidée pour l’enquête publique*) ;
- Sur le calendrier du projet (*horizon de mise en service souhaitée en 2032*) ;
- Sur l’éventuelle adaptation au fret du tunnel du Somport.

Le public rencontré, s’est estimant peu concerné par le projet, était peu enclin à s’exprimer dessus ou à débattre de son opportunité.

- **Offre de service de transport des voyageurs : un accueil globalement favorable**

<p>« Il y a des gens contre ? »</p>	<p>Le public rencontré, tous niveaux de connaissance confondus du projet, s’est exprimé comme plutôt favorable au projet. La réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est appréhendée comme une opportunité et une alternative au transport individuel – très majoritairement dans le cadre de déplacements occasionnels et de loisirs.</p>
<p>« Moi, je suis « pour » depuis des années, mais ça va se faire quand ? »</p>	<p>La restauration de l’offre de service à destination des voyageurs, aussi bien régionale et concernant les TER, qu’internationale avec les trains longue distance, est plébiscitée, car perçue comme en capacité de répondre à un besoin dans le cadre de déplacements touristiques. Ceux-ci sont envisagés à destination du sud (Espagne).</p>

« Ce serait bien d’aller à Saragosse en train. »

« Ce serait trop super d’aller en Espagne en train. »

« Une gare après Bedous pour aller en randonnée en montagne ce serait pratique. »

L'accessibilité renforcée des sites patrimoniaux et naturels de la Vallée d'Aspe est aux yeux des personnes rencontrées un argument favorable à la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, pour des déplacements de loisirs, principalement familiaux, en fin de semaine.

Une personne rencontrée, précisant habiter en proximité de la voie ferroviaire circulée, s'est exprimée comme défavorable au projet car source de nuisance pour les riverains.

« Je suis contre car j'habite à côté et il va y avoir beaucoup plus de passage de trains sur une ligne très tranquille, comment vont faire les gens avec leur maison juste à côté des voies ? »



Compte-rendu

RENCONTRE MOBILE

Parvis de la gare, Pau – 26/10/2024

Rencontres mobiles

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

ENTRÉE LIBRE

Samedi 26 octobre 2024 de 10 h à 12 h 30

À la gare de Pau



Pour + d'infos :
www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc



ORGANISATION DE LA RENCONTRE

- **Date :** Le samedi 26 octobre 2024, de 10h à 12h30
- **Lieu :** Parvis de la Gare, Pau (à l’occasion de la compétition équestre les 5 Etoiles de Pau)
- **Présence :**
 - o 1 animatrice du groupe ROUGE VIF, en qualité d’assistante à maîtrise d’ouvrage de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
- **Documentation et matériel disponibles :**
 - o La synthèse du dossier de concertation (60 exemplaires – 22 exemplaires distribués)
 - o Le dossier de concertation (25 exemplaires – 7 exemplaires distribués)
 - o Des cartes T préaffranchies pour recueillir les contributions (50 exemplaires – 4 exemplaires distribués)
 - o 1 panneau d'exposition (kakémono) qui présente le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
- **Communication de la rencontre :** la rencontre a été annoncée *via* la plateforme de la concertation, à l’oral lors de la réunion de lancement et lors de l’atelier thématique du 17 octobre 2024 à Lescun, sur les supports de communication distribués en mairie (affiches, dossiers, flyers, dépliants) et affichés à l’écran durant les rendez-vous de la concertation, ainsi que sur les réseaux sociaux *via* le compte de SNCF Réseau.

MODALITES DE PARTICIPATION

Durant 2h30 heures, le public rencontré échange avec l’animatrice sur le projet et découvre la documentation mise à sa disposition.

L’espace de rencontre est installé à proximité de l’entrée de la gare de Pau, sous la marquise, en extérieur. Il est identifiable grâce au kakémono de signalétique. L’association CRELOC (**Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc**), présente sur les lieux, a fait part à l’animatrice de son insatisfaction quant à l’espace dédié à la rencontre, jugé moins pertinent qu’au sein même de la gare. Pour des raisons de sécurité, il n’était pas possible d’organiser la rencontre à l’intérieur de la gare.

L’objectif de la rencontre est d’informer les habitants du territoire de la concertation en cours, des rendez-vous de la concertation organisés et des modalités de la participation. Les habitants sont invités à prendre connaissance du projet, contribuer ou poser leurs questions sur le site de la concertation, par mail ou en utilisant les carte T préaffranchies distribuées lors de l’événement.

LA PARTICIPATION

En tout, **27 personnes** ont été abordées ou ont échangé avec l’animatrice :

- Pour une grande majorité, des habitants de Pau et des villes environnantes ;
- Quelques voyageurs de passage.

Les personnes rencontrées étaient de tous âges. La majorité était en situation de déplacement, entre deux moyens de transport. Une partie des personnes rencontrées est spécifiquement venue pour échanger sur le projet.

LA CONNAISSANCE DE LA CONCERTATION

La connaissance par le public de la concertation en cours, et plus globalement du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est apparue variable. Elle correspond au découpage suivant :

- **Près de la moitié des personnes rencontrées sont bien informées du projet et de la concertation préalable en cours.** Celles-ci sont spécifiquement venues à la rencontre de l’animatrice pour échanger sur le projet.
- **L’autre moitié des personnes rencontrées ne sont pas au courant de la concertation préalable en cours.** Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc est partiellement connu, dans ses grandes lignes.

« Faites passer que l’information sur cette concertation est nulle, il n’y a pas assez de visibilité ! on est au courant de rien ! mais moi bien sûr je suis pour. »

La rencontre organisée a été l’occasion de sensibiliser le public sur la concertation, son objectif (débatte de l’opportunité du projet avec tous les publics) et les modalités de participation mises à la disposition du public. Une personne rencontrée a souhaité s’exprimer sur le manque d’information sur la concertation en cours.

Le dépliant du projet en tant que source d’informations, et le site de la concertation en tant moyen de contribution ont été appréciés. La documentation mise à la disposition du public a permis de faire connaître l’URL du site de la concertation, pour des personnes souvent intéressées par l’idée de contribuer via [l’espace dédié](#).

CONTRIBUTIONS DU PUBLIC : AVIS, ATTENTES ET POINTS DE VIGILANCE

- **Offre de service de transport des voyageurs : un service envisagé sous l’angle touristique, favorablement accueilli**

Le public rencontré, tous niveaux de connaissance du projet confondus, s’est exprimé comme plutôt favorable au projet. La réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est appréhendée comme une opportunité et une alternative au transport individuel – très majoritairement dans le

« On est favorable au transport ferroviaire et ce serait vraiment bien de pouvoir aller en Espagne en train. »

cadre de déplacements occasionnels et de loisirs.

La restauration de l’offre de service à destination des voyageurs, aussi bien régionale et concernant les TER, qu’internationale avec les trains longue distance, est plébiscitée, car perçue comme en capacité de répondre à un besoin dans le cadre de déplacements

« On prend beaucoup le train, ce serait chouette de pouvoir aller en Espagne. »

touristiques. Ceux-ci sont envisagés à destination du sud (Espagne).

L’accessibilité renforcée des sites patrimoniaux et naturels de la Vallée d’Aspe est aux yeux des personnes rencontrées un argument favorable à la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, pour des déplacements de loisirs, principalement familiaux, en fin de semaine.

« J’ai une maison secondaire à Urdos, ce serait super s’il y avait une gare ! »

Une personne rencontrée, précisant habiter en proximité de la voie ferroviaire circulée, s’est exprimée comme défavorable au projet car source de nuisances pour les riverains.

Une élue de la ville de Jurançon a également manifesté son incompréhension quant à l’absence d’arrêt voyageurs à la « fromagerie des Chaumes », quand la ligne traverse toute la commune.

- **Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc : une inquiétude sur les nuisances associées au trafic ferroviaire**

« Avec mon compagnon, on est en train d’acheter un terrain à Jurançon en bord de voie ferrée, est-ce qu’il faut le faire ? »

Le public rencontré à l’occasion de la rencontre mobile en gare de Pau était notamment constitué d’habitants ou futurs habitants locaux, riverains de la ligne ferroviaire. Ainsi, deux jeunes couples et une jeune femme s’étaient spécifiquement déplacés pour venir à la rencontre de l’équipe projet et disposer d’informations complémentaires concernant :

- Le calendrier du projet
- Les nuisances associées au projet, notamment en matière de bruit, en phase travaux et en phase exploitation

Des dossiers de concertation ont été remis aux personnes concernées, qui ont pu y trouver des éléments de réponses quant au calendrier du projet et aux circulations ferroviaires envisagées sur la ligne. Elles ont systématiquement été renvoyées aux rendez-vous de la concertation à venir (et notamment la Table Ronde à Pau le 14 novembre 2024, sur l’offre de service de transport des marchandises, et l’atelier thématique sur les impacts environnementaux le 19 novembre à Accous), ainsi que sur le site de la concertation pour donner leur avis et poser leurs questions.

« On est à Gan au bord des voies, on aime notre maison mais est-ce qu’il faut vendre ? Il y aura beaucoup de nuisances la nuit avec le fret ? ça va se faire ou pas ? »

AUTRES RENCONTRES NOTABLES

- Une représentante de la « Défense des Usagers des Transports » (DUT), pensant assister à une réunion publique en gare de Pau. Le calendrier de la concertation et les différents rendez-vous associés lui ont été fournis.
- Une alternante BTS actuellement en activité au sein de SNCF Réseau, qui souhaite en connaître davantage sur le projet. Elle a pris connaissance des supports d’information proposés et du site de la concertation mis à la disposition du public.



Compte-rendu

Table ronde – Le transport de marchandises : le report modal

14/11/2024, Pau

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.

Pour avoir l'exhaustivité des propos, nous vous invitons à regarder le replay de la réunion [ICI](#).



La table ronde sur le transport de marchandises du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc s'est tenue le 14 novembre 2024 au pôle Laherrère de Pau.

La réunion était également accessible en ligne.

Elle a réuni environ 57 personnes en présentiel et 29 participants en ligne.

45 dossiers de concertation, 50 dépliants, 20 flyers et 20 cartes T ont été distribués.

Le replay de la table ronde est disponible [ICI](#).

Le support de présentation de la table ronde est disponible [ICI](#).

INTERVENANTS

La table ronde a réuni en tribune :

- **Luc FEDERMAN**, Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine
- **Miguel Angel ANIA**, Directeur Général des Transports, gouvernement d’Aragon
- **Jean-Luc GARY**, Directeur Territorial, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP

Etaient également présents en salle :

- **Isabelle LARROUY**, Conseillère régionale, région Nouvelle-Aquitaine
- **Florent LACARRERE**, Conseiller régional, région Nouvelle-Aquitaine
- **Emilie ALONSO**, Conseillère régionale, région Nouvelle-Aquitaine
- **Jean-François BLANCO**, Conseiller régional, région Nouvelle-Aquitaine
- **Bruno OLIVER**, Directeur de la Fundación Transpirenaica
- **Eduardo CORELLA**, Président Cluster Logistico de Aragon
- **Carole LARREY**, Responsable RSE de Lindt & Sprüngli France à Oloron-Sainte-Marie (*invitée*)
- **David BOSC**, Chef d’établissement du site de Safran Landing Systems à Bidos (*invité*)
- **Grégory CASADEBAIG**, Président, et **Hervé AUJARD**, membre de la commission ferroviaire, association Béarn Adour Pyrénées (*invités*)
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine

Etaient également présents à distance :

- **Marie-José NAVARRE**, Vice-Présidente du groupe Lohr¹ (*invitée*)
- **Arturo FERRER**, Directeur Industriel de l’usine Lindt à Oloron-Sainte-Marie (*invité*)
- **Caroline AUGÉ**, Secrétaire Générale, OTRE des Pays de l’Adour (OTRE : Organisation des Transporteurs Routiers Européens) (*invitée*)

¹ Le Groupe Lohr est groupe français basé en Alsace, spécialisé dans la conception et la fabrication de véhicules de porte-voitures, de ferroutage, de mobilité électrique et de sécurité.

- **Laurence BOUHABEN**, Conseillère développement industriel - développement durable, CCI PAU BEARN (*invitée*)

ORDRE DU JOUR

- **Accueil du public**
- **Propos introductifs**
 - Mot de bienvenue, Groupe Rouge Vif (assistant à maîtrise d’ouvrage – animation concertation)
 - Mot d’introduction de Florent LACARRERE, conseiller régional, région Nouvelle-Aquitaine
 - Présentation des intervenants
 - Présentation des modalités de la réunion
- **Mot d’introduction des garants et présentation des modalités de la concertation**
 - Mot d’introduction des garants
 - Concertation : les attentes des maîtres d’ouvrage, SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions
 - Présentation du calendrier de la concertation
- **Présentation du projet**
 - Le projet de liaison transfrontalière Pau –Canfranc – Saragosse, SNCF Réseau
 - Les travaux en cours et prévus en Espagne, gouvernement d’Aragon
 - Le projet de réouverture de la ligne Pau – Canfranc, SNCF Réseau
- **Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport de marchandises**
 - Objectifs nationaux et internationaux, SNCF Réseau
 - Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, Région Nouvelle-Aquitaine
 - Le trafic autoroutier des poids lourds, Région Nouvelle-Aquitaine
 - L’accidentologie sur le RN134, Région Nouvelle-Aquitaine
 - L’exploitation de la ligne fret pour l’Espagne, gouvernement d’Aragon
 - Le ferroutage comme solution de transport combiné, groupe Lohr
- *Temps d’échange avec le public*
- **Autoroute ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse : les hypothèses de travail à l’étude**
 - Le dimensionnement de l’infrastructure envisagé, Région Nouvelle-Aquitaine
 - FOCUS : la plateforme logistique « Plaza » de Saragosse, gouvernement d’Aragon
 - Les plateformes logistiques espagnoles, gouvernement d’Aragon
 - FOCUS : la zone de Lacq à Artix, Région Nouvelle-Aquitaine
- *Temps d’échange avec le public : comment renforcer la compétitivité ferroviaire ?*
- **Conclusion**, CNDP, gouvernement d’Aragon, Groupe Rouge Vif

BILAN QUANTITATIF DES INTERVENTIONS

27 interventions durant la réunion (en présentiel ou à distance)

- 14 interventions *via* la connexion en ligne
- 13 hommes ont pris la parole (en présentiel ou à distance)
- 10 femmes ont pris la parole (en présentiel ou à distance)

PROPOS INTRODUCTIFS

Florent LACARRERE, Conseiller régional, région Nouvelle-Aquitaine, introduit la table ronde sur le transport de marchandises en remerciant la délégation espagnole présente. Il rappelle l’engagement de la Région dans le projet de réouverture de la ligne transfrontalière et remercie SNCF Réseau pour l’organisation de la concertation préalable volontaire sur le projet sous l’égide de la CNDP. Il souligne les attentes du territoire sur les questions du fret ferroviaire et du report modal, notamment en lien avec la réduction du nombre de camions sur la RN134, de l’accidentologie, et avec la préservation de l’écosystème du Parc national des Pyrénées. Il précise que les récents événements en vallée d’Aspe démontrent la priorité stratégique et environnementale de la ligne, et présente la ligne Pau-Canfranc-Saragosse comme un symbole de coopération transfrontalière, de développement durable et de résilience territoriale.

L’animatrice de la réunion présente en suivant les intervenants et invités présents en tribune, mais également dans la salle et à distance. Elle présente ensuite les **modalités de la réunion**, hybride, où les participants à distance ont la possibilité de participer et s’exprimer *via* le module de Questions & Réponses proposé en ligne. Elle présente enfin le **déroulé de la réunion**, rythmé par une séquence intermédiaire de temps d’échanges avec le public avant un temps long de discussions ouvertes sur les attentes du territoire vis-à-vis du fret ferroviaire et l’opportunité du report modal.

LE MOT DES GARANTS

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont cosaisi, au titre des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l’environnement, la Commission nationale du débat public pour la désignation d’un ou de plusieurs garant.e.s afin d’organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc. A ce titre, Marion THENET et Richard PASQUET ont été désignés par la CNDP en tant que garants de la concertation préalable.

Marion THENET présente :

- La CNDP (Commission nationale du débat public) et objectifs
- La défense d’un droit, celui de la participation du public
- Les 6 principes de la CNDP
- Les missions du garant

Richard PASQUET présente :

- Qu’est-ce qu’une concertation préalable ?
- Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l’article L121-17
- Les garants de la CNDP

L’animatrice reprend la parole pour présenter les rencontres de la concertation à venir :

- Le 19 novembre 2024 à 18h, à **Accous**, pour un atelier thématique sur les impacts environnementaux du projet

- Le 10 décembre 2024 à 18h, à Eysus, pour un atelier thématique sur les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire
- Le 16 décembre à **18h30 à la salle Palas d'Oloron-Sainte-Marie**, pour la réunion de clôture de la concertation

Début décembre, la maîtrise d'ouvrage ira également à la rencontre des élèves du collège d'Aspe à Bedous et du Lycée Guynemer à Oloron-Sainte-Marie.

L'animatrice rappelle que l'ensemble des supports est accessible sur le site de la concertation www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc, ainsi que les replays de la réunion de lancement et de la présente table ronde. Le site permet de contribuer au projet et de lire l'ensemble des contributions.

Enfin l'animatrice mentionne la possibilité de récupérer des cartes T à l'accueil de la salle. Ces cartes préaffranchies permettent de contribuer en postant sa contribution dans n'importe quelle boîte aux lettres. Elles également ont été distribuées en boîte aux lettres via La Poste dans les communes de la zone dite non circulée.

LE PROJET DE LIAISON TRANSFRONTALIÈRE PAU - SARAGOSSE

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau, rappelle le périmètre du projet.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse Le périmètre du projet

Côté français

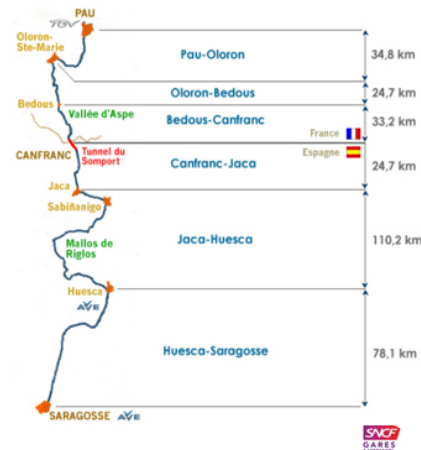
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

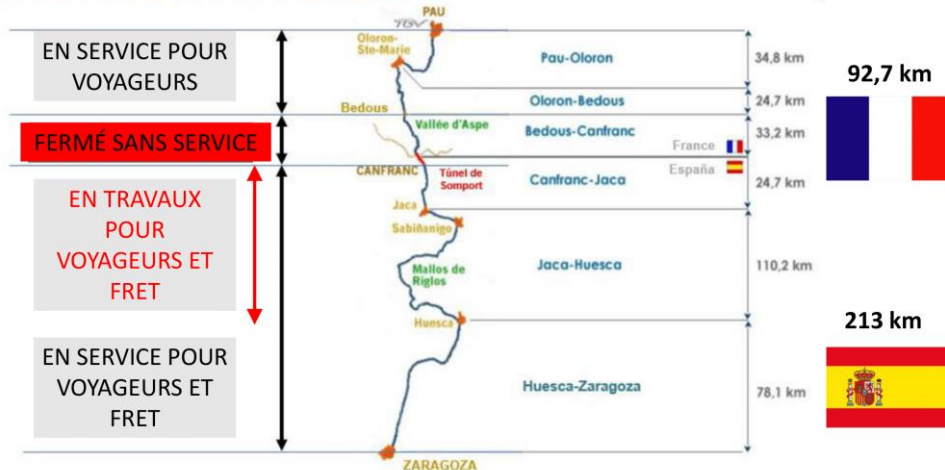
Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).



Miguel Angel ANIA, Directeur Général des Transports au sein du gouvernement d'Aragon, présente la situation de la ligne en Espagne actuellement et telle qu'elle est prévue en 2025, suite aux travaux en cours. Ces travaux visent notamment à mettre en place l'écartement UIC nécessaire à la circulation des trains sans interruption de Pau à Saragosse, autant pour le transport de voyageurs que de marchandises.

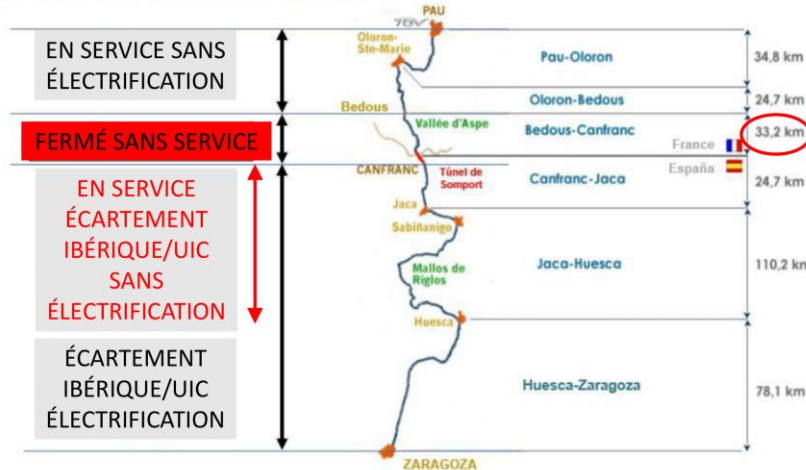
SITUATION ACTUELLE

TOTAL LIGNE: 305,7 km



SITUATION EN 2025

TOTAL LIGNE: 305,7 km



Miguel Angel ANIA présente ensuite la situation du tunnel ferroviaire du Somport servant actuellement de tunnel d'évacuation du tunnel routier. A terme, les tunnels se serviraient mutuellement de tunnels d'évacuation. Il précise que le gouvernement d'Aragon dispose de l'autorisation environnementale pour le tunnel en territoire espagnol.

SITUATION DU TUNNEL DU SOMPORT (MIE 2019)

L'étude porte sur **toute la longueur du tunnel** et s'occupe de tous les éléments intégrant le tunnel (génie civil, étanchéité, drainage, voie, électrification, signalisation, installations de sécurité et centre de contrôle)

L'objectif est **d'adapter le tunnel aux normes nationales et européennes**, tout en respectant le principe d'assurance mutuelle de l'évacuation des deux tunnels (routier et ferroviaire).

La situation actuelle du tunnel montre la **faiblesse du revêtement** ainsi qu'une étanchéité et capacité de drainage insuffisantes. **La qualité du massif rocheux est bonne.**

La section actuelle est insuffisante pour gabarit P400. Pour son élargissement on maintient le niveau du radier et on terrasse la voûte et les pieds droits. On refait le soutènement et le revêtement.

L'étude a permis de **terminer la procédure environnementale en Espagne.**



ADIF pourrait s'occuper de la réhabilitation intégral du tunnel.

Olivier MARTY reprend la parole pour rappeler la gouvernance quadripartite du projet, binationale.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse
Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- **l'État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- **l'État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- **la Région Nouvelle-Aquitaine**
- **la Communauté autonome d'Aragon**



Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.



Cofinancé par l'Union européenne



Soutien technique



Olivier MARTY rappelle enfin la co-maîtrise d'ouvrage du projet, partagée entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Il rappelle ensuite la typologie des aménagements et travaux envisagés sur la ligne.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Les aménagements et travaux envisagés

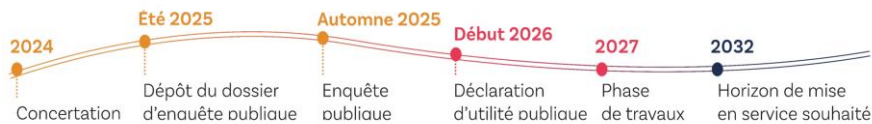
- > **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- > **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estanguet ;
- > **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaires avec modernisation des supports ;
- > **Créations de voies d'évitement (5)** permettant une amélioration de l'offre de service ;
- > **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- > **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- > **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- > **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- > **Mise au gabarit de feroutage** ;
- > **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.



Olivier MARTY présente enfin le calendrier du projet sur lequel Miguel Angel Ania précise que, côté espagnol, les aménagements entre Huesca et Canfranc seront mis en service dès le 1^{er} trimestre 2025.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Le calendrier du projet



Olivier MARTY conclut en rappelant le financement du projet.



Ambition et enjeux socio-économiques du projet
Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022
 « Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »



- Le projet fera l'objet d'un **appel à projet** en vue d'obtenir des **subventions européennes** pour sa phase de réalisation



AUTOROUTE FERROVIAIRE : LES ENJEUX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES (1^{ère} partie)

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial de la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine au sein de SNCF Réseau, rappelle dans un premier temps les objectifs nationaux et internationaux de décarbonation et en quoi le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc répond aux enjeux globaux de transition écologique.



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
Objectifs nationaux et internationaux

<p>Accord de Paris (2015)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir l'augmentation de la température mondiale « nettement en dessous » de 2 °C d'ici à 2100 par rapport aux niveaux préindustriels et poursuivre les efforts en vue de limiter cette augmentation à 1,5 °C • Implique une action immédiate, rapide et de grande ampleur pour réduire les émissions de GES et atteindre zéro émission nette autour de 2050, c'est-à-dire la « neutralité carbone »
<p>Pacte vert pour l'Europe (2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 • Plan d'action pour la mobilité durable et intelligente pour encourager la transition vers des modes de transport plus durables (renforcer les infrastructures de transport durables, et notamment encourager l'utilisation du transport ferroviaire et de la navigation intérieure pour le fret)
<p>Loi énergie-climat (2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Introduction dans la loi de l'objectif de neutralité carbone en 2050 • Confirmation de l'objectif de - 40% de baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES) entre 1990 et 2030
<p>6^{ème} rapport du GIEC (2021-2023)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La hausse de la température globale s'est accentuée • Les conséquences du changement climatique déjà observées seront renforcées au fur et à mesure du réchauffement global



Afin de permettre l'intervention à distance de **Marie-José NAVARRE**, Vice-Présidente du groupe Lohr², en situation de déplacement professionnel, l'animatrice met en pause la présentation des enjeux du transport ferroviaire pour passer à la présentation du ferroutage comme solution de

² Le Groupe Lohr est groupe français basé en Alsace, spécialisé dans la conception et la fabrication de véhicules de porte-voitures, de ferroutage, de mobilité électrique et de sécurité.

transport combiné. Elle précise que **Marie-José NAVARRE**, a été conviée à la présente réunion pour présenter une solution, celle du groupe Lohr, à titre d'exemple.

Marie-José NAVARRE commence par expliquer le ferroutage permet de transporter l'ensemble des semi-remorques, même ceux non-préhensibles, qui ne peuvent être transférés sur des trains de fret classiques.

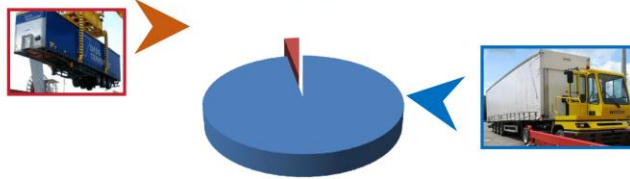


Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
Le ferroutage comme solution de transport combiné

Dans la famille du transport combiné, on utilise une UTI, une Unité de transport Intermodal, qui peut-être une **caisse mobile, un conteneur ou une semi-remorque**.

Les autoroutes ferroviaires s'adressent au marché des **semi-remorques standard**, soit **95%** de celles qui sont sur les routes.

Source www.uirr.com



Dans sa récente étude sur le marché français du transport ferroviaire de marchandises, en France, l'Autorité de Régulation des Transports souligne : « **Depuis 2020, le trafic combiné (hors activité d'autoroutes ferroviaires) a ainsi augmenté de 15 %, et le trafic des autoroutes ferroviaires de 55,5% sur la même période.** »



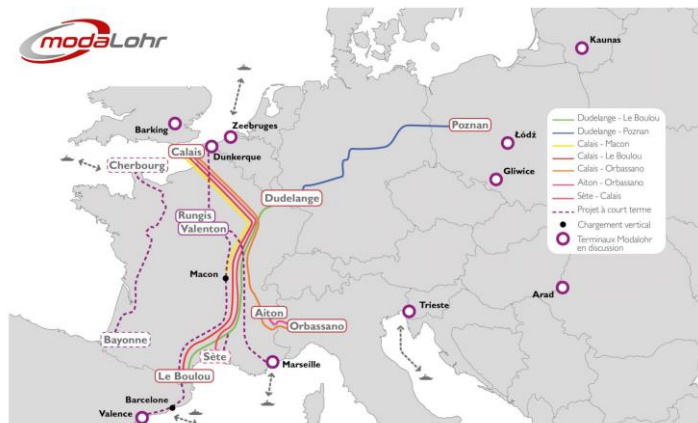
Elle présente ensuite une vidéo illustrant la technologie de transport combiné.

Marie-José NAVARRE illustre les deux éléments spécifiques composant la solution de ferroutage : le wagon et le terminal, et détaille le réseau d'autoroute ferroviaire existant actuellement à l'échelle européenne.



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
Le ferroutage comme solution de transport combiné

Un réseau en développement:
20 ans de déploiement pour les autoroutes ferroviaires Modalohr



Marie-José NAVARRE présente ensuite les avantages écologiques et économiques du ferroutage par rapport au transport routier de marchandises.



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
 Le ferroutage comme solution de transport combiné

Depuis 2003, Modalohr maximise les co-bénéfices du rail*



Chaque année, **110 000 camions** transférés **de la route au rail**



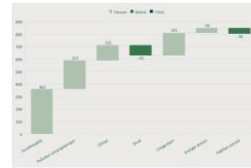
Chaque année, **130 000 tonnes de CO2 économisées et autant de particules fines**



Chaque année, **30 millions de litres de carburant économisés**



Le transport d'une SR sur un wagon Modalohr sur 1000 km permet **d'éviter 800€ d'externalités négatives** – accidentalité, pollution, atmosphérique, climat, énergie amont, habitat naturel, bruit et congestion...



* Rapport Altermind réalisé par RLE avec le soutien de Lohr

Elle illustre enfin cette solution à travers l'exemple de l'autoroute ferroviaire alpine reliant la France et l'Italie depuis 2003.



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
 Le ferroutage comme solution de transport combiné



Depuis 2003, l'autoroute ferroviaire alpine (AFA)
 Sur un itinéraire de montagne, dans des conditions climatiques difficiles, 4 A/R quotidiens



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
 Le ferroutage comme solution de transport combiné



Depuis 2003, plus de **660 000 semi-remorques transportées sur le rail, dont 40% de camions citernes** sur la ligne des Alpes entre Aïton-Chambéry (Fr) et Orbassano -Turino (It)



Suite à cette présentation, **Jean-Luc GARY** revient sur la logique européenne au sein de laquelle la ligne ferroviaire s’inscrit : le Mécanisme pour l’Interconnexion Européenne (MIE) et son réseau transeuropéen de transport (RTE-T).



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
 Objectifs nationaux et internationaux

LE MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE (MIE)

Il soutient des projets d'**infrastructure européenne d'intérêt commun** dans les secteurs du **transport**, de l'**énergie** et des **télécommunications**.
 Il est doté d'une enveloppe de 33,7 milliards d'euros sur la période 2021-2027.

- Dans le domaine des transports, l'objectif du MIE est de **développer des projets pour des réseaux efficaces, interconnectés et multimodaux**.
- **La priorité est donnée au développement des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)**, en mettant l'accent sur les liaisons manquantes et les projets transfrontaliers présentant une valeur ajoutée européenne.



RTE-T
 (Programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européen)



Luc FEDERMAN, Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie au sein de la région Nouvelle-Aquitaine, prend la parole pour rappeler l’enjeu du transport de marchandises sur le projet de réouverture de la ligne ferroviaire, autant du point de vue local qu’européen, illustré par les trois programmes d’études soutenus par l’Union européenne. Il compare la part modale du transport de marchandises entre les Pyrénées et les Alpes, notamment à travers la Suisse.



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
 Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse

Pyrénées



moins de 2% du trafic global de marchandises

Part modale du ferroviaire dans le trafic de marchandises entre la France et la péninsule ibérique



Alpes



15 à 20% du trafic global de marchandises

(dépassant les 70 % en Suisse)

Part modale du ferroviaire dans le trafic de marchandises à travers les Alpes



Source: <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/fret-ferroviaire>

Luc FEDERMAN illustre ensuite les connexions ferroviaires capacitaires actuellement existantes entre la France et la péninsule ibérique et l’intérêt de créer un 3^{ème} corridor de passage entre les deux existants. Il commente le trafic autoroutier de poids-lourds en 2019 et 2020, ainsi que les comptages de la Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques pour 2023 sur la RN 134².



Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
Le trafic autoroutier des poids-lourds



114,8 Mt de marchandises ont traversé la barrière pyrénéenne par la route en 2019 (109,6 Mt en 2020).

➤ Le trafic autoroutier de poids-lourds est prépondérant et en constante augmentation entre 2012 et 2019 (+ 27,2%).

➤ 2 Mt de marchandises ont traversé la barrière pyrénéenne via le tunnel du Somport en 2020.

2019		2020	
Trafic moyen journalier des poids-lourds aux points de passage frontaliers	Trafic moyen journalier des poids-lourds via le tunnel du Somport	Trafic moyen journalier des poids-lourds aux points de passage frontaliers	Trafic moyen journalier des poids-lourds via le tunnel du Somport
22 230 poids-lourds	331 poids-lourds	21 155 poids-lourds	314 poids-lourds

Source: Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées

M. Luc FEDERMAN, Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine, précise que le trafic routier est en augmentation continue. Selon la Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques, en 2023, le trafic moyen journalier des poids-lourds via le tunnel du Somport est de **500 unités en moyenne**.

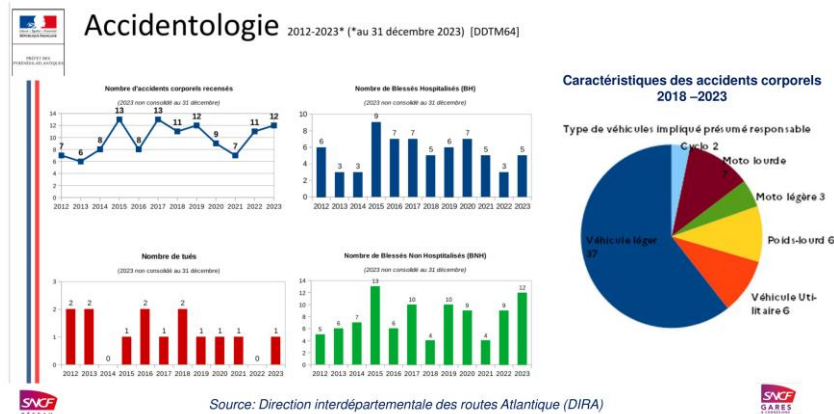


Miguel Angel ANIA précise qu’avec la fermeture de la RN134 suite aux intempéries de septembre dernier, le transport de céréales de la France vers l’Espagne présente un surcoût de près d’un million d’euros par semaine. Avec la ligne ferroviaire, 50% des marchandises traversant actuellement le Somport en camion pourraient le traverser en train, notamment les céréales.

Luc FEDERMAN présente ensuite les chiffres de l’accidentologie de la RN134 :

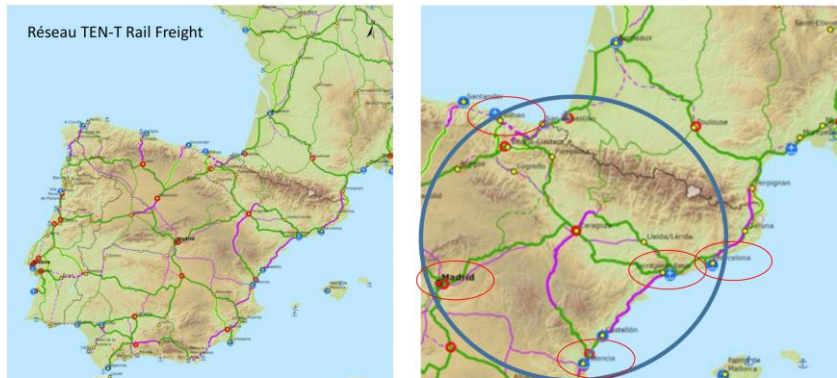


Autoroute ferroviaire : les enjeux du transport des marchandises
RN134: accidentologie

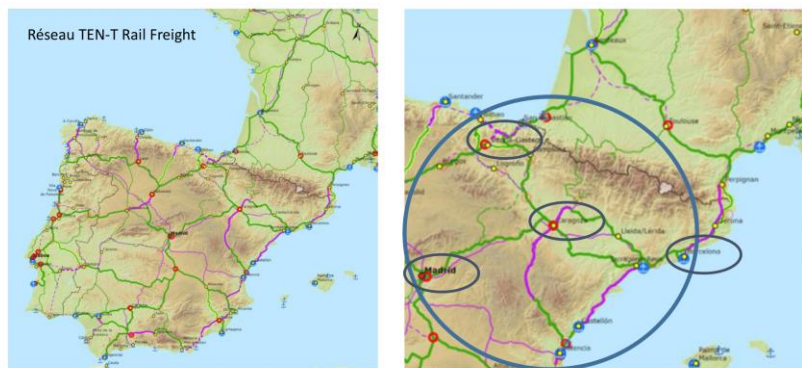


Miguel Angel ANIA présente les connexions de Saragosse avec les grands sites portuaires et aéroportuaires espagnols dans un rayon de 300 km. Il cite notamment les ports de Barcelone, Tarragone, Valence, Madrid, Bilbao et Algésiras, ainsi que les aéroports de Saragosse, premier aéroport de fret d’Espagne, Madrid, Barcelone et Vitoria et l’aéroport de Teruel relié directement à Tarbes.

EXPLOITATION DE LA LIGNE: FRET - PORTS



EXPLOITATION DE LA LIGNE: FRET - AÉROPORTS



Il présente ensuite la connexion entre la plateforme Plaza de Saragosse dont le projet permettra la connexion ferroviaire directe à la plateforme d'Artix puis à Bordeaux.

EXPLOITATION DE LA LIGNE: FRET



Enfin il précise que depuis 7 ans, l'Aragon a investi près de 400 millions d'euros pour disposer d'infrastructures logistiques et attirer des investissements dans les secteurs des bases de données, de l'agroalimentaire, de l'automobile et de l'aéronautique.

TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte et qui peuvent être retrouvées dans leur intégralité dans le « replay ».

Intervenant 1 (transporteur de matières dangereuses)

Est-ce que vous êtes sûrs qu'avec les nouveaux gabarits de wagons, qui ont des dimensions très importantes, on va pouvoir réhabiliter la ligne avec ce type de wagons ? Et il y a un problème de pente aujourd'hui ; quand je vois que nous sommes obligés de faire monter les trains par Bordeaux pour aller à Marseille et que la rampe de Capvern n'est pas utilisée au niveau du fret à cause de la pente, j'ai du mal à imaginer comment on peut réhabiliter cette voie au niveau du fret. Ça, c'est une première question.

Second point : j'ai appris que l'objectif du gouvernement d'Aragon, c'était de faire un tunnel mono ligne qui permettait effectivement de rejoindre notre pays. Et ça, je trouve que c'est la meilleure des solutions aujourd'hui pour réhabiliter le fret.

Intervenant 2 (Hervé AUJARD, membre de la commission ferroviaire au sein de l'association Béarn Adour Pyrénées)

Vous avez fait une hypothèse de dix allers-retours de fret, dont huit allers-retours qui sont dédiés au ferroutage. Qu'est-ce que vous réservez sur les deux autres allers-retours ? Question subsidiaire : n'allez-vous pas avoir des transports à vide, avec les wagons de voitures qui arrivent d'Espagne ; reviendront-ils chargés de voitures arrivant du reste de l'Europe ? Qu'en est-il des wagons de céréales ? Il faudra bien les ramener.

Sauf erreur de ma part, sur vos voies d'évitement de 450 mètres, on doit mettre 12 wagons Lohr, soit une charge d'environ 1 000 à 1 200 tonnes. Comment vous montez sans arrachement des crochets à la locomotive sur une rampe de 44 ‰ ? Puisque vous ne voulez plus à l'heure actuelle, si mes souvenirs sont exacts, faire de la pousse dans la rampe de Capvern. Est-ce que vous envisagez de la pousse attelée ?

Enfin, concernant la caténaire, est-ce que vous la rétablissez tout de suite ? On va faire circuler des locomotives diesel qui sont particulièrement polluantes pour celles qu'on peut envisager. Et si vous rétablissez, est-ce en 25 000 volts, ce qui permet de pleinement profiter de la puissance des machines ? Juste, pour l'assemblée, quand on est en 1 500 volts avec les machines modernes, on n'a pas toute la puissance des machines, loin de là. Il faut passer en 25 000 volts alternatif, ce qu'on a dans l'est de la France.

Intervenant 3 (Alain CAZENAVE-PIARROT, membre du Comité pour la Réouverture de la ligne Oloron-Canfranc)

Je ne vous dirai jamais assez combien nous sommes heureux au CRELOC et dans les associations amies, de voir ce type de concertation et le processus qui est engagé. Alors pour répondre aux deux questions précédentes.

On a parlé du gabarit : à l'origine, la gare internationale devait être à Bedous, le gabarit de tous les tunnels entre Canfranc et Bedous était prévu pour l'écartement ibérique. Donc des gabarits assez larges susceptibles de faire passer les wagons et les conteneurs. Deuxièmement, la rampe. Effectivement, il y a 4,3 % de pente sur 7 kilomètres, ce qui fait qu'il faudra mettre deux locomotives au moins à partir de Bedous et les trains, selon le calcul des ingénieurs du CRELOC, pèseraient 1000 tonnes avec deux locomotives à partir de Bedous et une seule locomotive à partir de Pau. Nous avons entendu de la part de SNCF et de certains tractionnaires qu'on mettrait deux locomotives à partir de Pau, mais ça, ça nous concerne peu. L'histoire du tunnel de base très bien, on est pour. Mais avant de faire un tunnel de base, autant amorcer les trafics avec le tunnel tel qu'il existe. En espagnol : « *Cedar la bomba* », amorcer la pompe et après on verra. Le projet de TCP³ a porté préjudice à la réouverture du Canfranc pendant une quinzaine d'années.

Ensuite, je vous renvoie aux ouvrages qu'a publié le CRELOC, en commun avec nos amis aragonais de la CREFCO Coordination pour la réouverture Canfranc Oloron, qui montrent que nous avons résolu le problème du voltage du 25 000 volts. Nous savons qu'il y aura des problèmes d'alimentation, mais c'est une question d'équipement, et SNCF Réseau est très fort de ce côté-là. Donc nous pensons qu'il n'y a pas trop de problèmes, pas plus que de problèmes au crochet.

Réponse de Olivier MARTY (Directeur Territorial Adjoint, SNCF Réseau)

Olivier MARTY confirme que les caractéristiques de montagne de la ligne et les longueurs prévues de convois vont nécessiter la mise en place d'une double traction dite attelée ; avec une locomotive à l'avant et une à l'arrière, permettant de résoudre le risque de rupture d'attelage. Il précise que la conception de la ligne est telle que cette double traction sera effective de Pau à Canfranc, la gare de Bedous n'étant pas prévue pour disposer d'installations de stockage de locomotive.

Concernant l'électrification de la ligne, il précise que le projet est étudié aujourd'hui avec une électrification dès la réouverture avec une tension de 25 000 volts, tension qui offre le plus de possibilités en termes de déploiement de puissance.

Concernant les flux de marchandises, il précise que les flux seront à étudier et contextualiser, mais que, même si des équilibres intéressants peuvent se mettre en place pour être en charge dans les deux sens, il peut arriver que des convois circulent à vide. Le plus important étant de trouver un équilibre global pour assurer le report modal.

³ Traversée Centrale des Pyrénées

Complément de Miguel Angel ANIA (Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon)

Miguel Angel ANIA précise que la tension prévue de la ligne en Espagne jusqu'à Saragosse est également de 25 000 volts. Cette tension est déjà en place sur le tronçon entre Huesca et Saragosse, et sera mise en place en même temps que l'écartement UIC réalisé sur le reste de la ligne. Il précise également que l'ensemble des ouvrages ferroviaires est capable de supporter un poids de 22,5 tonnes de passage, comme sur l'ensemble du réseau ferroviaire espagnol, ce qui permettra la mise en place de tout type d'autoroute ferroviaire, même pour le transport militaire. Il explique que l'usine Stellantis de Saragosse attend l'ouverture de la ligne pour disposer d'un second point de passage, autre que Hendaye, ce qui permettrait également aux usines françaises de Stellantis de distribuer leurs véhicules à partir de Saragosse.

Intervenante 3 (Vanessa Lemaistre d'Oloron – à distance)

« Merci, M. le représentant d'Aragon, pour vos informations claires. Donc il s'agit bien de reporter le transport des extrémités des Pyrénées vers le centre, pour du transit international, et de permettre de continuer le développement de Saragosse = augmentation du trafic, donc comment cette ligne Pau Canfranc peut être présentée comme permettant de réduire le trafic routier dans la vallée d'Aspe ? Et pourquoi ne pas lier cette ligne a une interdiction du transport international dans la vallée si elle doit le diminuer ? »

Intervenant 4 (Pierre Lénor – à distance)

« Pour rajouter à la question de la première personne qui n'a malheureusement pas dit son nom : Mme Navarre a dit que le wagon Modalhor est apte au gabarit GB1⁴. Comment allez-vous faire passer ces wagons dans les tunnels espagnols qui sont au gabarit GB ? »

Intervenant 5 (membre de l'association Energie TGV et AFTP de Perpignan)

Je dois dire qu'on est pour la réouverture du Canfranc.

Il faut préciser ce n'est pas le wagon qui a le gabarit GB, ce sont les parties basses qui conforment le gabarit et comme l'a dit Madame Navarre, c'est un wagon qui est autorisé à circuler dans tous les réseaux européens à écartement international et à écartement standard européen. C'est le chargement d'une semi-remorque qui donne ce profil qui rentre dans un gabarit GB plus GB1, si vous prenez la norme européenne 15 273⁵. Ce n'est pas le wagon qui nous donne ça, ce sera la dimension de la semi-remorque qui prend plus d'espace libre nécessaire.

⁴ Les gabarit GB1 et GB correspondent à des formats de la partie supérieure des trains. Ces gabarits déterminent les obstacles qu'ils peuvent traverser (tunnels notamment). Dans le cadre du fret ferroviaire, le gabarit est dépendant du conteneur transporté (remorques de camions, citernes...).

⁵ Norme européenne assurant la conformité des infrastructures et du matériel roulant par rapport aux gabarits cités.

D'autre part, en effet, le tunnel du Somport a plus de six mètres entre le niveau des rails et la voûte. Ça permet aujourd'hui de faire passer des chargements avec un profil de semi-remorque P400⁶. Il faut dire qu'il y a des problèmes structuraux dans le tunnel. Il faudra faire des réparations du radier⁷ et de quelques endroits de la voûte. Mais du moment que toutes les semi-remorques sont limitées à 2600 millimètres de largeur, il n'y aurait pas de problème.

Vous avez évoqué la tension des lignes. Toutes les lignes en Espagne qui se font même en écartement ibérique sont électrifiées à 25 000 volts. C'est une décision d'il y a environ quinze ans du ministère. Donc la connexion au-delà de Saragosse, que ce soit en allant vers Teruel ou vers le port de *Sagunto*, à 20 kilomètres de *Valencia*, se fait aujourd'hui à 25 000 volts. C'est le contournement du sud de Saragosse, le réseau artériel ferroviaire de Saragosse, où il faudra trouver une solution, peut-être comme à la frontière entre la Suisse et la France, ou directement faire une voie additionnelle à l'écartement 1435⁸ et la mettre à 25 000 volts parce que ce tronçon-là est en 3 000 volts, courant continu.

Il y a la province de Lleida et la province de Huesca, où il y a trois terminaux qui sont en train de se construire : Tamarite de Litera, Quatre Pilans à Lleida et à la gare de Tamarite. Ça a beaucoup d'intérêt de passer par le Canfranc, parce que la distance est plus courte que de contourner Barcelone pour monter sur Le Perthus. De Canfranc, la distance est plus courte entre Saragosse, Madrid, et Paris. Nous sommes donc pour le projet et je félicite le dossier qui a été fait par la SNCF parce qu'il est très pertinent.

Intervenant 6 (Julien Rebillard – à distance)

« Je travaille pour une entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, gérant de marchandises dangereuses également. Cette ligne présente des particularités, des adaptations, mais aussi de la capacité et du potentiel pour du trafic vers les sites de Saragosse. Aucune impossibilité, sans décupler pour autant des risques de sécurité et de nuisances pour les riverains... Le ferroviaire est largement utilisé en France et en Europe dans des volumes plus importants. En questionnement, les études ne devraient-elles pas prévoir des aménagements sur Artix, sur Bedous et côté espagnol pour gérer justement ces particularités de la ligne (renfort de traction, rebroussement) ? Il faut donner les moyens des ambitions pour les opérateurs. Bonne continuation au projet que nous surveillons de près. »

Intervenant 7 (Marc Oxibar, maire d'Ogeu-les-Bains, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine)

J'ai été très attentif à ce qu'ont dit les deux messieurs du gouvernement d'Aragon et de Catalogne et la réflexion que j'ai eue, un peu provocatrice mais c'est toujours ce que j'aime : ce projet, on le

⁶ Le P400 est un type de semi-remorque préhensible par pince et pouvant être posé directement sur un train.

⁷ Structure sur laquelle reposent les voies

⁸ Correspond à l'écartement des rails dit standard, ou UIC, appliqué sur le réseau ferroviaire français. En Espagne, sauf exceptions comme sur les lignes nouvelles ou entre Canfranc et Saragosse à l'échéance du projet, l'écartement est de 1 668 millimètres.

fait pour l'Espagne. Quel est l'intérêt pour notre territoire de permettre ce trafic de marchandises ? Il y aura certainement des marchandises qui vont aller de France vers l'Espagne, mais permettez-moi d'en douter.

Monsieur Ania, vous avez terminé votre intervention en précisant que cette ligne est un début et que les Espagnols veulent autre chose. Permettez-moi d'interpréter ce que vous avez dit. « Nous, on veut tracer droit, un tunnel de Jaca à Bedous et on veut filer sur Artix. » Pourquoi pas. Mais aujourd'hui, la ligne telle qu'elle existe, elle peut certes avoir toutes les capacités techniques, mais le tracé emprunté, de mon point de vue, n'a pas les caractéristiques pour que les populations, qui n'ont pas forcément grand-chose à tirer de cette réouverture, n'aient pas de nuisances. Vous avez dit qu'aujourd'hui on savait traiter les nuisances sonores et les risques. Mais aujourd'hui, il y a un certain nombre de communes qui n'ont pas de nuisances et qui demain, en auront. On parle de la vallée d'Aspe, oui, mais parlons d'Oloron, parlons du tracé d'Oloron à Pau et parlons de Pau. S'il doit y avoir un afflux de marchandises, imaginons à la Croix-du-Prince des trains qui circulent la nuit de plusieurs centaines de mètres de long, avec des maisons qui sont à dix mètres de part et d'autre de la voie. Moi, aujourd'hui, dans ma commune à Ogeu, j'ai déjà la nuisance de la RN 134. Demain, il y aura des populations qui auront la voie ferrée qui traverse des villages en plein cœur. Je ne suis pas sûr que les gens soient réellement informés.

Enfin, Monsieur Ania, vous avez dit que ce qui est très bien à Saragosse, c'est qu'on est sur un rayon de 300 kilomètres et ça permet à des camions, donc du transport routier, de continuer à rouler. Mais est-ce que cette ouverture va enlever les camions de la RN 134 ? Le transport routier par la RN 134, de ce que je crois savoir, est plutôt un transport routier de 300 kilomètres. Donc est-ce que ça va enlever un camion de la RN 134 ?

Réponse de Miguel Angel ANIA (Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon)

Miguel Angel ANIA explique que près de 80% des marchandises qui passent par le tunnel sont françaises en direction du Sud. Il rappelle qu'avec la fermeture de la route, ces produits ont subi une hausse des coûts de 25%, ce qui a entraîné une baisse de leurs volumes de vente. Il présente l'exemple hypothétique d'une entreprise souhaitant transporter des céréales françaises en train jusqu'en Espagne et qui actuellement pourrait le faire jusqu'à Bedous, faire passer les céréales sur des camions jusqu'à Canfranc et de nouveau les placer sur des trains à partir de Canfranc. Il illustre le fort besoin d'accompagnement aux entreprises devant réduire leur empreinte carbone.

Il précise que l'occupation d'une plateforme ferroviaire est la moitié de celle d'une route de 10 mètres de large et que les conséquences météorologiques sont moindres sur les infrastructures ferroviaires par rapport aux infrastructures routières.

Il rappelle que le transport de marchandise entre la France et l'Espagne est critique pour l'économie du Sud de la France et de l'Aragon, autant pour les producteurs céréaliers que les usines de transformation agroalimentaire, par exemple.

Enfin il conclut avec une anecdote personnelle, expliquant qu'il voyageait annuellement à Lourdes étant enfant, et qu'il ne comprend pas la réticence du territoire à évoluer, quand le côté espagnol a fortement évolué pour entrer dans le 21^e siècle.

Complément de Luc FEDERMAN (Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine)

Luc FEDERMAN précise qu'un convoi d'autoroute ferroviaire permet de mettre 22 camions sur un train, ce qui va réduire les nuisances à celles de ce seul passage.

AUTOROUTE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC-SARAGOSSE : LES HYPOTHESES DE TRAVAIL A L'ETUDE

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau, rappelle les principes ayant mené au dimensionnement de l'infrastructure envisagée, et précise qu'ils seront à ajuster en fonction des données actualisées relatives au trafic de poids-lourds.

Autoroute ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse
 Le dimensionnement de l'infrastructure envisagé

2024
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ACTUEL SUR LE TERRITOIRE

- **Trafic moyen journalier** des poids lourds *via* le tunnel du Somport en 2020 : **314 poids lourds**
- **2 Mt de marchandises** ont traversé la barrière pyrénéenne *via* le tunnel du Somport en 2020.

*M. Luc FEDERMAN, Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine, précise que le trafic routier est en augmentation continue. Selon la Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques, en 2023, le trafic moyen journalier des poids-lourds *via* le tunnel du Somport est de **500 unités en moyenne**.*

A partir de 2032
 (mise en service souhaitée)
L'OFFRE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ENVISAGEE SUR LE TERRITOIRE

- **10 allers-retours de trains de fret par jour**
 - dont 8 A/R de trains de fret affectés au ferroutage
- Une capacité en jour ouvrable de **352 camions**
- Une capacité de **22 camions / train**

Dimensionnement de l'infrastructure pour un report modal jusqu'à (hypothèses de travail) :

Miguel Angel ANIA, Directeur Général des Transports au sein du gouvernement d'Aragon, présente les plateformes Plaza en Aragon, Platea à Teruel, Fraga à l'ouest de l'Aragon, le terminal intermodal privé de Monzon et la plateforme de Huesca.

EXPLOITATION DE LA LIGNE: FRET - PLATEFORMES

Aragón Plataforma Logística

> 3.500 convois ferroviaires/an

- PLAZA, Zaragoza 13,457,239 m²
- PLATEA, Teruel 2,545,510 m²
- PLUS, Huesca 1,157,062 m²
- PLFRAGA, Fraga 875,988 m²
- TOTAL 18,035,799 m²



Principaux enjeux
FOCUS: la plateforme logistique « Plaza » de Saragosse

Un nœud logistique majeur du territoire espagnol
Un acteur central dans la connexion de la péninsule ibérique avec le reste de l'Europe

- **70% des flux de l'Espagne vers l'Europe**
- Un trafic marchandises estimé à plus de **700 000 tonnes/an**
- En lien avec les ports secs de Barcelone, Valence et Madrid, etc. eux-mêmes faisant le lien entre l'Europe et l'Asie
- Départ de l'autoroute ferroviaire qui relie ce nœud logistique au port d'Algeciras, l'un des plus grands d'Europe et un point stratégique pour le commerce avec l'Afrique et l'Amérique latine
- Un schéma logistique national prévoyant que **7 autoroutes ferroviaires** relient Saragosse



- **1 300 hectares**
- **Siège d'entreprises** Inditex, Imaginarium, Esprinet, TDN, DHL Express, B/S/H/, Mann+Hummel Ibérica, Decathlon, Carreras Grupo Logístico, Grupo Sesé, Mercadona, Eroski, Decoexsa, Transportes Azkar, DHL, JCV Shipping & Solutions, DB Schenker, etc.
- **un centre intermodal de transports**
 - un terminal ferroviaire
 - un aéroport (3^e aéroport de fret du pays)
 - des connexions avec certaines des principales artères routières du centre



Jean-Luc GARY, Directeur Territorial de la Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine au sein de SNCF Réseau, présente la zone de Lacq à Artix, zone industrielle présentant de fortes capacités d'accueil ferroviaire.



Principaux enjeux
FOCUS: zone de Lacq, à Artix

Un faisceau de voies de service important qui offre un accès direct au réseau principal



TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LE PUBLIC : COMMENT RENFORCER LA COMPETITIVITE FERROVIAIRE ?

Intervenante 8 (Cathy GARCES, Maire de Herrère – à distance)

Bonsoir, Cathy Garcès, Maire de HERRERE. Je souhaite préciser que je partage totalement l'avis de mon collègue Marc Oxibar. Je confirme que des habitants de nos communes seront soumis à des nuisances qu'ils n'ont pas actuellement et que le fret ferroviaire n'empêchera pas la circulation des camions sur la RN. Ainsi, c'est double peine pour nos communes.

Intervenant 9 (David BOSCH, chef d'établissement du site Safran Landing à Bidos)

Tout d'abord merci à tous les intervenants pour la qualité de la présentation. Je ne reviens pas sur les éléments qui ont été présentés au début. Notre empreinte carbone est ce qu'elle est ; on a tout d'abord, comme beaucoup d'entreprises, énormément travaillé sur nos process pour diminuer cette partie-là. Et aujourd'hui, on travaille principalement et on va travailler sur ce qui concerne nos flux de livraison de nos pièces.

Je vais être un peu moins orienté vers l'Espagne et nos collègues d'Aragon, puisqu'on a un barycentre qui est plutôt nord européen dans nos flux, même si on a un petit peu d'activités avec Séville, mais ça reste en termes de volume assez faible. Nous sommes aussi un peu en retrait par rapport aux chiffres qui ont été communiqués : nos flux sont très limités. Ceci étant, l'intérêt qu'on peut avoir et le travail qu'il va falloir avoir, c'est qu'on a énormément de livraisons de nos produits, je ne parle pas de ce que nos fournisseurs nous livrent mais de ce qu'on livre nous – globalement dans le nord de l'Europe, Toulouse, Hambourg, on fait du fret sur l'Angleterre également.

Nous avons du transport routier par camion. La maîtrise que l'on a, c'est que le produit est chargé chez nous, donc il est sous notre responsabilité jusqu'à chez notre client. La notion de ferroutage, est importante, parce que si on doit transporter nos produits, la question de la responsabilité se posera automatiquement ; c'est un autre sujet, mais c'est un des points qu'il faut voir.

En ce qui concerne le report modal, je n'ai pas vu de lien : nous on a un barycentre qui est Toulouse. Il faut regarder par où passer. Idem Hambourg, idem pour l'Angleterre, il faut regarder quel serait le réseau à utiliser qui pourrait nous le permettre et sur quel laps de temps. Ce sont des enjeux importants pour nous.

Intervenante 10 (Carole LARREY, Responsable RSE de Lindt & Sprüngli France à Oloron-Sainte-Marie)

Bonsoir, merci pour les échanges, la présentation du projet, c'est très clair. Aujourd'hui, à Oloron-Sainte-Marie, nous transformons de la fève de cacao qui arrive au port de Barcelone notamment. Il y a aussi également un flux depuis Rotterdam, mais l'essentiel vient d'Espagne. Donc pour nous, ça représenterait aussi un intérêt de pouvoir faire transiter ces matières. Il y a un peu de flux export, de retours de produits vers la péninsule également, mais qui en proportion n'est pas équivalent. Sur les enjeux effectivement de décarbonation, ça représente un intérêt pour nous. Il faut effectivement penser les modalités de déchargement. Est-ce que c'est jusqu'à Oloron ? Comment on fait le transit après jusqu'au site de production ? Et évaluer aussi les fréquences. Il faut aussi pouvoir garder le rythme par rapport au maintien de l'activité de production du site.

Intervenante 11 (Vanessa Lemaistre d'Oloron – à distance)

Je réitère ma question : Pourquoi alors ne pas assortir la Pau Canfranc à l'interdiction du passage de poids lourds (comme en Suisse) ? Puisque vous êtes sûrs d'absorber ce trafic ? Sans

interdiction, le train n'absorbera que le report venant des autoroutes et la hausse prévue, puisqu'il nous a été expliqué ce soir qu'il y a eu 29 % de hausse du trafic de poids lourds autoroutiers via les Pyrénées entre 2012 et 2019...

Intervenant 12

Je souhaite rebondir sur ce que vient de dire la responsable RSE de Lindt et là ça va s'adresser plutôt aux gens de SNCF Réseau. Si vous voulez développer aussi le fret et en faire profiter le long de la ligne, c'est à dire dans la vallée d'Aspe, est ce que vous avez prévu de faire du trafic diffus ou du lotissement, c'est à dire permettant de livrer deux wagons de fèves de cacao à la société Lindt, d'emporter un wagon de train d'atterrissage venant de chez Safran Landing System ? Est-ce que vous avez prévu, ou est-ce que vous imaginez dans votre projet, de faire du trafic diffus sur l'ensemble de la ligne, puisqu'il peut y avoir des besoins, qui permettrait d'éviter quelques camions en plus sur la RN 134 ? Ça nécessiterait de remettre en service ou mettre en service des E.P., c'est à dire les embranchements particuliers.

Réponse de Luc FEDERMAN (Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine)

Luc FEDERMAN souligne la pertinence de cette dernière question relative au trafic diffus, mais précise qu'à ce stade, il n'est pas possible d'y apporter une réponse complète, à défaut d'études finalisées sur le sujet. Cependant, il rappelle l'importance pour la Région que la ligne puisse être utile à tous les acteurs et usagers. Si ses spécificités techniques sont en cours de définition, en partenariat avec les partenaires espagnols, il précise néanmoins que dès lors que des convois avec des gabarits P400 sont envisageables, il est d'autant plus envisageable de faire passer du trafic diffus et des wagons isolés. Il explique que les réponses à ces questions dépendront des choix et actions de l'écosystème logistique (transporteurs, plateformes et chargeurs) et que les études en cours doivent présenter le spectre le plus large possible pour permettre à tous les besoins d'être satisfaits.

Complément de Miguel Angel ANIA (Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon)

Miguel Angel ANIA précise que l'Aragon est fortement concerné par le changement climatique et produit quatre fois plus d'énergie renouvelables qu'il n'en consomme avec une volonté de décarbonation. Les émissions de gaz à effet de serre de la région proviennent essentiellement du transport routier et de la logistique. Il explique que l'Espagne a démontré que l'investissement dans les infrastructures de transport entraîne un investissement privé des entreprises. Il rappelle cependant que la combinaison entre le transport routier, pour des distances courtes, et le ferroviaire, pour les longues distances, reste la solution la plus adaptée. Il rappelle que de l'Espagne proviennent également les marchandises du Portugal, de l'Afrique et de l'Asie, grâce aux différents ports espagnols, et à destination de tout le reste de l'Europe.

Il précise que la ligne telle que considérée actuellement ne sera peut-être pas suffisante pour absorber l'intégralité du flux de marchandise, mais elle reste nécessaire pour assurer le report modal d'une partie du fret et initier la dynamique.

Il évoque également l'intérêt touristique de la ligne à travers le tourisme ferroviaire et l'hôtel de la gare de Canfranc. Il évoque le projet d'organiser un parcours en train historique entre Jaca et Canfranc, et pouvant être à terme étendu jusqu'à Pau pour mieux valoriser les communes de la Vallée d'Aspe.

Intervenante 13 (Vanessa Lemaistre d'Oloron – à distance)

Un grand merci au représentant de l'Aragon qui est transparent. Je ne partage absolument pas sa vision des choses, mais il ne pratique pas la langue de bois, ce que j'admire et apprécie vraiment.

Intervenant 14 (Stéphane Carbonneau)

Bonsoir, Stéphane Carbonneau. J'habite le Béarn depuis 30 ans. Je suis naturaliste, militant écologiste. Je me suis beaucoup battu contre le projet autoroutier en Vallée d'Aspe, vallée que j'aime beaucoup, que je connais bien. Je connais aussi l'Aragon très bien depuis 40 ans. M. Oxibar est parti, mais je partage une partie de ses craintes parce que je connais aussi la question du trafic de transit et je partage vraiment ces craintes. J'ai milité pour la réouverture de la voie ferrée, mais je vois aujourd'hui qu'on a un projet qui n'a plus rien à voir avec ce que j'ai connu quand je suis arrivé il y a 30 ans, donc j'ai effectivement des craintes assez importantes pour les valléens, notamment en vallée d'Aspe. Mais ma question porte précisément sur les outils juridiques contraignant qui obligerait les transporteurs routiers à transférer le trafic routier sur la voie ferrée ? Parce qu'on entend beaucoup d'hypothèses, de propositions, etc. de suggestions, mais d'outil juridique contraignant qui permettrait ce transfert modal ? Et je dis bien contraignant.

Réponse de Luc FEDERMAN (Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine)

Luc FEDERMAN précise que de tels outils existent, comme les écotaxes pour lesquelles la RN134 faisait partie du réseau taxable qui devait se mettre en place il y a une dizaine d'années. Il précise que ces écotaxes sont appliquées en Allemagne et en Autriche, notamment. La mise en place d'un péage sur le tunnel du Somport pourrait également être une solution, mais nécessiterait une révision du traité qui régit les conditions d'utilisation du tunnel routier du Somport et donc un accord politique entre la France et l'Espagne. Une troisième option pourrait être l'interdiction du trafic de transit, distingué du trafic local, par exemple sur le transport de matières dangereuses qui devrait être réalisé uniquement par mode ferroviaire.

Il précise que les études en cours et à venir intégreront ces différentes possibilités réglementaires mais la décision finale nécessitera l'implication d'autres acteurs.

Complément de Miguel Angel ANIA (Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon)

Miguel Angel ANIA exprime que de telles mesures ne lui semblent pas nécessaires de par les obligations réglementaires de décarboner les transports auxquelles sont soumises les entreprises et que, une fois la ligne ferroviaire en place, elles l'utiliseront.

Intervenant 15 (Julien REBILLARD – à distance)

Je suis employeur sur les plateformes d'Artix, Lacq, Mourenx... le ferroviaire a besoin de débouchés, sinon il quittera le secteur.

Mon personnel vit dans les communes autour de Monein, d'Oloron, etc... J'ai une pensée pour les maires qui expriment leurs craintes légitimes sur le retour d'un trafic ferroviaire fret. Mais si mon activité (ferroviaire) disparaît faute de développement, n'y a-t-il pas un risque de destruction de l'emploi local ? Puis le risque de voir des habitants actifs quitter les villes et villages pour rejoindre un autre bassin d'emploi...

Intervenante 16 (habitante de la Vallée d'Aspe – à distance)

Bonjour. Je suis habitante de la vallée d'Aspe. Je suis très attachée à ma vallée, à l'écologie qu'il y a dans cette vallée, aux camions qui passent, c'est sûr, mais je ne suis pas certaine qu'un transport ferroviaire remplacerait le transport routier. Donc je doute beaucoup, sur une ligne qui a été ouverte au début du 20^e siècle pour un petit trafic, qu'un trafic immense et industriel venant d'Espagne aide les valléens à mieux vivre. Et je crains que ce soit un enfer industriel pour cette vallée. Donc j'espère que nos élus, que tout le monde va se mobiliser pour que ce trafic, soi-disant écologique et qui va détruire une vallée magnifique, ne se fasse pas. Cette belle vallée va être détruite. Je demande une réponse.

Je demande une réponse parce que c'est très bien de dire qu'il y a éco-responsabilité, mais ici il y a un parc national. Je suis montée à 1000 mètres d'altitude faire une balade en montagne. J'entendais les travaux pour réhabiliter la route à 1000 mètres d'altitude. Cette vallée est un véritable entonnoir à sonorité. Il va y avoir pour tous les valléens une nuisance épouvantable et sur tout le reste du parcours de la voie, effectivement, pour des gens sont très proches de la voie où il passerait trois quatre trains par jour. Donc ce n'est pas du tout le même projet, c'est un projet qui sert l'Espagne mais qui ne sert pas ce bassin-là, et surtout pas la vallée d'Aspe.

Réponse de Jean-Luc GARY, Directeur Territorial, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

Jean-Luc GARY explique que le trafic prévu en vallée d'Aspe n'aura rien à voir avec le trafic à Hendaye et Perpignan du fait de la taille de l'infrastructure qui ne sera pas modifiée. Il s'interroge sur le discours actuel considérant les trains comme moins écologiques que les camions. Il rappelle que les technologies de décarbonation des poids-lourds ne sont pas encore au point et ne le seront pas avant un certain temps.

Il exprime que le projet reste une première pierre pour les échanges entre la France et l'Espagne et que les échanges ont toujours structuré l'évolution des sociétés. Afin de permettre à tous de profiter de la Vallée, et de le permettre à ses habitants en premier lieu, il exprime le besoin de les connecter au reste du monde.

Complément de Miguel Angel ANIA (Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon)

Miguel Angel ANIA exprime les inquiétudes écologiques et environnementales présentes au sein de la vallée de l'Aragon, mais qui ne remettent pas en cause le soutien de la population de la vallée, consciente de ses avantages, à la ligne.

Intervenante 17 (Caroline AUGÉ, Secrétaire Générale de l'OTRE des Pays de l'Adour – à distance)

Le monde du transport et les entreprises de transport transportent des marchandises qui lui sont confiées. On ne peut opposer les deux modes de transport : routier et ferroviaire, ils sont complémentaires sur de la très longue distance.

Intervenant 18 (Bernard CAZENAVE, vice-président du CRELOC)

Je voudrais répondre aux opposants. Je me réjouis de toutes les interventions, en particulier, en plus des personnes ici, des voisins aragonais et catalans. Et je suis quelqu'un qui adore l'Aragon. Mais j'ai envie de répondre à M. Oxibar. Non, on ne fait pas la ligne pour l'Espagne, on la fait aussi pour le Béarn. On la fait aussi pour la planète. On a parlé de décarbonation, il ne faut pas oublier la pollution émise par les poids-lourds avec de nombreux produits polluants, sans parler de l'usure des plaquettes de frein et des pneus, des poussières de pneus, des particules fines. Je crois qu'il faut aussi le préciser. La Sécurité Sociale devrait financer le train, moyen de transport le plus sûr, le moins polluant.

Concernant les nuisances : Il y a en vallée d'Aspe un nombre de kilomètres sous les tunnels, pas de nuisances, pas de déviation près des cours d'eau, du gave d'Aspe. Donc c'est quand même aussi préserver l'environnement grâce à la voie ferrée.

Actuellement, il y a des camions qui ont des difficultés à se croiser au niveau du fort du Portalet, au sud d'Urdo. Je ne parle pas depuis l'accident, mais en règle générale. Et personnellement, moi qui fais aussi du vélo, je me suis trouvé à aller faire le col d'Ichère, et il me tardait de sortir de la route parce que les camions, quand on fait du vélo, c'est vraiment infernal. Il m'est arrivé de me trouver derrière deux camions qui se croisaient, très difficilement, et l'un a commencé à partir sur le bas-côté. J'ai cru que j'allais m'encastrier dans un camion. Donc les accidents aussi, c'est la réalité. Même si on n'enlève pas 10, mais 9, 8 camions, ce sera déjà ça.

Et effectivement, les camions électriques, c'est 350 000 euros, trois fois plus cher que les camions actuels : on n'est pas près d'avoir donc cette décarbonation.

Intervenante 19 (habitante de Jurançon)

J'habite à Jurançon, à une dizaine de mètres de la ligne, donc ça a été évoqué tout à l'heure, mais en fait on a zéro réponse. Je ne nie pas l'intérêt écologique, économique et je ne suis pas du tout contre ce projet-là. Ce n'est pas du tout la question, mais il me semble qu'on a le droit de se poser des questions et d'avoir peur tout simplement de ce qui va circuler à dix mètres de nos fenêtres, jour voire nuit, parce qu'on ne parle pas de la nuit. Je ne sais pas si c'est jour et nuit. Ça va être énorme entre ce qui se passe aujourd'hui et qui effectivement n'est pas une nuisance en soi, en tout cas, en ce qui nous concerne, et ce qui va arriver peut-être dans l'avenir. J'avoue que je trouve que la place des riverains me paraît insignifiante dans ce projet. Et oubliée.

Réponse de Jean-Luc GARY, Directeur Territorial, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

Jean-Luc GARY exprime la pleine légitimité de ces craintes et de ces interrogations vis-à-vis d'une ligne dont la circulation sera amenée à augmenter. Il précise que des mesures seront prises pour réduire les nuisances sonores pour les riverains comme sur l'ensemble des projets de ce type-là. Il exprime également qu'actuellement les habitants de la vallée d'Aspe souffrent de nuisances dues au trafic routier mais il rejoint le fait qu'avec la réouverture de la ligne, ces riverains auront plus de nuisances acoustiques qu'actuellement.

Complément de Miguel Angel ANIA (Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon)

Miguel Angel ANIA précise qu'avec l'électrification de la ligne, les nuisances sonores seront réduites par rapport aux trains diesel actuellement en circulation.

Intervenant 20 (Jean FRILEUX, vice-président de la DUT, responsable du transport ferroviaire)

En ce qui concerne l'intérêt de la ligne, j'y vois une chose qui n'a pas été abordée. Je pense que cette ligne peut servir aussi de ligne de délestage actuellement parce que du côté d'Hendaye, on va avoir quand même la ligne UIC qui va arriver, le troisième rail arrive. C'est à dire qu'on va avoir un afflux de trafic de marchandises par Hendaye. Seulement entre Hendaye et Bayonne, sur 36 kilomètres vous aurez les trains de fret, les TER, le barreau qu'on veut faire, les trains du quotidien pour aller pour aller jusqu'à Bilbao. Autrement dit, on risque d'avoir sur ce tronçon un problème d'engorgement. Le passage par la vallée d'Aspe devient une opportunité et permettra aussi de soulager un peu le surcroît de trafic qui peut arriver sur Hendaye.

Réponse de Jean-Luc GARY, Directeur Territorial, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

Jean-Luc GARY précise que l'infrastructure permet l'hypothèse de 8 à 10 trains de fret quotidien et ne pourra donc pas servir à détourner les flux de Hendaye.

Complément de Luc FEDERMAN (Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, région Nouvelle-Aquitaine)

Luc FEDERMAN précise que le soutien de la Région pour ce projet vient de sa pertinence dans le cadre du report modal des voyageurs et des marchandises, et que son objectif n'est pas de pallier les difficultés d'autres lignes.

Intervenant 21 (Jean FRILEUX, vice-président de la DUT, responsable du transport ferroviaire)

Je suis bien d'accord avec vous, c'est simplement pour éviter que des trains qui actuellement vont vers Hendaye passent directement maintenant par le Somport depuis Saragosse. Je sais que la capacité de la ligne est limitée.

Complément de Miguel Angel ANIA (Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon)

Miguel Angel ANIA exprime que, de par sa capacité, la ligne serait plutôt destinée à supporter le trafic de céréales de la France vers l'Espagne. Il précise néanmoins qu'en cas d'urgence, la ligne serait capable de fournir une solution de passage.

Intervenant 22 (membre de l'association Energie TGV et AFTP de Perpignan)

Sur la question des bruits, il y a quelque chose qui peut être n'est pas bien connu. A l'époque, il y avait un projet d'autoroute ferroviaire entre Dourges au nord et Tarnos. Il y a eu une étude approfondie sur la question du bruit : les trains de fret font beaucoup moins de bruit que les TGV et d'autres trains de voyageurs. Il y a un rapport très intéressant, je ne sais pas s'il est encore sur Internet, si on peut le consulter. Et d'autre part, il y a des trains de fret qui passent dans le centre de Lyon, dans le centre de Montreux, Lausanne, Bordeaux, Toulouse et on se débrouille, les gens dorment. Il y a beaucoup de possibilités et maintenant il y a une spécification technique de l'interopérabilité ferroviaire pour le bruit, beaucoup des éléments de roulement des wagons font beaucoup moins de bruit. C'est le frottement entre le pantographe⁹ et la caténaire qui fait davantage de bruit qu'un train diesel. S'il est bien conçu, bien préparé, bien isolé, il ne fait presque pas de bruit et ça, on peut le mesurer, on peut le constater.

⁹ Le pantographe est le dispositif articulé qui permet à une locomotive électrique ou à un tramway ou à d'autres systèmes automoteurs électriques de capter le courant par frottement sur une caténaire.

Intervention de Jean-Luc GARY, Directeur Territorial, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau

Jean-Luc GARY complète l'intervention précédente en exprimant le fait que la gestion des nuisances acoustiques est un des critères d'acceptabilité du projet et qu'il s'agit donc d'un point d'attention dans la définition du projet, dont les porteurs de projet ont bien conscience.

CONCLUSION

Marion THENET, garante de la CNDP, conclut la séance en remerciant les participants d'être restés jusqu'au bout de cette table ronde. Elle exprime l'importance de cet enjeu dans le projet et à l'échelle européenne. Elle rappelle la possibilité de contribuer sur le site internet du projet et d'y obtenir des réponses, et la tenue de l'atelier du 19 novembre à Accous concernant les impacts environnementaux, l'atelier suivant sur les impacts socio-économiques puis la réunion de clôture. Elle précise enfin la possibilité de contribuer au projet sur le site internet de la concertation jusqu'au 20 décembre.

Miguel Angel ANIA, Directeur Général des Transports au sein du gouvernement d'Aragon, remercie les participants et les organisateurs de la table ronde. Il souligne que ce projet était un rêve le siècle dernier et que le rêve est désormais de la voir rouvrir.

L'animatrice remercie l'ensemble des intervenants et les garants puis rappelle aux participants l'atelier du 19 novembre ainsi que le format hybride de la réunion de clôture prévue le 16 décembre à Oloron-Sainte-Marie.

CONTRIBUTIONS A DISTANCE NON CITEES DURANT LA REUNION

Intervenant 23 (Jean-Luc Palacio)

Un seul lycée sur les cinq ? Pourquoi ce choix ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage :

L'objectif de la maîtrise d'ouvrage est d'aller à la rencontre des jeunes publics, particulièrement concernés par l'éventualité d'une offre de transport voyageurs. Dans cette perspective, le collègue d'Aspe, à Bedous, et l'internat du lycée Guynemer à Oloron-Sainte-Marie ont été contactés. Il s'agit d'une première étape, les maîtres d'ouvrage envisageons de venir à la rencontre des différents lycées situés sur le périmètre du projet selon des modalités qui sont à définir.

Intervenant 24 (Pierre Lénor)

Pour Mme Larré RSE de Lindt : pourquoi Lindt ne fait pas passer dès maintenant ses fèves de cacao depuis le port de Barcelone, par le tunnel du Perthuis puis Narbonne, Toulouse, Bordeaux, Dax, Pau ?

Réponse de la maîtrise d’ouvrage :

Mme Larré avait quitté la réunion au moment où la question a été posée sur la messagerie à distance. La question n’a donc pu lui être posée.

Intervenante 25 (Gabrielle)

Bonsoir, l’étude acoustique a-t-elle été faite pour l’impact sur les habitations proches des voies ? Quelle sera la fréquence des trains ferroviaire ? Combien de trains la nuit ? Quelle sera la hauteur des murs anti-bruit ? Merci

Réponse de la maîtrise d’ouvrage :

Plus de 3 kilomètres d’écrans de protection anti-bruit sont envisagés le long du trajet ; des isolations de façades pourraient également être proposées. Une étude acoustique spécifique est prévue sur l’ensemble du linéaire au premier semestre 2025.

Vous trouverez [ICI](#) le détail des fréquences ferroviaires envisagées. Il s’agit à ce stade du projet d’hypothèses de travail. Concernant le fret, le projet intègre 10 circulations de trains par jour aller-retour – 3 de jour, et 7 de nuit.

Intervenante 26 (Séverine)

Bonsoir, Sachant que la société fret SNCF ferme ses portes fin de l’année. Est-ce que le trafic sera géré par des entreprises privées ? Sous quelle condition ?

Réponse de la maîtrise d’ouvrage :

Les marchés étant ouverts à la concurrence, les offres de transport international et de fret sur la ligne dépendent des opérateurs de transport, non identifiés à ce jour, qui souhaiteraient se positionner sur ces segments. Une précision : au sein du Groupe SNCF, une nouvelle société, Hexafret, va poursuivre l’activité de transport de marchandises.

Intervenante 27 (Vanessa Lemaistre)

Le transport le plus propre est celui dont on se passe = relocalisation, voilà le point de vue de certains écologistes. :-)

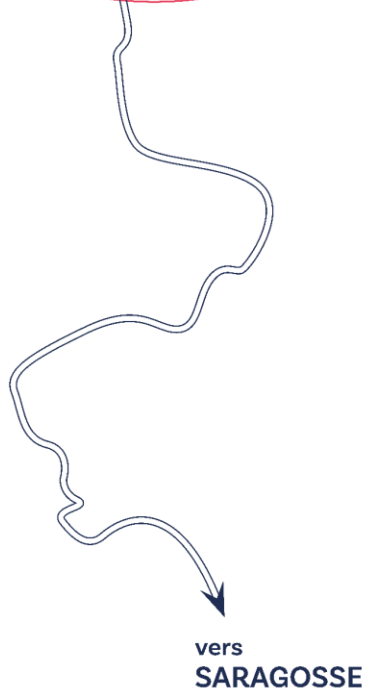
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Atelier thématique Impacts environnementaux

19 novembre 2024
Salle des fêtes – Accous

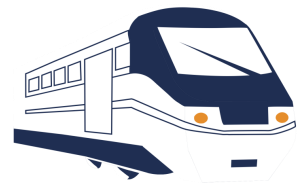




PROPOS INTRODUCTIFS

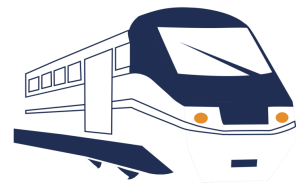
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public





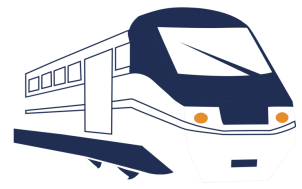
Eric BERGEZ

1^{er} adjoint au Maire

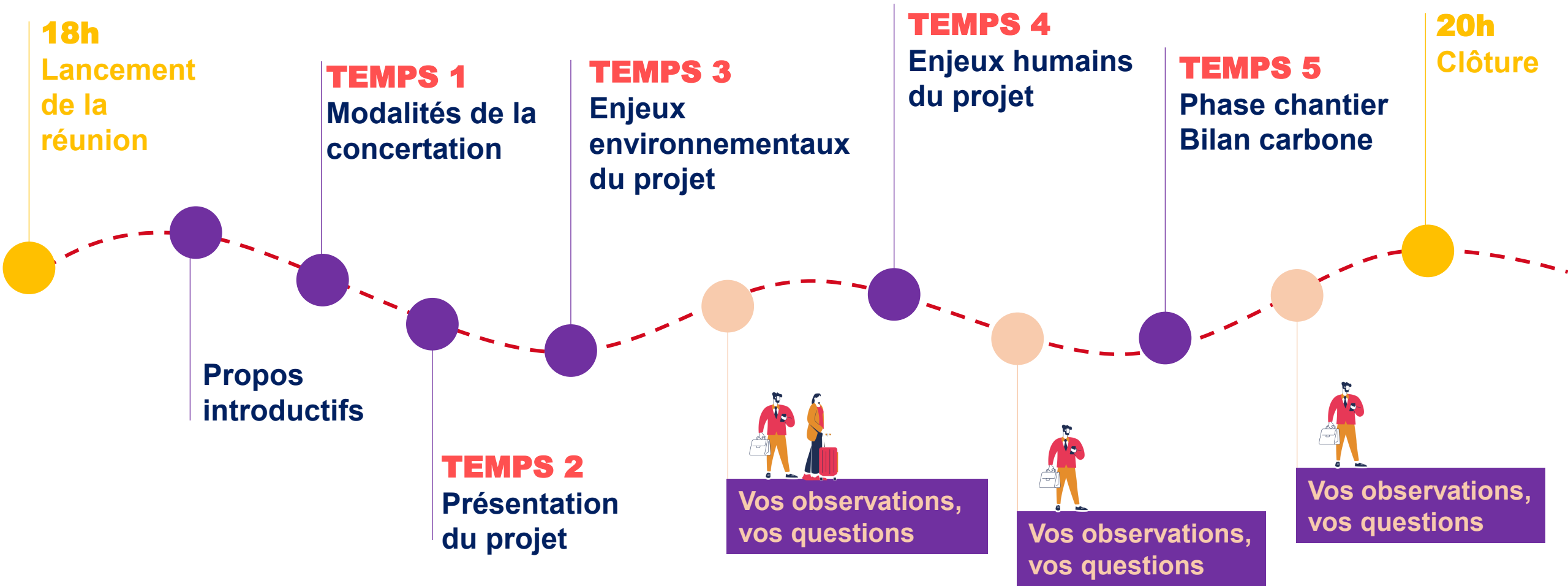


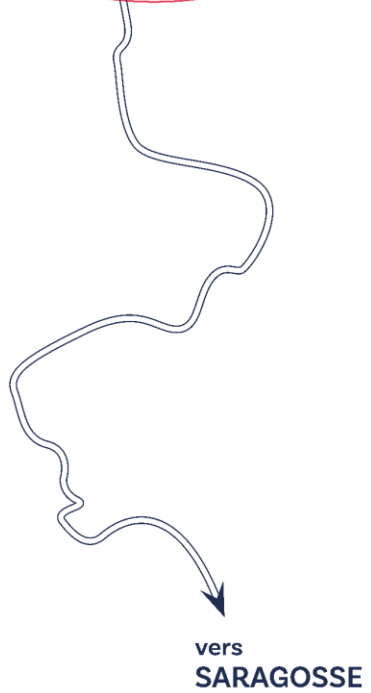
Avec nous ce soir

- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Maëlla DREAN**, Chargée de mission environnement – SNCF Réseau
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP



Déroulé de la réunion





LE MOT DES GARANTS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

Habilitée à prendre des décisions en son nom propre



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

Ne dépend ni des responsables des projets, ni du pouvoir politique



Elle défend un droit :

“
Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.
”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Un droit qui sert à quoi ?

A débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises

Pourquoi ce projet ?

A débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre

Comment ?

A débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser

À quelles conditions ?

A permettre l'information et la participation de tous et de toutes tout au long de la vie du projet.

Du suivi dans le temps

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Les missions du garant

En amont du lancement de la concertation, il réalise une **étude de contexte** auprès des différents acteurs et parties prenantes du projet afin de conseiller utilement le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier, des modalités et du calendrier de la concertation .

Pendant la concertation,

- il **veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées** sur le projet et au respect des étapes du processus décisionnel auprès des populations concernées;
- il **favorise l'expression** des participants à la concertation ;
- il assure **un rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

Les missions du garant

Dans le délai d'un mois, au terme de la concertation préalable, il réalise un **bilan** de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une **synthèse des observations et propositions présentées** et, le cas échéant, mentionne **les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable**.

Le bilan de la concertation préalable est rendu public par le garant à compter de la fin de la concertation. Il fera partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Concertation préalable

Une concertation préalable, au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement

« permet de débattre de **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** principales du projet .../... des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement** et **l'aménagement du territoire**.

Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un **projet**, son **absence de mise en œuvre**. Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable... »

et ce jusqu'à l'enquête publique.

Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17

- Les garant.e.s transmettent au Maître d'ouvrage **leurs recommandations** à la suite de leur étude de contexte.
- **Le maître d'ouvrage est pleinement responsable** du choix des modalités, de l'organisation de concertation et de la qualité des documents supports de concertation.
- **La CNDP ne valide pas en commission** les modalités de concertation, la qualité et la complétude du dossier de concertation.
- Ultérieurement à la concertation préalable, **il n'est mis en place une concertation continue** jusqu'à l'enquête publique **que si le Maître d'ouvrage le décide.**

Qui sont les garant.e.s ?

Richard Pasquet

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Marion THENET

marion.thenet@garant-cndp.fr

CNDP - Garants de la concertation sur le projet
de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



vers
SARAGOSSE

CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC COMMENT PARTICIPER ?

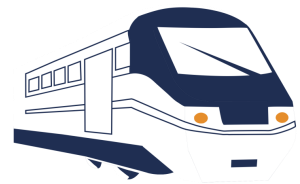
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public

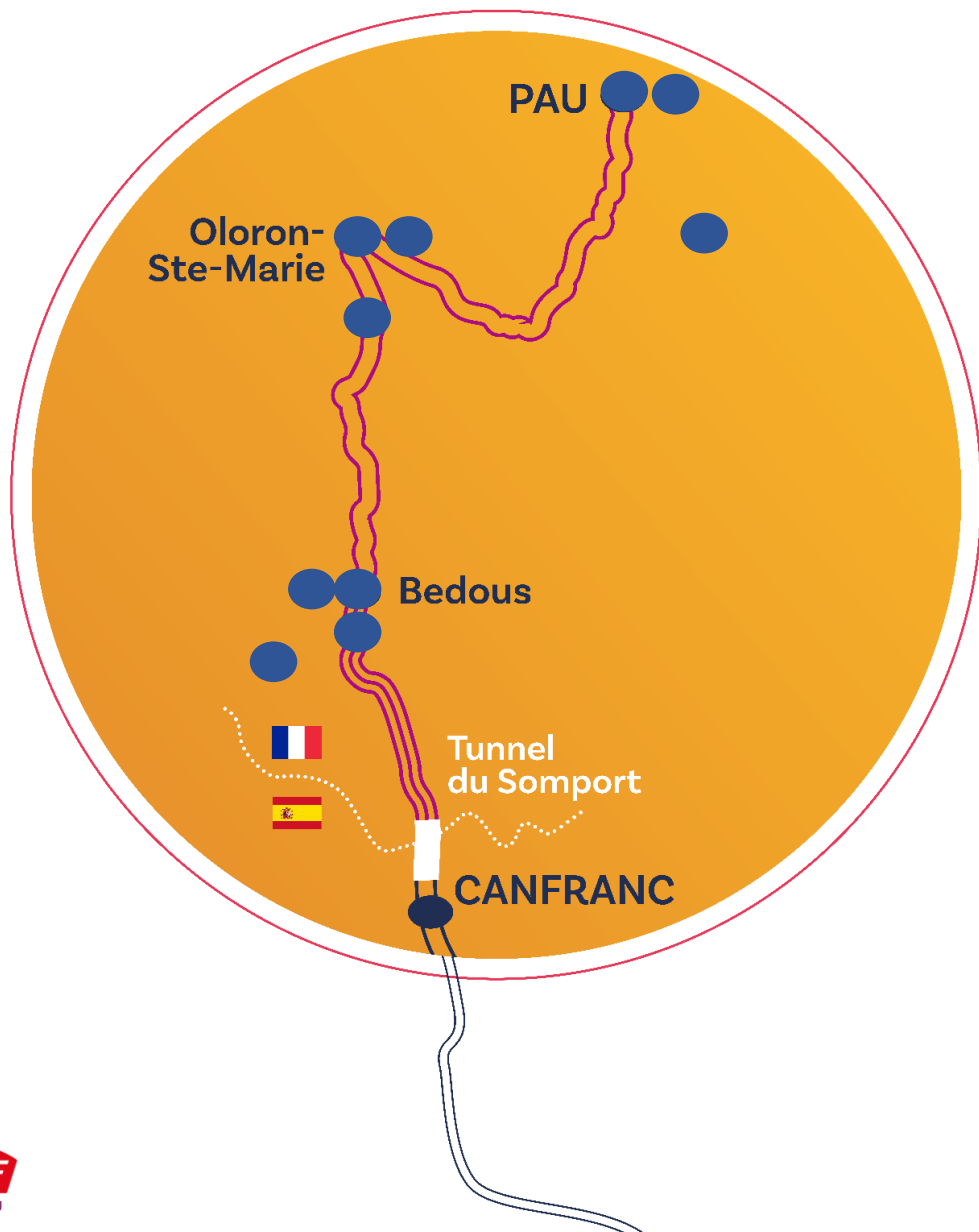


Canfranc

Pau



Les rendez-vous de la concertation



Mardi 24 septembre 2024 18h-20h



Réunion publique
de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile -
Marché de Bedous

Place François Sarailié, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique -
L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h



Atelier thématique - Passages
à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h



Rencontre mobile -
Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30



Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h



Table ronde - Le transport
de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h



Atelier thématique -
Les impacts environnementaux



Salle des Fêtes,
à Accous

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h



Atelier thématique : Les
retombées socio-économiques
et la dynamique de territoire

Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

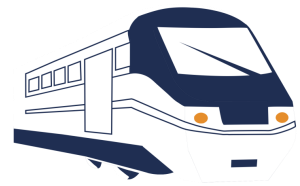
Lundi 16 décembre 2024 18h-20h



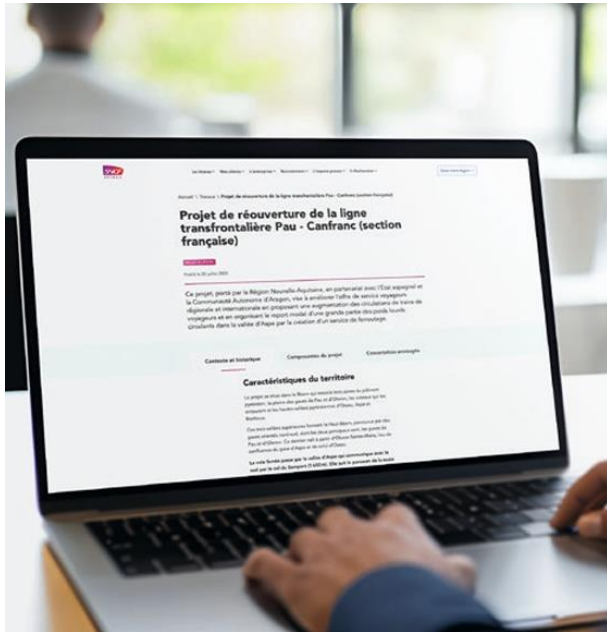
Réunion publique
de clôture



Salle Palas,
à Oloron-Sainte-Marie



Le site de la concertation



<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

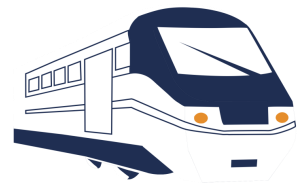


Pour s'informer

- Les rendez-vous de la concertation
- L'actualité de la concertation
- Les documents de la concertation
- Ressources: en savoir plus
- Les fiches thématiques

Pour contribuer et poser des questions

- Espace « exprimez-vous »



Informations pratiques

CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
contributions ou questions portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CONTACTER LES GARANTS DE LA CNDP
contributions ou questions portant sur la concertation

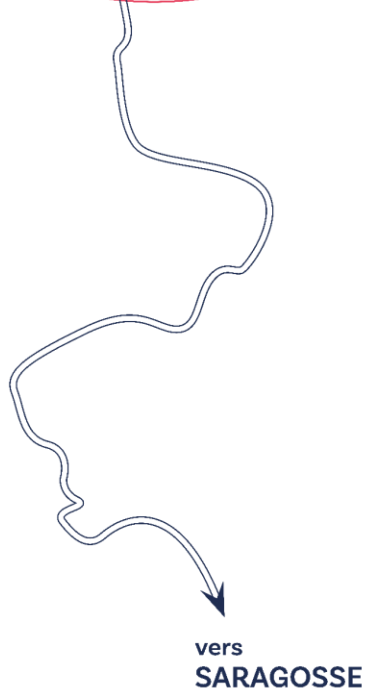
CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr



PRESENTATION DU PROJET

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le périmètre du projet

Côté français

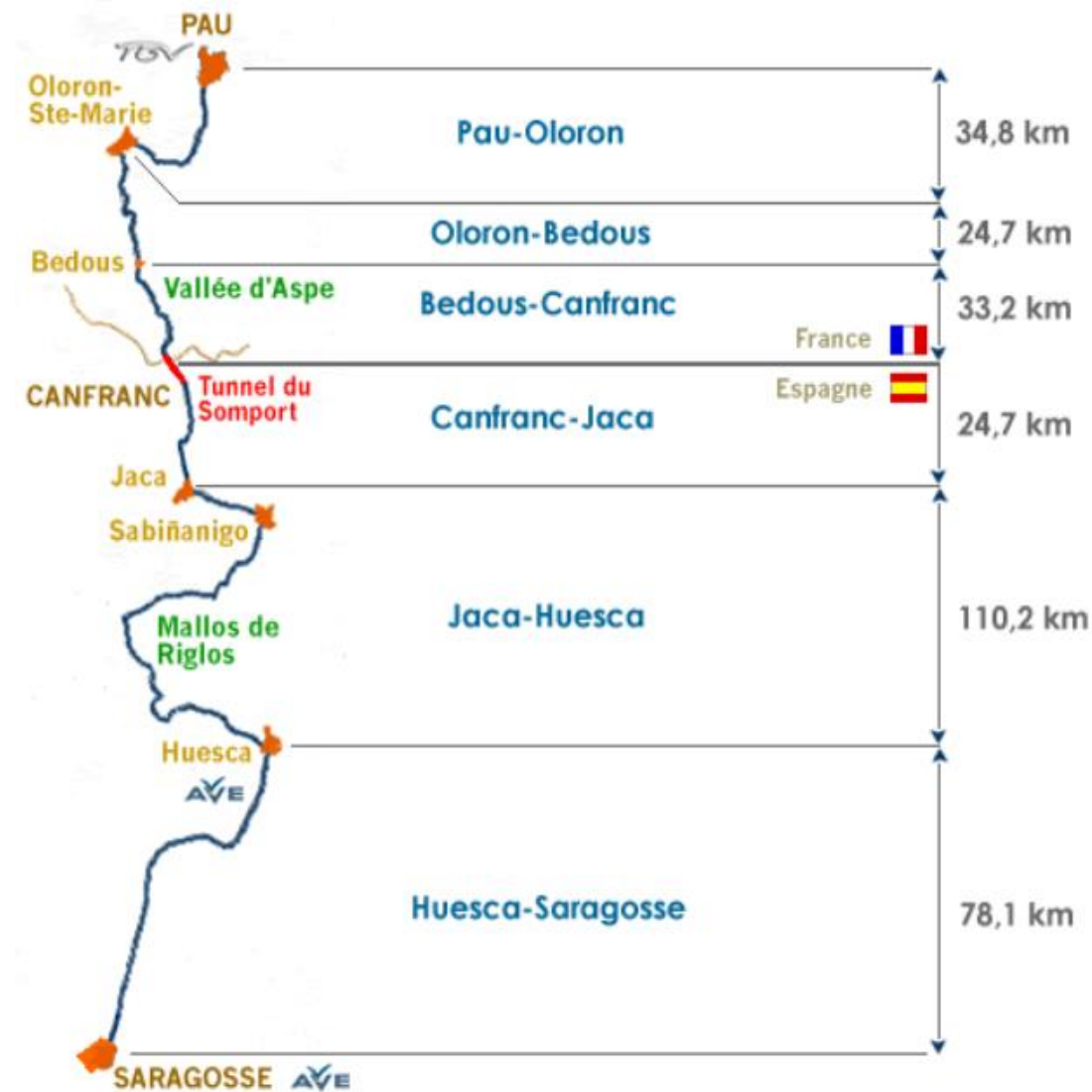
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

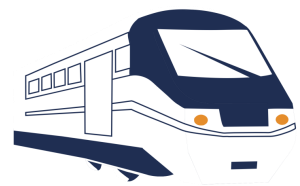
A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- **l'État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- **l'État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité durable – MTMS)
- la **Région Nouvelle-Aquitaine**
- la **Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.

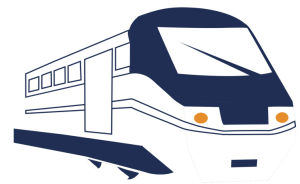


Cofinancé par
l'Union européenne



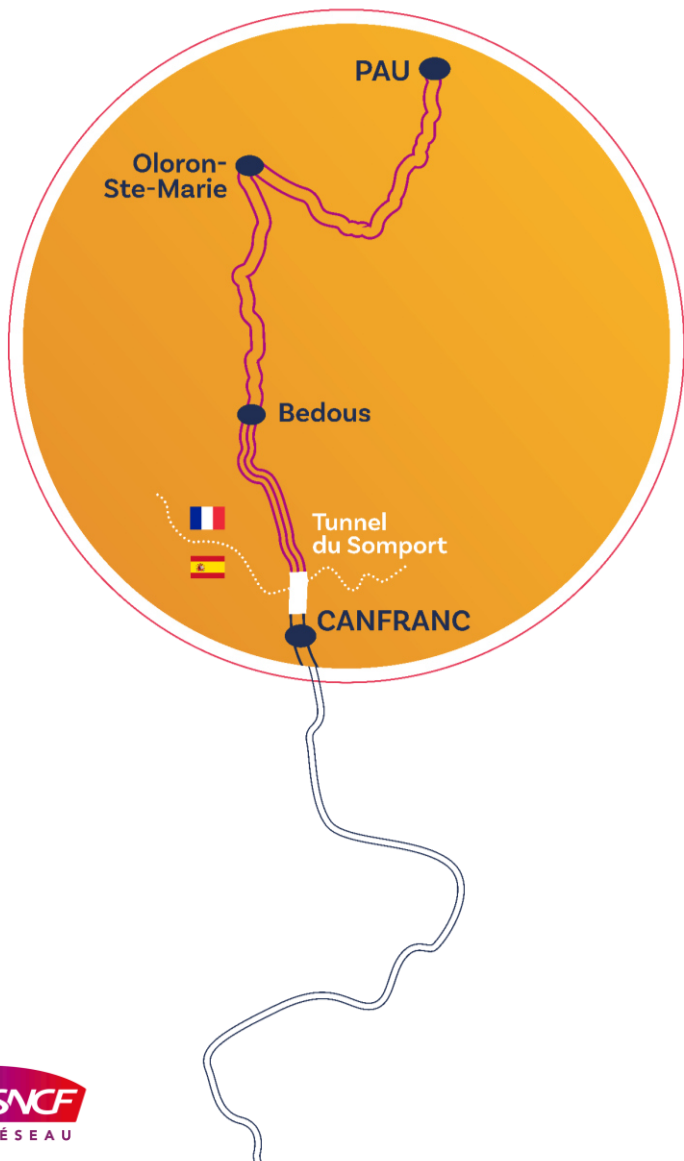
Soutien technique





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le périmètre du projet porté à la concertation



SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national



SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage



Olivier MARTY
Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Valérie DE LA FUENTE
Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Marine MONNIER
Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Pascal PETEL
Directeur régional adjoint Directeur du développement SNCF Gares & Connexions



Fabrice ELDUAYEN
Directeur de Projets Direction régionale SNCF Gares & Connexions



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

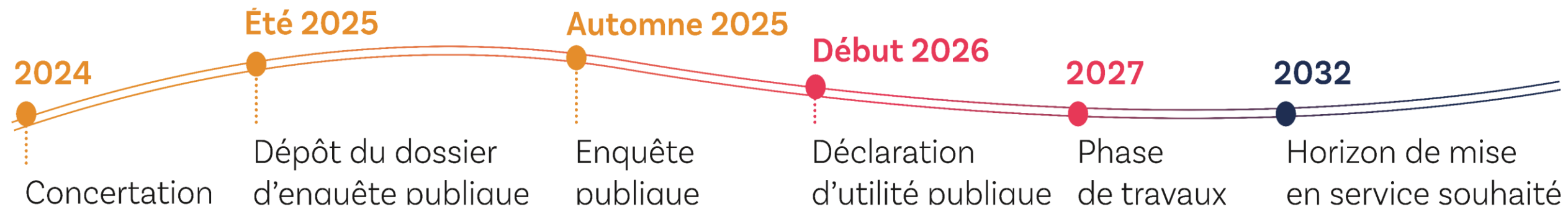
Les aménagements et travaux envisagés

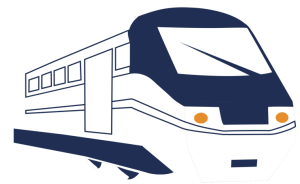
- **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estanguet ;
- **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaies avec modernisation des supports ;
- **Créations de voies d'évitement (5)** permettant une amélioration de l'offre de service ;
- **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- **Mise au gabarit de ferroutage** ;
- **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le calendrier du projet





Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
par la diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 134

Facilitation de l'accès aux services et à l'emploi

par l'amélioration de la desserte en transport en commun des établissements recevant du public depuis la haute vallée d'Aspe

Phase chantier : création d'emplois
notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires

Création d'un nouveau modèle de multimodalité
entre les communes ou sites alentours

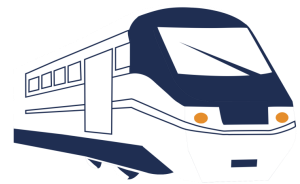


Amélioration de l'attractivité des communes du territoire
par la facilitation des déplacements pendulaires, et donc la création d'emplois à l'échelle locale

Redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes...
par la création d'1 à 2 nouvelles haltes

Accompagnement du développement de l'offre touristique

- par la facilitation des dessertes du Parc National des Pyrénées, des itinéraires de randonnées pédestres, des stations de ski
- par l'accessibilité renforcée des monuments (fort du Portalet...)



Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

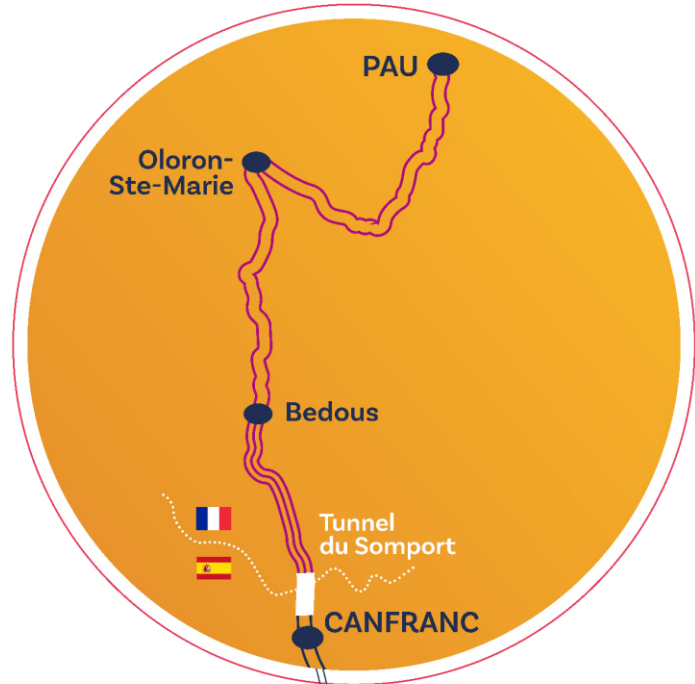


Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

- Le projet fera l'objet d'un **appel à projet** en vue d'obtenir **des subventions européennes** pour sa phase de réalisation





vers
SARAGOSSE

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

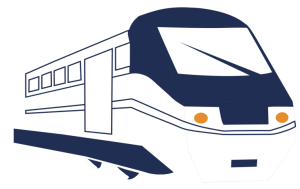
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



Canfranc

Pau



Enjeux environnementaux

Etat initial des études environnementales

PROPOS LIMINAIRE

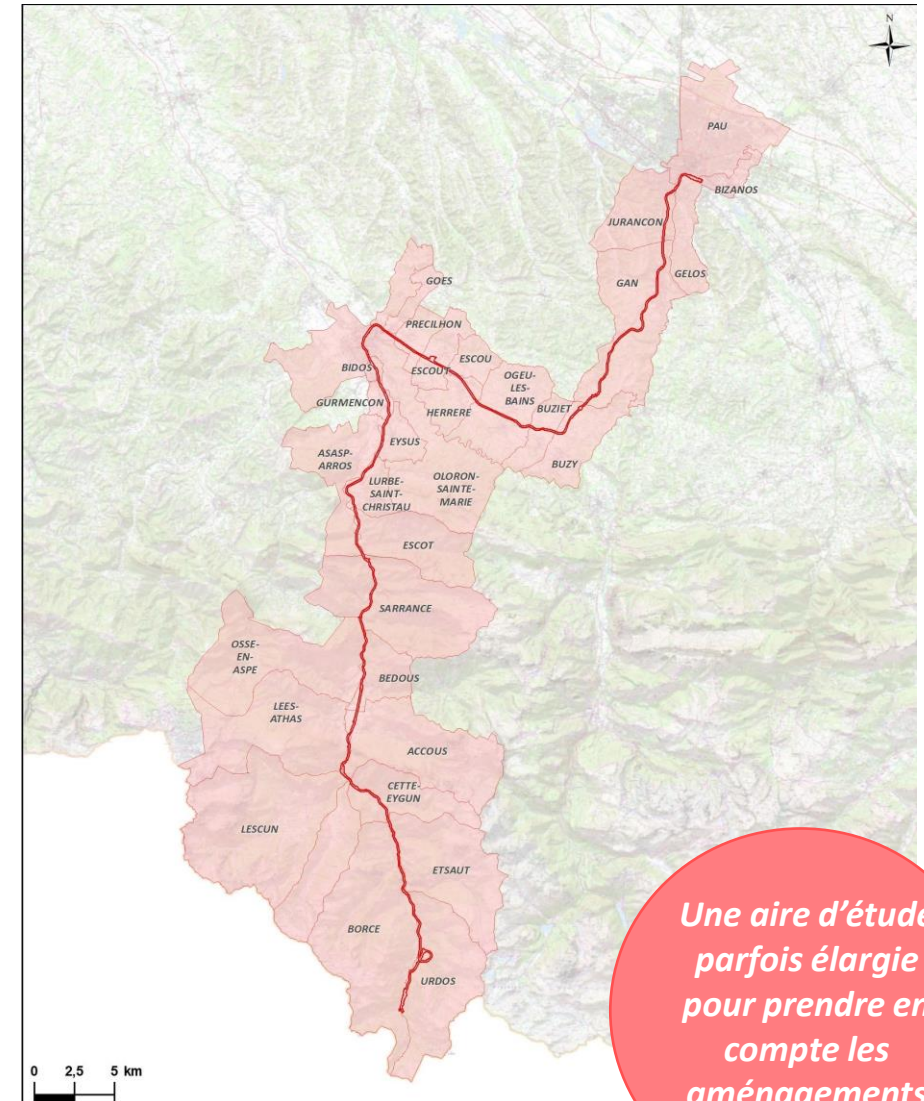
- **2022** : identification des enjeux du territoire et premières analyses sur les impacts potentiels du projet ;
- **Etude d'impact** : elle définira plus précisément les **mesures ERC** de la **phase travaux et d'exploitation**

Les études ont porté (entre Pau et le tunnel du Somport) sur une bande de 10 mètres de part et d'autre de la voie sur la partie circulée et 50 mètres de part et d'autre sur la partie non circulée

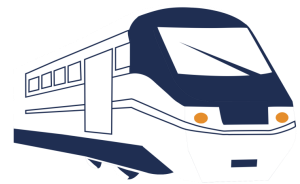


L'aire d'étude du projet

De Pau jusqu'à la frontière franco-espagnole au sud



Une aire d'étude parfois élargie pour prendre en compte les aménagements annexes



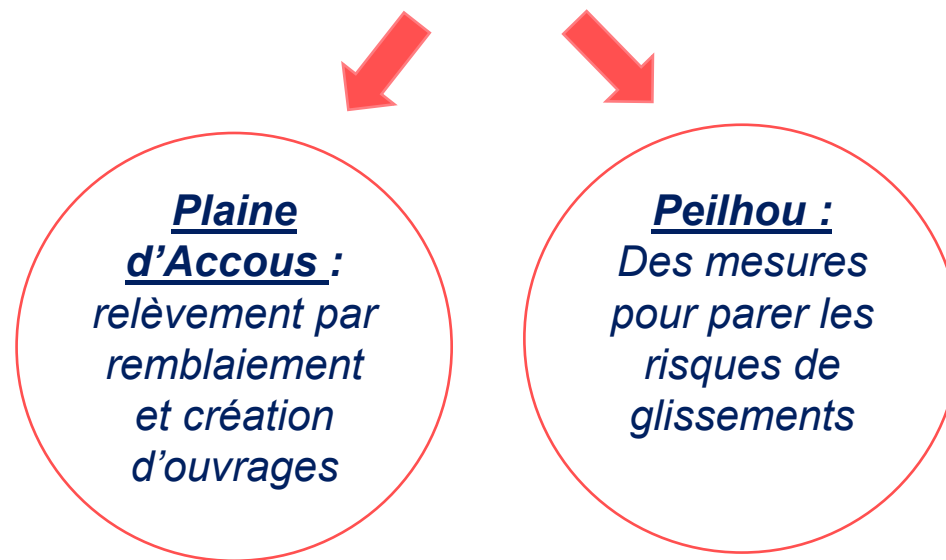
Enjeux environnementaux

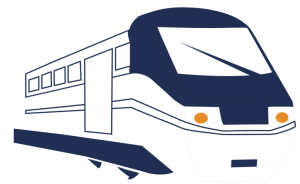
MILIEU PHYSIQUE



- **Un contexte géographique contraint par la topographie** : fonds de vallée étroits, altitude variable et déclivité importante entre le sud et le nord (+1000m NGF au niveau du tunnel du Somport contre 179m à Pau) ;
- **Un milieu hydrographique de proximité** : cours d'eau proches de la ligne – Gaves d'Aspe, de Pau, d'Oloron (torrents de montagnes à débits variables, exposés aux risques de pollution) ;
- **Des adversités climatiques** : zone de montagne, enjeu fort (crues torrentielles, mouvements de terrain, jours de gel, neige, changement climatique...)

Des aménagements pour permettre la résilience de la voie :





Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL

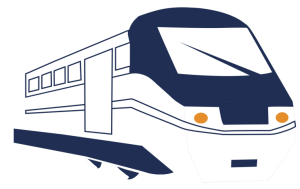


○ Zones protégées traversées:

- **12 ZNIEFF** > Zones Naturelles d'Intérêts Ecologiques, Faunistiques et Floristiques (écosystèmes rares et protégés)
- **3 ZICO** > Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux : Haute-Vallée d'Aspe et d'Ossau, Rive gauche de la vallée d'Aspe et pic d'Anie, Eth Turoun des Aureys
- **Parc National des Pyrénées**
- **1 Espace Naturel Sensible**



Carte du parc national des Pyrénées, source pyrenees-parcnational.fr



Enjeux environnementaux

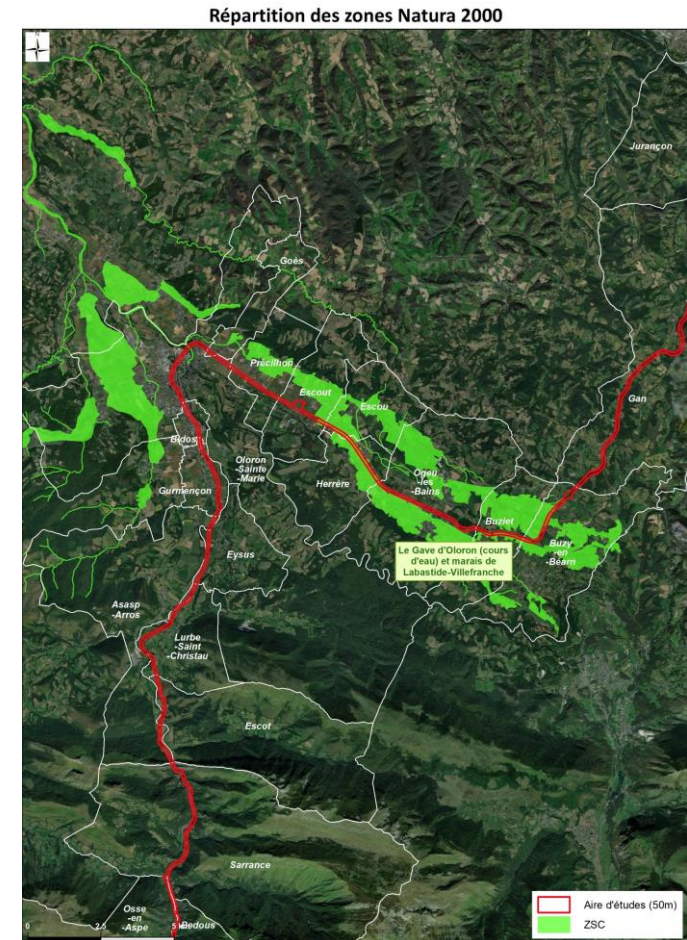
MILIEU NATUREL



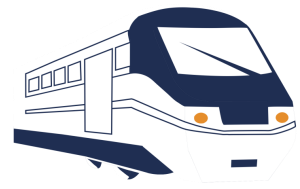
○ Zones protégées traversées:

- **8 sites Natura 2000** : 6 sites Zone Spéciale de Conservation (ZSC), directive « Habitat, faune, flore » ; 2 sites Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la directive, directive « Oiseaux »
- **14 communes protégées par la Loi Montagne**: Oloron – Sainte-Marie ; Asasp-Arros ; Lurbe Saint-Christau ; Escot ; Osse-en-Aspe ; Sarrance ; Bedous ; Accous ; Lès-Athas ; Cette-Eygoun ; Lescun ; Etasaut ; Borce ; Urdos

Carte de répartition des zones Natura 2000 – ZPS Haute Vallée d'Aspe



Carte de répartition des zones Natura 2000 – ZSC gave Oloron et Marais



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



HABITATS ET FLORE

- **Constat :**
- **21 habitats** entre Pau et Bedous
- **30 habitats** entre Bedous et Urdos
- **3 plantes protégées** ont été répertoriées : l'Œillet superbe, l'Aigremoine élevée / odorante et l'Orpin de Nice (Sedum sediforme)



Figure 118 : œillet superbe (*Dianthus superbus*), source CERA



Figure 119 : Orpin de Nice (*Sedum sediforme*), source CERA



Figure 120 : Aigremoine élevée ou odorante (*Agrimonia procera*), source CERA



Prendre en compte ces espèces à proximité de la voie ferrée, des mesures pérennisées :

Identification géographique des zones concernées par l'écologie à la maîtrise d'ouvrage

Un suivi réalisé par un écologue pour s'assurer de la mise en œuvre de ces mesures



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



AVIFAUNE

- **Constat :**
 - **14 espèces de rapaces patrimoniaux** concernés par les travaux (nichent à proximité de la vallée, sur les massifs l'enserrant).

Les enjeux principaux liés à :

- Vautour percnoptère (une sensibilité importante au dérangement particulièrement menacé)
- Aigle royal qui niche potentiellement dans les falaises aux abords de la voie ferrée
- **11 espèces de chiroptères identifiées** (4 groupes d'espèces, dont 3 en Annexe II de la Directive Habitat : Barbastelle d'Europe, Grand et Petit Rhinolophe) et 5 classées sur Liste Rouge Nationale (Grande Noctule, Noctule commune et Leisler, Pipistrelle et Sérotine commune)



Vautour percnoptère



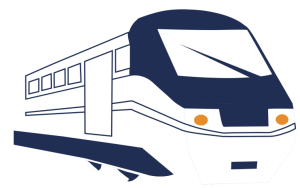
Aigle royal

Prendre en compte ces espèces à proximité de la voie ferrée, des mesures pérennisées :

Respect des périodes de reproduction par une exclusion des travaux bruyants dans les secteurs identifiés

Adaptation des périodes de débroussaillage et de destruction ou modification de bâtiment

Un suivi réalisé par un écologue pour s'assurer de la mise en œuvre de ces mesures



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



FAUNE TERRESTRE

- **Constat :**
- **Le Desman des Pyrénées** (présent sur l'ensemble des cours d'eau adjacents longeant la ligne ferroviaire : gave d'Aspe et affluents)
- **L'Ours brun** (essentiellement cantonné sur la partie la plus montagnarde)
- **Le Chat forestier** (présence probable en haute vallée d'Aspe)
- **La Loutre d'Europe** (fréquente très probablement l'ensemble de l'aire)
- **L'Ecureuil et le Hérisson**, communes et ubiquistes.



Ours brun



Desman des Pyrénées



Buse sèche – source : shna-Ofab

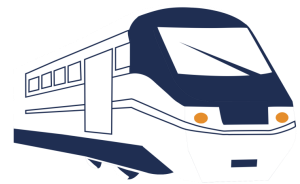
Faire respecter les différents espaces d'importance écologique/ préserver les trames :

Mise en place de buses sèches

Une attention portée à l'usage de produits phytosanitaires

Adaptation des périodes de travaux

Un suivi régulier par un écologue



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



FAUNE TERRESTRE

- **Constat :**
- **Amphibiens** : 6 espèces protégées (1 menacée, le Calotriton des Pyrénées)
- **Reptiles** : 10 espèces (9 intégralement protégées. Ce cortège présente 7 espèces menacées en Aquitaine)
- **Insectes** : espèces intégralement protégées et 2 uniquement en annexe 2 de la Directive habitats. Ce cortège présente 3 papillons menacés en Aquitaine.
- **Autres invertébrés** : une population d'Ecrevisse à pattes blanches recensée en 2014 au niveau de Bedous et une population de mollusques protégés, en particulier de l'Hélice de Navarre, a été mise en évidence en 2017 au niveau de Cette-Eygun



Ecrevisse à patte blanche



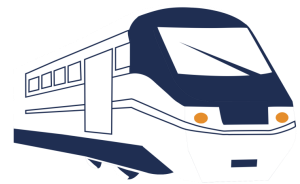
Hélice de Navarre

Faire respecter les différents espaces d'importance écologique/ préserver les trames :

Limiter la pollution dans les eaux superficielles

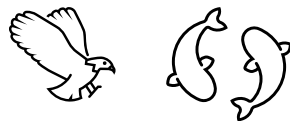
Mise en place de bâche à amphibiens et reptiles, pour éviter qu'ils ne se retrouvent sur les emprises de chantier dans les secteurs les plus sensibles pour les amphibiens

Un suivi régulier par un écologue



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



TRAME VERTE ET BLEUE

Réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques

- **Une trame verte dense** : un secteur d'étude situé au sein d'une trame verte dense
- **Une trame bleue d'importance**: elle débute au niveau d'Oloron Sainte-Marie, avec des cours d'eau prioritaires pour la préservation et la restauration des poissons grands migratoires amphihalins (exemple : Saumon atlantique)
- **Perturbations des trames écologiques** : une réouverture qui viendrait perturber les corridors de passages des espèces terrestres/aviaires et aquatiques et les réservoirs de biodiversité

Faire respecter les différents espaces d'importance écologique/ préserver les trames :

Mise en place de tremplin vert

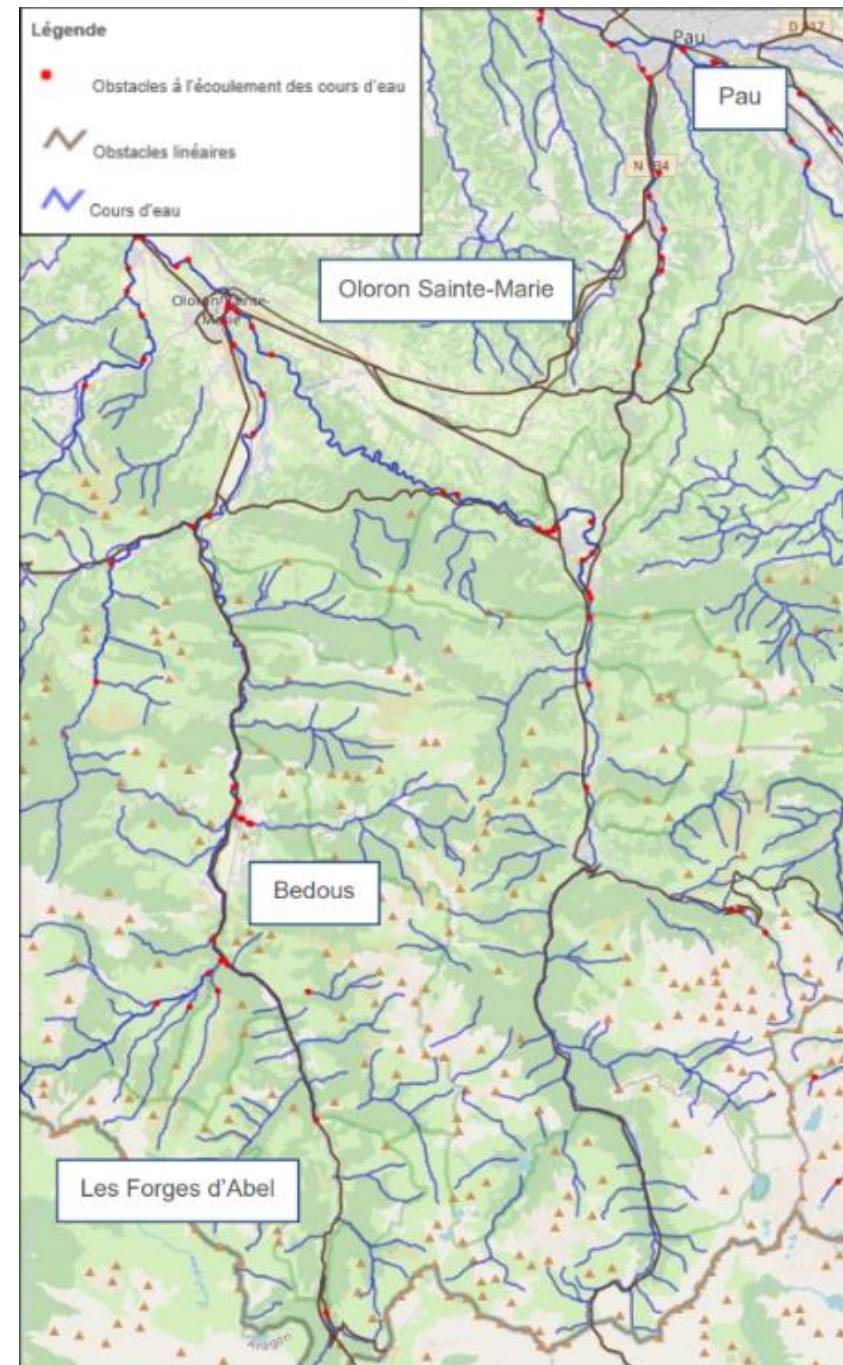
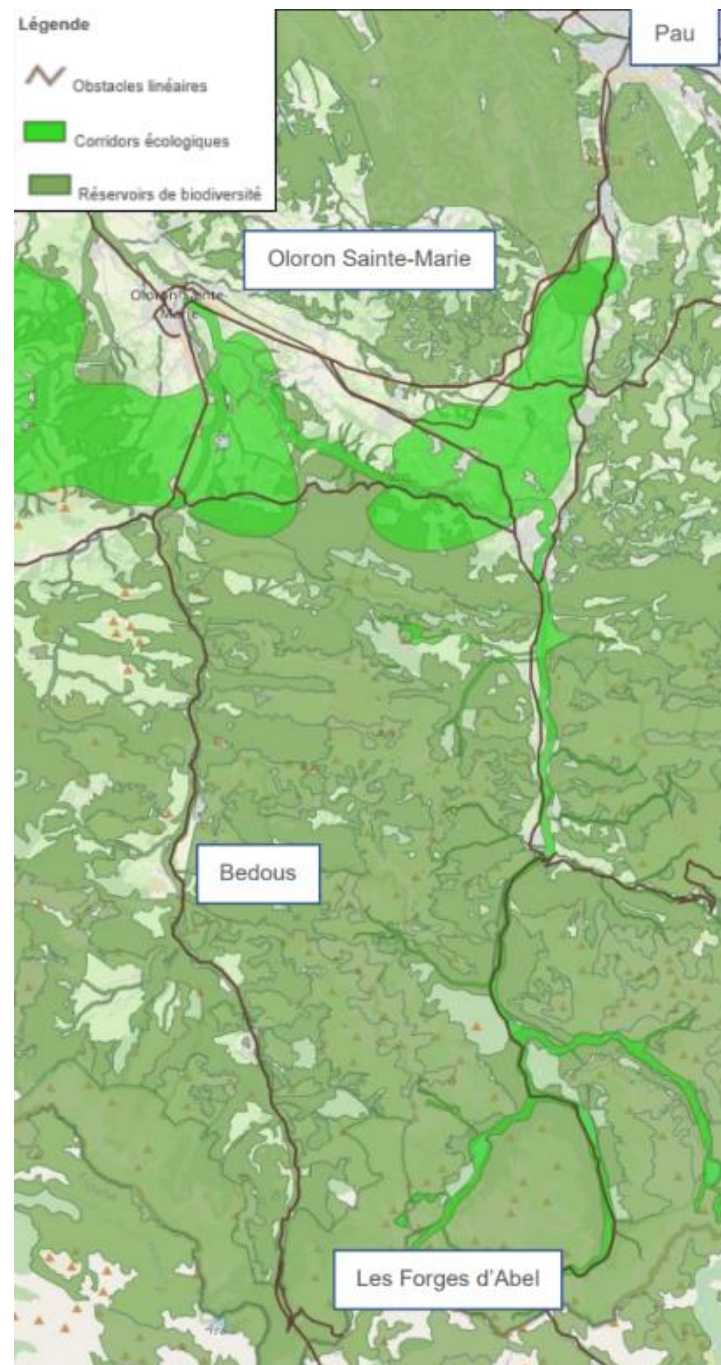
Mise en place de banquettes



Exemple de tremplin vert

TRAME VERTE ET BLEUE DANS LE SECTEUR DE L'ETUDE

Source : SRCE Nouvelle-Aquitaine





Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



LES EAUX SOUTERRAINES

- **Des eaux souterraines et leur contribution aux débits du gave d'Aspe abondantes dans la vallée** : exploitées pour les besoins en eau potable des communes (nappes de versant, terrasses alluviales, phénomènes karstiques) ; **8 masses d'eau libre** sont concernées dans l'aire d'étude
- **Une pollution potentielle** : lors de la phase travaux, des effets sur la qualité des eaux (produits polluants, émission de particules fines..) et sur les écoulements

Engager des mesures sur la qualité des eaux :

Mesures préventives durant toute la phase chantier sur la qualité des eaux

Des précautions sur les risques de transfert de matière en suspension vers le milieu récepteur

Des mesures curatives définies en cas de pollution accidentelle

Des mesures complétées par le respect de la réglementation

Mesures de suivi concernant le gave d'Aspe



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



LES EAUX SUPERFICIELLES (COURS D'EAU)

- **Un réseau hydrographique très dense et de bonne qualité** : les principaux cours d'eau franchis par la voie ferrée sont le gave de Pau et le gave d'Aspe, et 34 de ses affluents dont 11 au Sud de Bedous
- **3 types de risques de pollution** :
 - **Chronique** : lessivage des dépôts chroniques sur les voies, liés à l'usure des rails ou du matériel roulant
 - **Pollution** liée aux traitements phytopharmaceutiques de biocontrôle
 - **Pollution accidentelle** lié au transport de matières dangereuses et/ou polluantes

Engager des mesures sur la qualité des eaux :

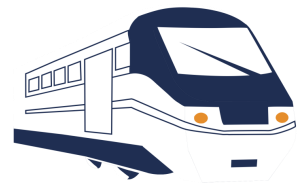
Mesures préventives durant toute la phase chantier sur la qualité des eaux

Pas de modification du débit des cours d'eau

Un dispositif anti-déraillement mis en place au niveau de tous les franchissements de cours d'eau

Un usage raisonné des produits phytosanitaires avec aucun traitement chimique au droit des ouvrages de franchissement des cours d'eau dans une zone de 50m avant et après le franchissement

Un système d'alerte en cas de pollution accidentelle



Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LE PROJET - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



(20 min)

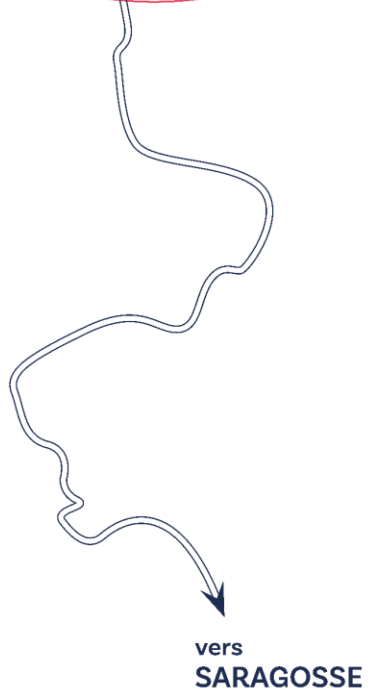


LES RÈGLES DU JEU

Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.



vers
SARAGOSSE

ENJEUX HUMAINS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public





Enjeux humains

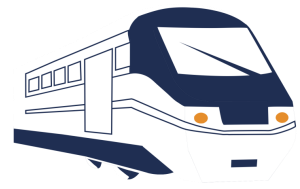
L'inscription du projet dans le SRADDET



Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires :

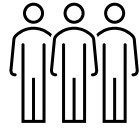
En vigueur depuis 2020, ce document de planification est un cadre d'orientation des stratégies et des actions opérationnelles des collectivités territoriales vers un aménagement plus durable.

- **Objectif 22 : Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal :** « *Le ferroviaire doit également renforcer les liens internationaux, avec le développement du Grand Projet Sud-Ouest, vers Toulouse et vers Dax et l'Espagne ; mais aussi avec l'achèvement de la ligne Pau-Canfranc, qui doit aussi servir pour le transport des marchandises et de voyageurs à travers les Pyrénées.* »
- **Objectif 30 : Renforcer les coopérations transfrontalières [...]** « *l'objectif est de développer les relations avec l'Aragon, qui partage avec la Nouvelle-Aquitaine, sur notre courte frontière commune, un point de passage transpyrénéen majeur à conforter (via le Somport). La réouverture et amélioration de la liaison ferroviaire entre Pau, Canfranc et Saragosse en serait un marqueur en même temps qu'un levier important.* »
- **Objectif 32 : Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport et les réseaux et équipements existants :** organiser le développement du territoire en prenant appui sur la ligne ferroviaire, dans une logique de proximité aux services et de réduction des émissions de gaz à effet de serre : conforter les bourgs / villes proches des arrêts et renforcer l'accessibilité de ces arrêts en transport collectif, à pied et à vélo.



Enjeux humains

MILIEU HUMAIN



- **Usages et habitudes** : au sud de Bedous, une voie devenue « transparente » pour les usages locaux ; une réouverture qui viendrait modifier la perception, les usages et habitudes
- **Proximité d'installations de loisirs/ fonds de jardins** : croisement et juxtaposition avec la voie ferrée
- **Phase chantier** : itinéraires impactés (condition de circulation/ franchissement)

Atténuer les conséquences de la réouverture de la ligne

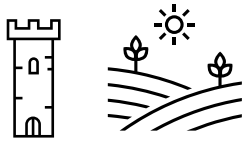
Critères pour le choix de matériel roulant

Identifier les meilleures dispositions à mettre en place pour assurer la pérennité de ces activités



Enjeux humains

PATRIMOINE



- **Un relief peu impacté** par les travaux
- **Sites protégés :**
 - **2 sites classés et 5 sites inscrits** dans l'aire d'étude
 - **Périmètre de 500m** autour de 13 monuments historiques (dont 2 avec enjeux vis-à-vis du projet : tunnel de Sayerce et du Somport)
 - **13 zones archéologiques** (4 interceptent la voie ferrée à Oloron, Lurbe-Saint-Christau, Bedous, Borce)
 - **Aires de mises en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine** : Pau, Oloron

INTEGRATION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE

Impact minimal du relief :

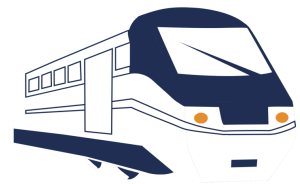
des travaux de terrassement réduits

Passages à niveaux / ouvrages:
insertion la plus naturelle possible

Plantations arbustives :

en lien avec la modification apportées
à la route départementale

Voie jumelée à la route nationale :
étude ciblée pour maintenir la qualité
architecturale



Enjeux humains

ACTIVITÉ AGRICOLE ET PASTORALE



- **Les caractéristiques agricoles du territoire** : au nord, Grand Pau, avec 77% du territoire consacré à l'agriculture ; au sud, Piémont oloronais, tourné vers l'élevage, incluant la pratique traditionnelle de la transhumance (140 bergers en estive)
- **L'évolution des exploitations** : des cheptels qui augmentent dans l'aire d'étude
- **Fermeture de passages à niveau** : accès direct aux parcelles agricoles limitées
- **Travaux sur les espaces agricoles** : pourra empiéter sur les parcelles agricoles

Nouveaux accès agricoles :

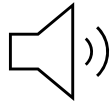
Création de chemins agricoles, de passages mixtes, ou de redirection vers des passages existants pour préserver l'accès aux terres agricoles



Enjeux humains

QUESTION ACOUSTIQUE

ACTIVITE FERROVIAIRE



- **Trains voyageurs/ fret**

- **Trains voyageurs : 13 allers-retours TER par jour** (4 terminus Oloron – Sainte – Marie, 6 terminus Bedous et 3 terminus Canfranc) et **2 allers-retours de trains longue distance** Pau – Saragosse par jour
- **Trains fret : 10 allers-retours** de trains fret par jour

Jusqu'à 50 passages de trains par jour sur le tronçon Pau - Canfranc

Ecrans de protection anti-bruit

Des isolations de façades

Qualité du matériel roulant

Limitation de la vitesse des trains

Solutions d'aménagements de voie anti-vibratiles

Entretien particulier de la rugosité de la voie



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LE PROJET - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



(20 min)



LES RÈGLES DU JEU

Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.



vers
SARAGOSSE

LA PHASE CHANTIER

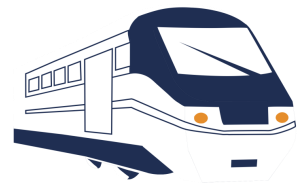
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



Canfranc

Pau



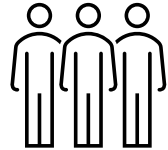
Enjeux environnementaux

Les mesures

Les mesures durant la phase chantier : grands principes



DEPLACEMENT DES HABITANTS ET DES USAGERS



- ✓ Plan de circulation
- ✓ Adaptation d'un phasage
- ✓ Ouverture des voies qu'empruntent les passages à niveau
- ✓ Itinéraire de substitution définis en concertation



Enjeux environnementaux

Les mesures

Les mesures durant la phase chantier : grands principes



TRAFIC DE POIDS-LOURDS DE CHANTIER



- ✓ Circulation recherchée majoritairement sur l'ancien tracé de la ligne ferroviaire
- ✓ Respect de la réglementation routière
- ✓ Définition du phasage des travaux afin de limiter au maximum les camions effectuant des allers ou des retours à vide
- ✓ Réutilisation des matériaux issus des terrassements
- ✓ Choix privilégié des matériaux des carrières locales



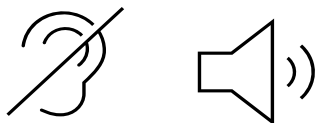
Enjeux environnementaux

Les mesures

Les mesures durant la phase chantier : grands principes

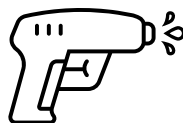


NUISANCES SONORES

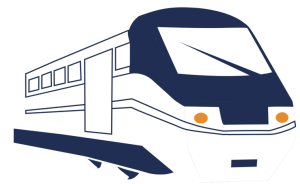


- ✓ Production d'un dossier de bruit de chantier
- ✓ Communication durant tout le déroulement du chantier
- ✓ Absence de travaux bruyant dans les zones de nidification de la faune environnante de février à septembre

POUSSIÈRES



- ✓ Arrosage des pistes par temps sec et brumisateurs des matériaux utilisés



Enjeux environnementaux

Les mesures

Les mesures durant la phase chantier : grands principes



BIODIVERSITE

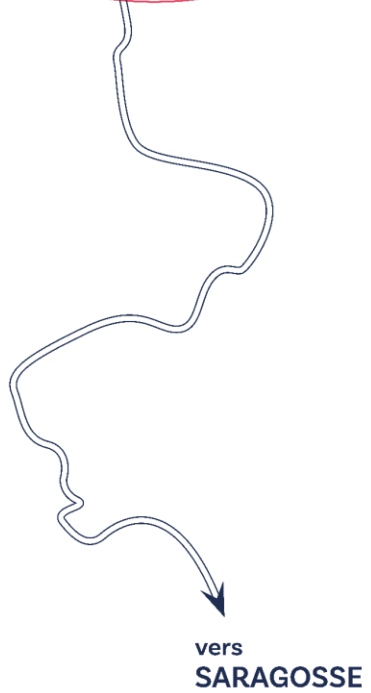


- ✓ Présence d'un écologue mandaté par SNCF Réseau

RESSOURCES NATURELLES



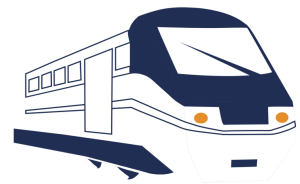
- ✓ Sensibilisation du personnel du chantier



LE BILAN CARBONE

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public





Enjeux environnementaux

Les études

LE BILAN CARBONE DU PROJET



Le bilan global du projet n'est pas connu à ce stade. Il sera communiqué dès qu'il sera réalisé

EN PHASE CONCEPTION

Des pistes d'optimisation pour réduire la consommation énergétique afin de limiter l'impact carbone

L'utilisation de matériaux éco-conçus pour réduire le bilan carbone

L'utilisation de ressources locales/ la réutilisation d'infrastructures existantes

EN PHASE EXPLOITATION

Une production d'électricité afin de limiter la consommation électrique des ouvrages : dalles à cellules photovoltaïques ; panneaux photovoltaïques ; candélabres à énergie solaire ; kits solaires



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

LE PROJET - LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



(10 min)

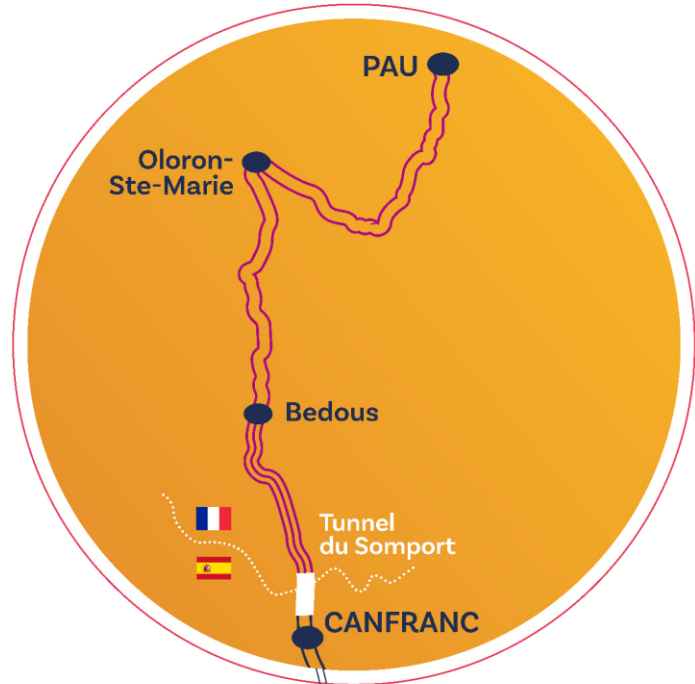


LES RÈGLES DU JEU

Pour le bon déroulement des échanges, nous vous remercions d'intervenir en fonction du déroulé de la réunion.

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.



| CONCLUSION

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



POUR S'INFORMER, PARTICIPER, CONTRIBUER :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>



**CONTACTER
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**
contributions ou questions
portant sur le projet

**CONTACTER
LES GARANTS DE LA CNDP**
contributions ou questions
portant sur la concertation

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Mardi 24 septembre 2024 18h-20h

Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Marché de Bedous

Place François Sarailié, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h

Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h

Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Les impacts environnementaux

 **Salle des Fêtes,
à Accous**

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h

Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

Salle Béziat, route du Gave d'Aspe, à Eysus
Accès libre

Lundi 16 décembre 2024 18h-20h

Réunion publique de clôture

 **Salle Palas,
à Oloron-Sainte-Marie**

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Merci.



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

Canfranc





Compte-rendu

ATELIER THEMATIQUE N°3 : LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

19/11/2024, Accous

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.



© Groupe Rouge Vif

L'atelier thématique « Impacts environnementaux » pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc s'est tenu le 19 novembre 2024, à 18h, dans la salle des fêtes d'Accous.

Elle a réuni 45 personnes

30 dossiers de concertation, une vingtaine de dépliants et autant de flyers ont été distribués.

Le support de présentation de l'atelier thématique n°3 est disponible [ICI](#).

INTERVENANTS

L'atelier thématique n°3 « impacts environnementaux » a réuni :

- **Eric Bergez**, 1^{er} adjoint au maire d'Accous
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau

- **Maella DREAN**, Chargée de mission environnement – SNCF Réseau
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP

ORDRE DU JOUR

- **Accueil du public**
- **Propos introductifs**
 - Mot de bienvenue, Groupe Rouge Vif (assistant à maîtrise d’ouvrage – animation concertation)
 - Présentation des intervenants
 - Mot d’introduction du 1^{er} adjoint au maire, Eric BERGEZ
 - Présentation du déroulé et des objectifs de l’atelier thématique
- **Mot d’introduction des garants et présentation des modalités de la concertation**
 - Mot d’introduction des garants
 - Présentation du calendrier de la concertation et des modalités d’information
- **Présentation du projet**
 - Le projet de liaison transfrontalière Pau – Canfranc – Saragosse, SNCF Réseau
 - Le projet de réouverture de la ligne Pau – Canfranc, SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions
 - Les enjeux socio-économiques du projet et son financement, Région Nouvelle-Aquitaine
- **Les enjeux environnementaux**
 - Les grands principes : état initial des études environnementales
 - Quels enjeux sur le milieu physique ? (Focus sur les caractéristiques géographiques, l’hydrographie, les adversités climatiques)
 - Quels enjeux sur le milieu naturel ? (Focus sur les zones protégées traversées, habitats faune et flore, avifaune, faune terrestre, trame verte et bleue, eaux souterraines, eaux superficielles)
- *Temps d’échanges avec le public*
- **Les enjeux humains**
 - Quels enjeux sur le milieu humain ? (Inscription du projet dans le SRADDET, usages et habitudes des habitants du territoire)
 - Quels enjeux sur le patrimoine ? (Sites protégés, intégration paysagère et architecturale)

- Quels enjeux sur l'activité agricole et pastorale ? (Caractéristiques agricoles du territoire, évolution des exploitations, fermeture des passages à niveau, travaux sur les espaces agricoles, nouveaux accès agricoles)
- Zoom sur la question acoustique (activité ferroviaire projetée, isolation des façades, étude acoustique, qualité du matériel roulant)

- *Temps d'échanges avec le public*

- **Phase chantier et bilan carbone du projet**
 - Zoom sur la phase chantier : les grands principes
 - Zoom sur le bilan carbone du projet (en phase conception, en phase exploitation)

- *Temps d'échanges avec le public*

- **Conclusion**, CNDP, Groupe Rouge Vif

BILAN QUANTITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

14 interventions durant la réunion

- 7 hommes ont pris la parole
- 7 femmes ont pris la parole

PROPOS INTRODUCTIFS

Eric BERGEZ, 1^{er} adjoint au maire d'Accous, ouvre le troisième atelier thématique consacré aux impacts environnementaux en souhaitant chaleureusement la bienvenue aux participants présents et en leur souhaitant une bonne séance. Il rajoute qu'il s'agit de la huitième rencontre de la concertation.

L'animatrice de la réunion présente les intervenants de l'atelier, ainsi que le **déroulé de l'atelier**, rythmé par la présentation du projet, des focus sur les enjeux environnementaux, humains, sur les mesures prises en phase chantier ainsi que le bilan carbone du projet. L'ensemble est rythmé par trois temps d'échanges avec le public.

MOT D'INTRODUCTION DES GARANTS

Richard PASQUET rappelle que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont cosaisi, au titre des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l'environnement, la Commission nationale du débat public pour la désignation d'un ou de plusieurs garant.e.s afin d'organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc. A ce titre, Marion THENET et Richard PASQUET ont été désignés par la CNDP en tant que garants de la concertation préalable.

Richard PASQUET présente :

- La CNDP (Commission nationale du débat public) et objectifs
- La défense d'un droit, celui de la participation du public
- Les 6 principes de la CNDP
- Les missions du garant
- Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?
- Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17
- Les garants de la CNDP

PRÉSENTATION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation, prévue du 23 septembre au 20 décembre, sont détaillées. Il est précisé :

- L'organisation de 12 rendez-vous de la concertation sur le territoire ;
- L'existence du site de la concertation pour s'informer, contribuer et poser des questions : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc;
- Les informations pratiques pour contacter la maîtrise d'ouvrage et les garants de la CNDP.

Les rendez-vous de la concertation

PAU, Oloron-Ste-Marie, Bedous, Tunnel du Somport, CANFRANC

<p>Mardi 24 septembre 2024 18h-20h</p> <p>Réunion publique de lancement Espace Mikoto rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]</p> <p>Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30</p> <p>Rencontre mobile - Marché de Bedous Place François Sarraïu, à Bedous</p> <p>Mardi 8 octobre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs Salle des Fêtes, à Accous Accès libre</p> <p>Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie Salle du Lisart, à Lescout Accès libre</p> <p>Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h</p> <p>Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy Place de l'Hotel de Ville, à Arudy</p>	<p>Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30</p> <p>Rencontre mobile - Pau Gare ferroviaire, à Pau</p> <p>Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h</p> <p>Table ronds - Le transport de marchandises: le report modal Pôle Lahermès, 3 place Lahermès, à Pau Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]</p> <p>Mardi 19 novembre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique - Les impacts environnementaux Château Fénart, 2 rue du château Fénart, à Bedous Accès libre</p> <p>Mardi 10 décembre 2024 18h-20h</p> <p>Atelier thématique: Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire Salle Bézat, route du Gave d'Aspe, à Eynas Accès libre</p> <p>Lundi 16 décembre 2024 18h-20h</p> <p>Réunion publique de clôture Alysson Hébat, 24 bd des Pyrénées, à Oloron-Sainte-Marie Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]</p>
--	--

LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION : LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, présente en suivant le projet de la liaison transfrontalière Pau – Saragosse, revenant notamment sur son périmètre.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse Le périmètre du projet

Côté français

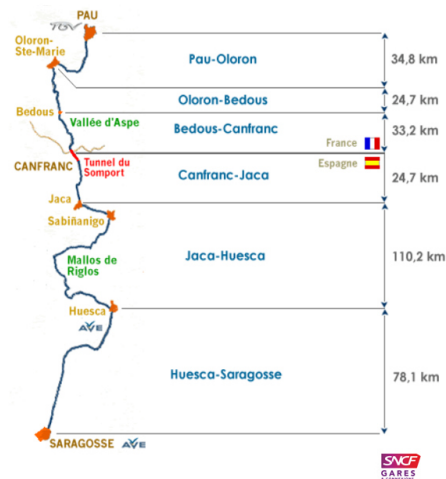
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de **Canfranc** en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).



LE GROUPE QUADRIPARTITE

Jonathan VILCHES, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine poursuit sur la composition du groupe quadripartite, ainsi que la phase des « études d’avant-projet », en cours.



Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse
Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- l'État Français (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- l'État Espagnol (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- la Région Nouvelle-Aquitaine
- la Communauté autonome d'Aragon



Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.



Cofinancé par l'Union européenne



Soutien technique



LES REPRESENTANTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) précise représenter SNCF Réseau et parler au nom de SNCF Gares & Connexions – n'étant pas présent ce soir. Elle explique la présence de deux maîtres d'ouvrages en raison des compétences spécifiques attribuées à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions, les deux entités collaborant pour mener à bien le projet : SNCF Réseau est en charge des aspects liés à la ligne ferroviaire elle-même, c'est-à-dire les ouvrages, les composants, la plateforme, les voies, l'alimentation électrique, la signalisation et la sécurité ferroviaire. SNCF Réseau est ainsi responsable de l'ensemble du réseau ferré national pour le compte de l'État. Elle évoque ensuite la possibilité d'accueillir une grande diversité d'opérateurs sur les lignes de transport de marchandises.

Elle précise que SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF Réseau, chargée de la gestion des infrastructures des gares. En tant que gestionnaire, elle assure la construction, la modernisation et l'exploitation des 3 000 gares de France, dont 330 situées en Nouvelle-Aquitaine. Dans le cadre de ce projet, son champ d'action porte sur les gares et haltes, la conception et la définition des aménagements à prévoir dans ces infrastructures, et notamment concernant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Elle évoque enfin la partie Connexions, faisant référence à l'intermodalité et mentionnant le lancement d'actions en lien avec les territoires et avec les autorités organisatrices de transport.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Le périmètre du projet porté à la concertation



SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national




SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

LES AMÉNAG

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage



	Olivier MARTY Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
	Valérie DE LA FUENTE Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
	Marine MONNIER Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
	Pascal PETEL Directeur régional adjoint, Directeur du développement SNCF Gares & Connexions
	Fabrice ELDUAYEN Directeur de Projets, Direction régionale SNCF Gares & Connexions

Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, présente la typologie des aménagements et travaux envisagés sur la ligne.



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc
Les aménagements et travaux envisagés

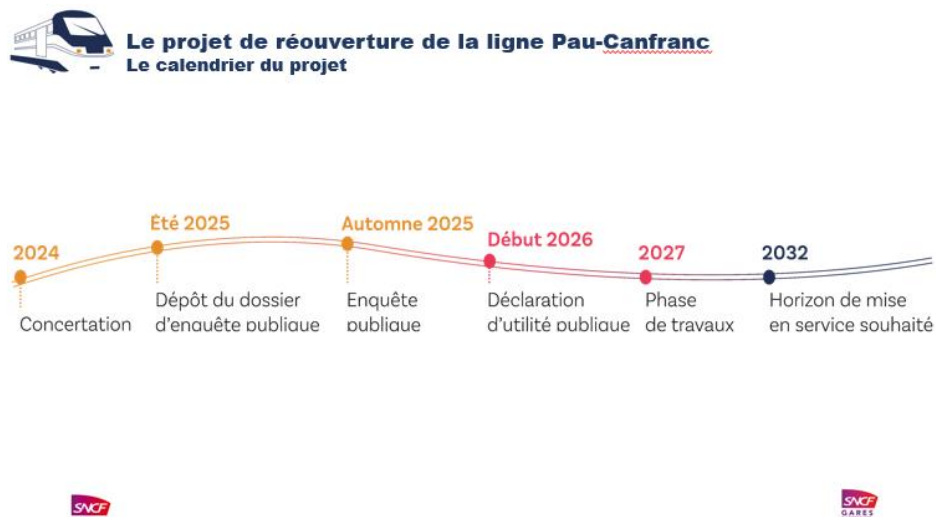
- **Reconstitution d'une plateforme ferroviaire** sur l'ensemble du linéaire ;
- **Réhabilitation d'ouvrages d'art** (viaduc, tunnels) et **reconstitution** du viaduc de l'Estanguet ;
- **Électrification**, nécessitant la construction d'une ou deux sous-stations et l'équipement en caténaires avec modernisation des supports ;
- **Créations de voies d'évitement (5)** permettant une amélioration de l'offre de service ;
- **Création d'une ou de deux nouvelles haltes ferroviaires** dans la haute Vallée (à Etsaut et/ou Urdos) ;
- **Mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite** des haltes et gares existantes ;
- **Travaux de signalisation** (mise aux normes ERTMS) ;
- **Suppression et sécurisation de passages à niveau** ;
- **Mise au gabarit de ferroutage** ;
- **Travaux connexes** : télécoms, installation d'équipements de sécurité, pose d'écrans acoustiques.

Concernant la partie gares, sur la zone circulée, **Valérie DE LA FUENTE** (SNCF Réseau), précise que seront étudiées la mise en accessibilité des gares ainsi que la montée en gamme des équipements, des offres de service et des équipements d’information. Concernant la zone non-circulée, la création d’une à deux haltes ferroviaires sera étudiée, à Etsaut et/ou Urdos.

LE CALENDRIER ENVISAGÉ

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) présente le calendrier du projet.



AMBITION ET ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) présente les ambitions et enjeux socio-économiques du projet, notamment :

- La facilitation de l'accès aux services et à l'emploi
- La sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
- La création d'un nouveau modèle de multimodalité
- La redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes
- La phase chantier et la création d'emplois
- L'amélioration de l'attractivité des communes du territoire
- L'accompagnement du développement de l'offre touristique



Ambition et enjeux socio-économiques du projet

Sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
 par la diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 134

Facilitation de l'accès aux services et à l'emploi
 par l'amélioration de la desserte en transport en commun des établissements recevant du public depuis la haute vallée d'Aspe

Phase chantier : création d'emplois
 notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires

Création d'un nouveau modèle de multimodalité
 entre les communes ou sites alentours



Amélioration de l'attractivité des communes du territoire
 par la facilitation des déplacements pendulaires, et donc la création d'emplois à l'échelle locale

Redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes...
 par la création d'1 à 2 nouvelles haltes

Accompagnement du développement de l'offre touristique

- par la facilitation des dessertes du Parc National des Pyrénées, des itinéraires de randonnées pédestres, des stations de ski
- par l'accessibilité renforcée des monuments (fort du [Portalet...](#))



Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) poursuit en suivant sur le financement du projet au stade actuel des études qui sont co-financées dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe).



Ambition et enjeux socio-économiques du projet
Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022
 « Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »



- Le projet fera l'objet d'un appel à projet en vue d'obtenir des subventions européennes pour sa phase de réalisation




Richard PASQUET, tient à préciser qu'il est normal que le porteur de projet soit enthousiaste par rapport à ce dernier. En revanche, il rappelle la possibilité que le projet n'aboutisse pas. Le maître d'ouvrage peut, à l'issue de la concertation, choisir de poursuivre ou de ne pas poursuivre

les études. Toutes les contributions consignées dans le bilan des garants de la concertation et dans le rapport en réponse du maître d’ouvrage seront finement examinées par le préfet ainsi que par les autorités publiques de façon à évaluer le projet. Il insiste sur le poids de la parole des participants.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Maella DREAN, Chargée de mission environnement, SNCF Réseau, présente dans un premier temps l’aire d’étude du projet qui s’étend de Pau jusqu’à la frontière franco-espagnole au sud. Elle poursuit en précisant qu’un premier état initial a été dressé en 2021, et qu’un nouvel état initial est actuellement en cours avec des diagnostics écologiques réalisés sur la période de novembre. Quatre diagnostics seront produits au total suivant les 4 saisons.



Enjeux environnementaux

Etat initial des études environnementales

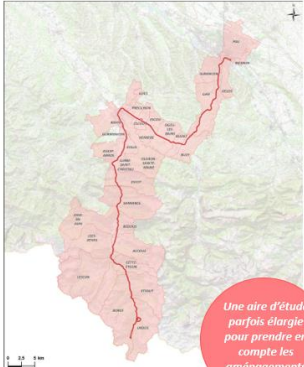
PROPOS LIMINAIRE

- **2022** : identification des enjeux du territoire et premières analyses sur les impacts potentiels du projet ;
- **Etude d’impact** : elle définira plus précisément les **mesures ERC** de la **phase travaux et d’exploitation**

Les études ont porté (entre Pau et le tunnel du Somport) sur une bande de 10mètres de part et d’autre de la voie sur la partie circulée et 50mètres de part et d’autre sur la partie non circulée


L’aire d’étude du projet

De Pau jusqu’à la frontière franco-espagnole au sud



Une aire d’étude parfois élargie pour prendre en compte les aménagements annexes

Maella DREAN (SNCF Réseau) revient succinctement sur les caractéristiques physiques du territoire en mentionnant un contexte géographique contraint par la topographie, un milieu hydrographique de proximité et des adversités climatiques potentielles. Des aménagements seront prévus pour permettre la résilience de la voie.



Enjeux environnementaux

MILIEU PHYSIQUE

- **Un contexte géographique contraint par la topographie**: fonds de vallée étroits, altitude variable et dénivelé importante entre le sud et le nord (+1000m NGF au niveau du tunnel du Somport contre 179m à Pau) ;
- **Un milieu hydrographique de proximité**: cours d’eau proches de la ligne- Gaves d’Aspe, de Pau, d’Oloron (torrents de montagnes à débits variables, exposés aux risques de pollution) ;
- **Des adversités climatiques** zone de montagne, enjeu fort (crues torrentielles, mouvements de terrain, jours de gel, neige, changement climatique...)

Des aménagements pour permettre la résilience de la voie :

Plaine d’Accous :
relèvement par remblaiement et création d’ouvrages

Peillhou :
Des mesures pour parer les risques de glissements

Maella DREAN (SNCF Réseau) poursuit la présentation en mentionnant une aire d'étude caractérisée par des zones protégées (12 ZNIEFF, 3 ZICO, Parc National des Pyrénées, 1 Espace Naturel Sensible, 9 sites Natura 2000 et 14 communes protégées par la Loi Montagne).



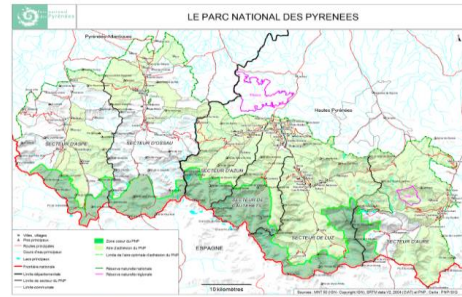
Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



o **Zones protégées traversées:**

- **12 ZNIEFF** > Zones Naturelles d'Intérêts Ecologiques, Faunistiques et Floristiques (écosystèmes rares et protégées)
- **3 ZICO** > Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux : Haute-Vallée d'Aspe et d'Ossau, Rive gauche de la vallée d'Aspe et pic d'Anie, Eth Turoun des Aureys
- **Parc National des Pyrénées**
- **1 Espace Naturel Sensible**



Carte du parc national des Pyrénées. source pyrenees-parcnational.fr



Enjeux environnementaux

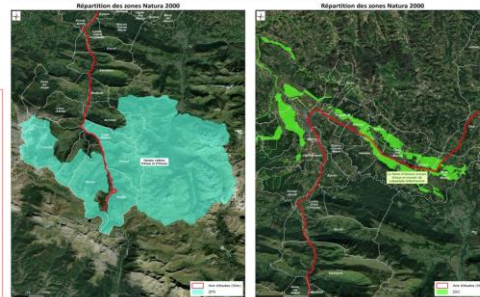
MILIEU NATUREL



o **Zones protégées traversées:**

- **9 sites Natura 2000:** 6 sites Zone Spéciale de Conservation (ZSC), directive « Habitat, faune, flore » ; 2 sites Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la directive, directive « Oiseaux »
- **14 communes protégées par la Loi Montagne:** Oloron – Sainte-Marie ; Asasp Arros ; Lurbe Saint-Christau ; Escot ; Osse en-Aspe ; Sarrance ; Bedous ; Accous ; Lées-Athas ; Cette-Eygun ; Lescun ; Etasaut ; Borce ; Urdos

Carte de répartition des zones Natura 2000- ZPS Haute Vallée d'Aspe



Carte de répartition des zones Natura 2000- ZSC gaves Oloron et Marais



Il est ensuite fait état des constats réalisés à la suite d'investigations de terrain concernant les habitats naturels et la flore, entre Pau et Bedous (zone circulée) et Bedous et Urdos (zone non circulée). **Maele DREAN** précise que des mesures seront prises dans le cadre du projet afin préserver ces habitats naturels.



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



HABITATS ET FLORE

- o **Constat :**
- ➔ **21 habitats** entre Pau et Bedous
- ➔ **30 habitats** entre Bedous et Urdos
- ➔ **3 plantes protégées** ont été répertoriées : l'Œillet superbe, l'Aigremoine élevée / odorante et l'Orpin de Nice (Sedum sediforme)




Prendre en compte ces espèces à proximité de la voie ferrée, des mesures pérennisées :

Identification géographique des zones concernées par l'écologie à la maîtrise d'ouvrage


Un suivi réalisé par un écologue pour s'assurer de la mise en œuvre de ces mesures



Sur la question avifaune, **Maella DREAN** (SNCF Réseau) mentionne la présence de 14 espèces de rapaces patrimoniaux concernées par les travaux. Elle en rappelle, à ce titre, les principaux enjeux liés à la présence du vautour percnoptère et de l'aigle royal nichant aux abords de la voie ferrée. 11 espèces de chiroptères ont par ailleurs été identifiés. Toutes ces espèces seront prises en compte au travers de mesures pérennisées.





Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL 

AVIFAUNE

- **Constat :**
 - **14 espèces de rapaces patrimoniaux** concernés par les travaux (nichent à proximité de la vallée, sur les massifs l'enserrant).
- **Les enjeux principaux liés à :**
 - Vautour percnoptère (une sensibilité importante au dérangement particulièrement menacé)
 - Aigle royal qui niche potentiellement dans les falaises aux abords de la voie ferrée
- **11 espèces de chiroptères identifiées** 4 groupes d'espèces, dont 3 en Annexe II de la Directive Habitat : Barbastelle d'Europe, Grand et Petit Rhinolophe) et 5 classées sur Liste Rouge Nationale (Grande Noctule, Noctule commune et Leisler, Pipistrelle et Sérotine commune)

Vautour percnoptère Aigle royal

Prendre en compte ces espèces à proximité de la voie ferrée, des mesures pérennisées :

Respect des périodes de reproduction par une exclusion des travaux bruyants dans les secteurs identifiés

Adaptation des périodes de débroussaillage et de destruction ou modification de bâtiment

Un suivi réalisé par un écologue pour s'assurer de la mise en œuvre de ces mesures

Maella DREAN (SNCF Réseau) mentionne la question avifaune, le sujet de la faune terrestre : le Desman des Pyrénées sur l'ensemble des cours d'eau, l'Ours brun cantonné sur la partie la plus montagnarde, notamment observé au niveau d'Urδος, le Chat forestier observé à Accous en 2011, la Loutre d'Europe fréquentant l'ensemble de l'aire d'étude, l'Ecureuil et le Hérisson communs et ubiquitaires. Il est précisé que des solutions seront mises en place pour garantir le déplacement de ces espèces et leur protection. Elle fait, en suivant, le rappel des amphibiens, reptiles, insectes et invertébrés présents dans l'aire d'étude.

Sur le sujet de la trame verte et bleue, **Maella DREAN** (SNCF Réseau) en précise d'abord la définition, soit un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques, identifié par les schémas régionaux de cohérence écologique et par les documents de l'Etat. Elle précise qu'il s'agit d'outils d'aménagements durables du territoire contribuant à la conservation des états naturels des espèces et au bon état des masses d'eau. Elle mentionne enfin le respect de ces différents espaces d'importances écologiques.



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL  

TRAME VERTE ET BLEUE

Réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques

- **Une trame verte dense** : un secteur d'étude situé au sein d'une trame verte dense
- **Une trame bleue d'importance** elle débute au niveau d'Oloron SainteMarie, avec des cours d'eau prioritaires pour la préservation et la restauration des poissons grands migratoires amphihalins (exemple : Saumon atlantique)
- **Perturbations des trames écologiques :** une réouverture qui viendrait perturber les corridors de passages des espèces terrestres/aviaires et aquatiques et les réservoirs de biodiversité

Faire respecter les différents espaces d'importance écologique/ préserver les trames :

Mise en place de tremplin vert

Mise en place de banquettes



Exemple de tremplin vert

Maella DREAN (SNCF Réseau) précise que le projet n’aura pas fondamentalement d’impacts sur les eaux souterraines. Des mesures seront toutefois prises afin de respecter la qualité des eaux. Sur la question des eaux superficielles, il est précisé que trois types de risques de pollution ont été identifiés. Des mesures préventives seront prises afin de limiter l’impact du projet sur les cours d’eaux.



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



LES EAUX SOUTERRAINES

- Des eaux souterraines et leur contribution aux débits du gave d’Aspe abondantes dans la vallée exploitées pour les besoins en eau potable des communes (nappes de versant, terrasses alluviales, phénomènes karstiques) & masses d’eau libres sont concernées dans l’aire d’étude
- Une pollution potentielle : lors de la phase travaux, des effets sur la qualité des eaux (produits polluants, émission de particules fines..) et sur les écoulements

Engager des mesures sur la qualité des eaux :

Mesures préventives durant toute la phase chantier sur la qualité des eaux

Des précautions sur les risques de transfert de matière en suspension vers le milieu récepteur

Des mesures curatives définies en cas de pollution accidentelle

Des mesures complétées par le respect de la réglementation

Mesures de suivi concernant le gave d’Aspe



Enjeux environnementaux

MILIEU NATUREL



LES EAUX SUPERFICIELLES (COURS D’EAU)

- Un réseau hydrographique très dense et de bonne qualité : les principaux cours d’eau franchis par la voie ferrée sont le gave de Pau et le gave d’Aspe, et 34 de ses affluents dont 11 au Sud de Bedous
- 3 types de risques de pollution :
 - Chronique : lessivage des dépôts chroniques sur les voies, liés à l’usure des rails ou du matériel roulant
 - Pollution liée aux traitements phytopharmaceutiques de biocontrôle
 - Pollution accidentelle liée au transport de matières dangereuses et/ou polluantes

Engager des mesures sur la qualité des eaux :

Mesures préventives durant toute la phase chantier sur la qualité des eaux

Pas de modification du débit des cours d’eau

Un dispositif anti-déraillement mis en place au niveau de tous les franchissements de cours d’eau

Un usage raisonné des produits phytosanitaires avec aucun traitement chimique au droit des ouvrages de franchissement des cours d’eau dans une zone de 50m avant et après le franchissement

Un système d’alerte en cas de pollution accidentelle



TEMPS D’ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenante 1

- Quelles sont les marchandises qui vont transiter sur cette nouvelle voie de fret, d’où viennent-elles, à qui sont-elles destinées, et par qui sont-elles produites? Il est nécessaire que l’on parle de transition énergétique. Il se pose la question, en effet, de savoir s’il faut continuer une consommation ou une production telle qu’elle est aujourd’hui, qui nous amène à des dérèglements climatiques, à l’effondrement de la biodiversité, à des impacts sur notre santé avérée.

Réponse de l'animatrice

- L'animatrice rappelle qu'une table ronde concernant le fret ferroviaire s'est tenue à Pau le 14 novembre 2024. Le replay de la réunion, qui a permis de répondre plus finement à ces questionnements, est disponible [ICI](#).

Intervenant 2

- Il est très encourageant que le garant de la CNDP garantisse la crédibilité de la CNDP, celle-ci ayant été remise en question lors du débat sur le nucléaire en 2023. Ce débat n'a servi à rien, l'Etat ayant revoté par-dessus le changement de centrales. En conséquence, qu'est-ce qui nous garantit que tout ce qui va être dit ou fait ce soir sera pris en compte ? Il s'agit, en effet, d'un axe international dépassant les enjeux de la France. Comment peut-on vous croire ?

Réponse de Richard PASQUET, garant de la CNDP

- Richard PASQUET rappelle que la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) n'a pas pour rôle de prendre des décisions sur le projet. Il souligne son strict positionnement de neutralité. Sa mission consiste à retranscrire de manière objective et précise tout ce qui a été exprimé durant la concertation, en restituant les différentes sensibilités et points de vue. Il insiste sur le fait que tous les avis comptent, qu'ils soient favorables ou défavorables au projet. Il précise également que la CNDP n'est pas une autorité décisionnaire. En revanche, elle joue un rôle clé en informant le public des débats déjà tenus et en rendant compte de l'ensemble des thématiques abordées, qu'elles soient positives ou négatives, ainsi que des arguments avancés de part et d'autre. Richard PASQUET souligne que la décision de poursuivre le projet revient au maître d'ouvrage et à l'autorité publique qui peuvent ou non valider l'utilité publique à l'issue de l'enquête publique de DUP. Elle pourra s'appuyer sur le bilan établi par la CNDP et les contributions recueillies lors de la concertation. Par ailleurs, il rappelle que le public conserve la possibilité de contester le projet devant les tribunaux. Dans ce cas, le juge tiendra compte de l'intégralité des éléments issus de la concertation et de l'enquête publique pour statuer.

Intervenante 3 (habitante d'Oloron)

- Est-ce que comme les plans de prévention des risques des communes de la vallée d'Aspe qui ont été impactées par les inondations, vous avez identifié les écobuages comme facteurs aggravants des glissements de terrain et des crues torrentielles ?
- Pourquoi la grenouille des Pyrénées n'a pas été citée parmi les espèces trouvées, est-ce un oubli ?
- Le dispositif d'anti-déraillement près des franchissements de cours d'eau et le fait qu'il n'y ait pas de phytosanitaires à moins de 50 mètres des franchissements sont encourageants. Un problème subsiste toutefois : en vallée d'Aspe, les cours d'eau franchis ne sont pas les seuls à être impactés, la voie de chemin de fer est souvent proche du cours d'eau sans le franchir. Pourquoi n'y aurait-il pas le même système d'anti-déraillement dès que la voie est à moins de 50 ou 100 mètres du cours d'eau ? Pourquoi est-ce qu'il n'y aurait pas interdiction des produits phytosanitaires dès que la voie est à moins de 50 ou 100 mètres du cours d'eau ?

- En ce qui concerne le dossier de l'écologue mentionné, la participante précise avoir travaillé sur le remembrement préparatoire à la déviation d'Oloron. Elle dénonce le travail de l'écologue mandaté : ce qui était marqué dans le dossier n'avait pas été intégralement respecté, ce qui a engendré une démarche en justice. Elle précise à ce titre que le public sera méfiant et vigilant concernant les mesures envisageables pour préserver les espèces.

Intervenante 4 (habitante d'Oloron)

- Une réponse précise et détaillée aux points soulevés est attendue. Que sera-t-il envisagé lorsque des trains de 1000 mètres de long circuleront jour et nuit ? Elle exprime son inquiétude face à un projet industriel qui, selon elle, videra les plateformes de Plaza à Saragosse de marchandises fabriquées en Chine, tout en imposant aux habitants de la vallée les mêmes désagréments que ceux liés à l'ouverture du tunnel du Somport à la circulation. Elle souligne que l'autoroute ferroviaire s'ajoutera aux camions, ce qui ne réduira pas le trafic routier puisque cela générera un nouveau fret. Elle prend l'exemple d'un fret automobile qui n'existe pas à ce jour. Elle craint qu'à terme, le transport de voyageurs n'existe plus, et que la ligne soit exclusivement dédiée au transport de marchandises. La participante considère ce projet comme obsolète et appelle à une alternative qui préserve les terres et l'équilibre de la vallée, en répondant davantage aux attentes des habitants.

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Jonathan VILCHES souligne que les débats et interrogations actuels dépassent le cadre du projet en lui-même. Il rappelle que la Région a adopté une feuille de route ambitieuse pour la transition écologique, intitulée Néo Terra, approuvée par une large majorité des élus régionaux. Cette feuille de route repose sur un constat majeur : 38 % des émissions de CO₂ en Nouvelle-Aquitaine proviennent des transports, dont 16 % sont directement liés au transport de marchandises. Face à ce défi, la Région a élaboré cette stratégie en collaboration avec des experts et des scientifiques. Son objectif principal est la décarbonation des transports, avec une attention particulière portée à la réduction des émissions liées au transport de marchandises.
- Il explique qu'il est actuellement difficile de fournir des réponses précises sur la nature des marchandises concernées. Cependant, il précise que des indications existent concernant les marchandises dangereuses, notamment en raison d'un protocole spécifique appliqué dans le tunnel du Somport. Ainsi, lorsqu'un camion transportant des matières dangereuses emprunte le tunnel, celui-ci est fermé temporairement et le camion est escorté. Ces aspects peuvent être quantifiés. En revanche, il souligne qu'il n'est pas possible à ce stade de préciser l'origine et la destination des produits transportés. À cet effet, la Région Nouvelle-Aquitaine prévoit de mener des enquêtes afin d'identifier la provenance et la destination de ces marchandises. Il rappelle par ailleurs que la Région n'a pas de compétence réglementaire concernant les décisions futures liées à la circulation des poids lourds. C'est une compétence de l'Etat. Enfin, il indique que la concertation est aussi l'occasion pour les participants de donner leur avis sur les options envisageables concernant la circulation des poids lourds dans la vallée d'Aspe : doit-on envisager une interdiction totale ou plutôt la mise en place d'une écotaxe ? Des études sont en cours pour examiner ces deux scénarios.

Réponse de Maella DREAN (SNCR Réseau)

- Elle souligne que la présentation ne couvre pas l'ensemble des espèces présentes dans le secteur d'étude. L'objectif était de se concentrer sur les principales espèces afin d'éviter une présentation trop exhaustive et potentiellement fastidieuse. Pour autant la grenouille des Pyrénées a bien été prise en compte dans les inventaires. Elle précise que l'étude d'impact ainsi que l'état initial des diagnostics écologiques fourniront une vision complète de toutes les espèces présentes dans la zone concernée, accompagnée de cartographies détaillées. Ces analyses offriront une perspective élargie, mettant en avant les espèces en fonction de leur sensibilité et des enjeux associés au projet.
- Sur la question de l'usage des phytosanitaires, elle ajoute qu'il s'agissait d'un exemple, les mesures pourront en ce sens évoluer. Leur usage pourrait, par exemple, être complètement interdit en dehors de la zone de la voie ferrée. Les mesures sont aujourd'hui à l'étude et seront présentées dans un second temps.
- Concernant le suivi écologique, elle souligne que les écologues ont en règle générale l'obligation de rendre des comptes aux services de l'État, notamment à la DREAL. À cet effet, des rapports sont transmis aux autorités de manière mensuelle ou bimensuelle. En cas de problème identifié, un rapport spécifique est élaboré pour analyser la problématique et préciser les mesures envisagées pour y remédier.
- Sur la question des écobuages, Maella DREAN précise ne pas avoir de réponses à ce stade. En revanche, le PPRN sera pris en compte dans l'étude d'impact et le sujet sera traité un peu plus tard.

Intervenant n°5 (membre du collectif H2Aspe)

- Le participant souhaite présenter une alternative énergétique en tant que membre du collectif H2Aspe. Il précise avoir participé à deux conférences concernant la réouverture de cette ligne, organisées par le CRELOC, dont une sur les idées nouvelles, donc l'hydrogène. Dans la vallée d'Aspe, en effet, il existe un réel potentiel pour produire de l'hydrogène vert. Cette énergie pourrait être utilisée pour alimenter la ligne ferroviaire, mais aussi pour contribuer à la décarbonation de l'industrie et du transport dans la région. Il souhaiterait savoir si cette solution hydrogène pourrait être prise en compte, d'autant qu'un train fonctionnant à l'hydrogène circule déjà entre Saragosse et Canfranc. Un projet similaire pourrait être développé dans la vallée d'Aspe, offrant l'opportunité de soutenir sa réindustrialisation. Le train voyageurs à l'hydrogène existe déjà, et Alstom travaille actuellement sur des locomotives à hydrogène pour le fret, qui présentent l'avantage d'être à la fois propres et silencieuses.

Intervenant n°6 (retraité)

- Lorsque cette ligne a été créée, est-ce que des mesures ont été prises pour compenser la disparition d'animaux ayant disparu ? Ont-ils été recensés ?
- Pourquoi le tunnel n'a pas été construit entre Villanua et Bedous ? Parce qu'il n'y avait pas de tunnelier. Le tunnel du Somport a été construit pour sa position en altitude. Est-ce que cela veut dire que cette ligne de chemin de fer, toutes ces réunions, n'ont ainsi rien à voir avec le ferroviaire ? C'est une mascarade.
- En Catalogne, au Pays Basque, il passe 20 000 camions par jour. Ici il en passe 300, 400, 500. Il s'agirait de compter les kilomètres séparant Saragosse, Pampelune, Irun, Dax et faire la même chose en passant par Saragosse, Canfranc, Pau et Dax. Ce sont les

Aragonais qui souhaitent la réouverture de cette ligne ferroviaire, pas les Espagnols. Il s'agit d'une relation de concurrence avec le Pays Basque et les Catalans. Il faut un tunnel basse cote entre Saragosse – Huesca – Toulouse, les études ont été faites et arrêtées en 2012, on ne sait pas pourquoi il n'a pas été fait.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Sur la question de l'hydrogène, l'orientation retenue pour le projet est l'électrification de la ligne. Ce choix repose sur les études d'exploitation réalisées, qui montrent que cette option est la plus cohérente et éprouvée. Avec l'électrification, il est possible de faire monter un train de 400 mètres sur une pente, ce qui répond aux besoins identifiés. De plus, le matériel ferroviaire nécessaire est déjà disponible, ce qui renforce la faisabilité technique et économique de cette solution.
- Cela étant dit, il ne s'agit pas d'un rejet de l'hydrogène. Des expérimentations ont été menées ailleurs en France, notamment pour des trains légers et des TER. Toutefois, à ce jour, l'hydrogène ne semble pas offrir une puissance suffisante pour répondre aux contraintes des pentes présentes sur la ligne, en particulier pour les trains de fret. Cela ne signifie pas que cette technologie ne pourra pas évoluer dans le futur. Notre priorité actuelle est de garantir la mise en œuvre d'un projet fonctionnel et fiable. L'électrification répond à ces critères. Cependant, si une entreprise ferroviaire est en mesure de démontrer que l'hydrogène peut répondre aux exigences du fret et des pentes, SNCF Réseau n'est pas fermé à cette alternative.
- Par ailleurs, l'hydrogène pourrait trouver des applications dans des domaines complémentaires, comme l'alimentation en énergie des systèmes de signalisation de la gare. Cette technologie représente un potentiel prometteur, particulièrement dans une vallée comme celle-ci, et son développement sera suivi avec attention. Il y a des synergies à envisager.

Réponse de Maella DREAN (SNCF Réseau)

- Sur la question des animaux présents il y a 90 ans, il n'existe pas de données ou d'études disponibles concernant la faune de l'époque, ni sur la disparition éventuelle d'espèces durant cette période. Cependant, dans le cadre de ce projet, une prise en compte rigoureuse et approfondie des enjeux environnementaux est souhaitée afin de préserver la biodiversité actuelle.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Une prise de conscience a été réalisée sur la perte de la biodiversité. En ce sens, il en est souhaité une réelle préservation.
- Pour répondre au sujet de la voie ferrée et des différents tunnels, aujourd'hui, le but est d'impacter le moins possible l'existant et réduire les coûts. En ce sens, SNCF Réseau s'inscrit dans la voie ferrée historique. Cela serait autrement un nouveau projet, une nouvelle concertation, un autre débat.

Intervenante n°7

- Un deuxième point soulève des préoccupations liées au tracé Oloron – Bedous. Il est regrettable que les bardages et grillages installés le long de ce tronçon, et qui n’avaient jamais été évoqués avant la réouverture de ce tronçon, empêchent désormais de profiter de la vue sur le Gave, suscitant des craintes quant à une esthétique dégradée tout au long du parcours ferroviaire. De plus, la question du bruit est soulevée, notamment pour les habitants d’Oloron ou de la Croix-du-Prince, où des habitations bordent la voie. Quelles mesures seront mises en place pour limiter les nuisances sonores ? Par ailleurs, une inquiétude est exprimée concernant la dévalorisation des biens immobiliers situés à proximité de la ligne. Des indemnisations seront-elles prévues pour compenser la perte de valeur des propriétés impactées ? Enfin, il est également souligné que des nuisances sonores excessives pourraient dissuader les touristes de venir, compromettant ainsi l’attractivité de la région.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Valérie DE LA FUENTE précise que SNCF Réseau tiendra compte des remarques concernant les nuisances sonores dans la seconde partie de la présentation et qu’une réponse sera apportée.

Intervention de Richard Pasquet, garant de la CNDP

- Serait-il possible d’avoir une réponse concernant l’observation précédente sur la comparaison des alternatives de desserte des différents points de l’Espagne entre Pau Canfranc et les tracés passant par l’Est et l’Ouest ?

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Actuellement, le massif pyrénéen offre peu de points de franchissement, limitant les options de passage entre les deux versants. À l’ouest, il faut se diriger vers le Pays basque, et à l’est, vers la Catalogne, ce qui représente une distance significative. La création de ce troisième passage quasiment au milieu du massif, vise à établir une connexion directe entre l’Aragon et le Béarn, favorisant une circulation accrue dans cette zone. Des études sont en cours pour évaluer le modèle de transport de marchandises et déterminer l’impact d’un éventuel report d’activité sur le point de passage par le Somport. Parmi les hypothèses de travail, il est envisagé de créer une plateforme logistique dans la zone de Lacq-Artix. Cette localisation, à proximité d’un faisceau ferroviaire et d’une zone industrielle, permettrait de limiter les nuisances en s’intégrant dans un cadre déjà dédié à l’activité économique. À ce stade, le projet prévoit un transbordement des marchandises à Artix puis par la suite, à Saragosse, facilitant ainsi les échanges économiques entre le Béarn et l’Aragon.

LES ENJEUX HUMAINS

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) présente, suivant le temps d'échange avec le public, l'inscription du projet dans le SRADDET.



Enjeux humains L'inscription du projet dans le SRADDET



Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
 En vigueur depuis 2020, ce document de planification est un cadre d'orientation des stratégies et des actions opérationnelles des collectivités territoriales vers un aménagement plus durable.

- **Objectif 22 : Maintenir le réseau existant, moderniser l'offre ferroviaire sur tous les territoires, favoriser le transfert modal :** « Le ferroviaire doit également renforcer les liens internationaux, avec le développement du Grand Projet Sud-Ouest, vers Toulouse et vers Dax et l'Espagne ; mais aussi avec l'achèvement de la ligne Pau-Canfranc, qui doit aussi servir pour le transport des marchandises et de voyageurs à travers les Pyrénées. »
- **Objectif 30 : Renforcer les coopérations transfrontalières [...]** « l'objectif est de développer les relations avec l'Aragon, qui partage avec la Nouvelle-Aquitaine, sur notre courte frontière commune, un point de passage transpyrénéen majeur à conforter (via le Somport). La réouverture et amélioration de la liaison ferroviaire entre Pau, Canfranc et Saragosse en serait un marqueur en même temps qu'un levier important. »
- **Objectif 32 : Assurer la cohérence entre l'urbanisation, l'offre de transport et les réseaux et équipements existants :** organiser le développement du territoire en prenant appui sur la ligne ferroviaire, dans une logique de proximité aux services et de réduction des émissions de gaz à effet de serre : conforter les bourgs / villes proches des arrêts et renforcer l'accessibilité de ces arrêts en transport collectif, à pied et à vélo.



La question des usages et habitudes humaines, notamment au sud de Bedous, et notamment la proximité d'installations de loisirs est ensuite présentée par **Maella DREAN** (SNCF Réseau). Elle revient sur les enjeux que cela pourrait représenter. Il est précisé que tous ces paramètres seront pris en compte au cas par cas dans les études pour atténuer les conséquences de la réouverture de la ligne. **Jonathan VILCHES** (Région Nouvelle-Aquitaine) présente succinctement le passage du matériel roulant thermique au matériel roulant électrique. La Région Nouvelle-Aquitaine, en tant qu'Autorité organisatrice des mobilités, aura la main sur le matériel roulant et les choix opérés lorsque la ligne rouvrira.



Enjeux humains

MILIEU HUMAIN



- **Usages et habitudes :** au sud de Bedous, une voie devenue « transparente » pour les usages locaux ; une réouverture qui viendrait modifier la perception, les usages et habitudes
- **Proximité d'installations de loisirs/ fonds de jardins :** croisement et juxtaposition avec la voie ferrée
- **Phase chantier :** itinéraires impactés (condition de circulation/ franchissement)

Atténuer les conséquences de la réouverture de la ligne
Critères pour le choix de matériel roulant

Identifier les meilleures dispositions à mettre en place pour assurer la pérennité de ces activités



Maella DREAN (SNCF Réseau), suivant cette présentation, poursuit sur la question du patrimoine, avec le recensement de deux sites classés, cinq inscrits dans l'aire d'étude, le périmètre de 500 mètres autour de 13 monuments historiques, de 13 zones archéologiques, etc. Ces enjeux seront pris en compte dans le projet et notamment dans l'intégration paysagère et architecturale de la ligne.



PATRIMOINE



- o Un relief peu impacté par les travaux
- o Sites protégés :
 - 2 sites classés et 5 sites inscrits dans l'aire d'étude
 - Périmètre de 500m autour de 13 monuments historiques (dont 2 avec enjeux vis-à-vis du projet : tunnel de Sayerce et du Somport)
 - 13 zones archéologiques (4 interceptent la voie ferrée à Oloron, Lurbe-Saint-Christau, Bedous, Borce)
 - Aires de mises en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine : Pau, Oloron

INTEGRATION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE

Impact minimal du relief :
des travaux de terrassement réduits

Passages à niveaux / ouvrages :
insertion la plus naturelle possible

Plantations arbustives :
en lien avec la modification apportées à la route départementale

Voie jumelée à la route nationale :
étude ciblée pour maintenir la qualité architecturale



Concernant l'agriculture, **Maella DREAN** (SNCR Réseau) fait le détail des caractéristiques agricoles du territoire, mentionne l'évolution des exploitations (davantage tournées vers l'élevage) et la fermeture de passages à niveau. Des solutions seront mises en place, par exemple, lors de la suppression de passages à niveau, permettant aux agriculteurs de rejoindre leurs parcelles.

Il est précisé par l'animatrice, par ailleurs, sur la question des passages à niveaux, qu'un atelier a eu lieu le 17 octobre sur le sujet, dont le compte-rendu est disponible [ICI](#). Des rencontres seront organisées avec les territoires concernés au-delà de la concertation préalable.



Enjeux humains

ACTIVITÉ AGRICOLE ET PASTORALE



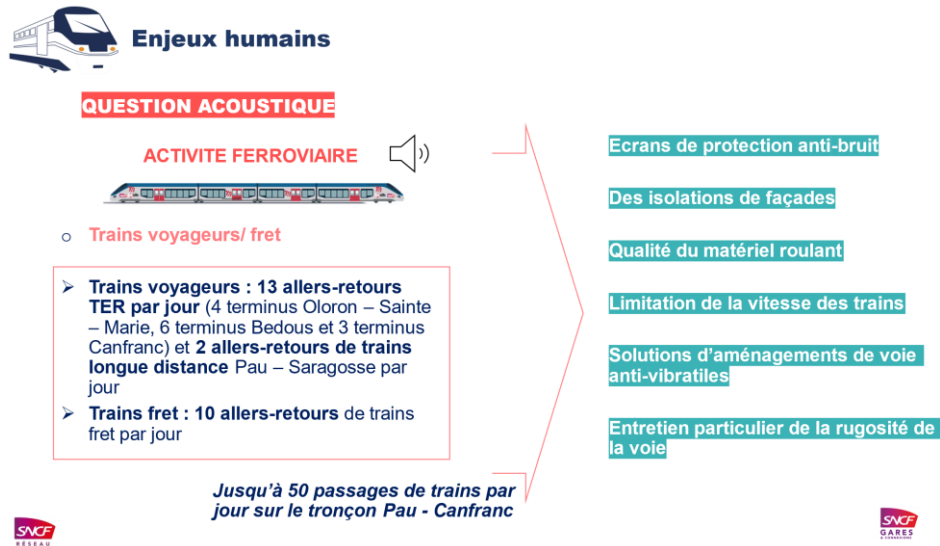
- o Les caractéristiques agricoles du territoire : au nord, Grand Pau, avec 77% du territoire consacré à l'agriculture ; au sud, Piémont oloronais, tourné vers l'élevage, incluant la pratique traditionnelle de la transhumance (140 bergers en estive)
- o L'évolution des exploitations : des cheptels qui augmentent dans l'aire d'étude
- o Fermeture de passages à niveau : accès direct aux parcelles agricoles limitées
- o Travaux sur les espaces agricoles : pourra empiéter sur les parcelles agricoles

Nouveaux accès agricoles :

Création de chemins agricoles, de passages mixtes, ou de redirection vers des passages existants pour préserver l'accès aux terres agricoles



Enfin, sur la question acoustique, **Maella DREAN** (SNCF Réseau) précise que des études acoustiques et vibratoires seront réalisées. Les modélisations permettront une comparaison fine entre la situation actuelle et la situation de demain, en tenant compte des passages des trains. Elle précise que la réglementation impose des valeurs cibles, notamment en termes d'émissions acoustiques, avec des seuils à ne pas dépasser (de jour et de nuit). Elle présente les solutions susceptibles de limiter ces nuisances sonores.



TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenant n°8

- Qu'en est-il de l'évolution des portiques en vallée d'Aspe ?
- Concernant les passages à niveau, il est notable que la vallée d'Aspe risque d'être divisée en deux de part et d'autre de la voie ferrée. Quelle sera la vitesse de descente des trains de marchandises en direction de Pau ? Le système de freinage sera-t-il fiable, y a-t-il un risque de panne ? Cela doit être pris en compte, notamment en ce qui concerne les risques engendrés et les embouteillages possibles. Une situation similaire s'était produite il y a une trentaine d'années à Huesca, où quatre passages à niveau existaient. À cette époque, chaque manœuvre quotidienne de train de marchandises nécessitait la fermeture des passages à niveau, entraînant des embouteillages fréquents. Ce problème avait finalement été résolu par la suppression de ces passages à niveau, un changement qui avait soulagé les habitants. Le participant regrette que l'Espagne pousse aujourd'hui à l'ouverture de la ligne sans sembler tenir compte des spécificités locales françaises, notamment la gestion des passages à niveau. Pour lui, cette question dépasse le cadre purement ferroviaire : il s'agit également d'un enjeu politique, où le rayonnement régional semble primer sur la prise en compte des réalités locales.

Intervenante n°9 (habitante d'Oloron)

- Il est fait état de l'effet tunnel, soit d'un effet qui ne profite qu'à l'arrivée et au départ de train, avec un désert sur le milieu de la ligne. Le terminus ne serait donc pas à Pau, mais à Artix. Une question juridique : est-ce que les communes de la communauté de communes de Lacq-Orthez sont intégrées dans la concertation ? Il s'agirait de les inclure si le projet allait jusqu'à Artix. Concernant l'effet tunnel, cela revient à dire qu'Oloron par exemple peut s'asseoir sur les bénéfices économiques.
- Concernant le risque de marchandises dangereuses, jusqu'à combien de mètres de part et d'autre de la voie, le risque de transport de marchandises existe-t-il ? S'agit-il de 500 mètres, de 1000 mètres ? Il faudrait une carte avec le tracé de la voie associé au risque expositif : quelles sont les maisons qui y sont exposées ? Il faudrait y inclure le risque présent sur la voie routière. Des maisons vont se retrouver, en effet, avec les risques combinés de la voie routière et de la voie ferrée.
- Concernant l'accidentologie des poids lourds et véhicules légers présentée, il est nécessaire de se recentrer sur les accidents de poids lourds. L'intervenante précise avoir recensé 35 accidents en vallée d'Aspe depuis l'ouverture du tunnel. Sur ces 35 accidents de poids lourds, 13 sont des accidents de transports de matières dangereuses, soit 37%. Sur ces 13 accidents, 2 ont conduit à des pollutions majeures du gave ; soit 100% des accidents qui ont impacté le gave sont dus au transport de matières dangereuses.
- Si l'offre touristique n'est pas rentable, est-ce que les trains de voyageurs pourront être remplacés par des trains de marchandises ? Au Sénat, le tunnel du Somport a été voté et présenté comme étant uniquement ouvert pour du transit local. La participante affirme s'être renseignée afin de voir si un recours juridique était possible. Elle affirme avoir pris connaissance de l'accord France – Espagne qui a été signé par les deux parties concernant l'exploitation du tunnel du Somport, il y est précisé qu'il est révisable. Ces chiffres de transport de voyageurs et de marchandises pourront évoluer dans le temps, et ce sera trop tard pour les habitants, qui ne verront passer que des trains de marchandises.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Concernant les trains de marchandises, ainsi que les questions de freinage et de vitesse, il est important de souligner que les normes actuelles sont beaucoup plus strictes qu'auparavant. Cependant, il n'est pas possible de garantir, au niveau de Valérie DE LA FUENTE en tant que représentant de SNCF Réseau, qu'un train ne rencontrera pas de problème de freinage. En effet, elle demeure uniquement responsable de l'infrastructure et non du matériel roulant. Néanmoins, il est de la responsabilité de SNCF Réseau de s'assurer que le matériel roulant utilisé respecte des normes strictes. Aujourd'hui, si un défaut de freinage survient, le train est conçu pour s'arrêter immédiatement plutôt que de continuer à avancer, ce qui constitue un premier niveau de sécurité. Bien qu'il subsiste toujours des risques, SNCF Réseau met en place des mesures rigoureuses, telles que des vérifications régulières de la maintenance des trains, afin de prévenir les accidents. En ce qui concerne les infrastructures, lorsque des courbes serrées sont présentes, il est prévu l'installation d'un troisième rail sur les ouvrages et dans certaines courbes, afin de garantir que, même en cas de déraillement, le train ne tombe pas dans

le gave ni sur la route. Ces mesures visent à renforcer la sécurité et à minimiser les risques pour les usagers et les riverains.

- Par rapport aux vitesses, il n'est pas possible de faire une réponse aujourd'hui. En revanche, suivant les zones, les vitesses sont toutes très différentes. Sur une rampe, le train roulera moins vite, par exemple 30 km/h, dans la plaine, davantage, par exemple 80 km/h. En ville, le train fret circulera moins vite pour éviter les nuisances sonores. A ce titre, SNCF Réseau ne pourra pas encore dire à quelle vitesse précisément le train circulera.
- Concernant la question de la vallée coupée en deux, il est important de préciser qu'une voie ferrée ne peut pas être traversée de manière aléatoire, car cela présente des risques. Certains passages à niveau devront être supprimés pour des raisons de sécurité. Il sera mis en place des dispositifs adaptés pour permettre des traversées sécurisées. Les circulations seront organisées de manière à garantir que les habitants puissent se déplacer d'un côté à l'autre de la vallée dans des conditions optimales. Cependant, il est possible que, si les contraintes s'avèrent trop lourdes, le projet ne puisse pas aller à son terme. L'objectif est de peser les bénéfices et les inconvénients de cette réouverture. Sur la base de ces éléments, en tant que maîtres d'ouvrage, en collaboration avec la Région, SNCF Réseau prendra la décision de poursuivre ou non le projet. Ensuite, le préfet aura le dernier mot en validant ou non l'utilité du projet. Il reste encore plusieurs étapes avant d'aboutir à une décision finale.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Le but du projet est de profiter à tous, et qu'il n'y ait pas que de la marchandise. À ce jour, la Région Nouvelle-Aquitaine porte cette initiative visant à faciliter la circulation des TER et à offrir aux habitants de la vallée la possibilité de se déplacer pour travailler, se rendre à l'hôpital, faire du tourisme, etc. Le fret ferroviaire ne s'arrêtera pas tout le long du linéaire en Vallée d'Aspe, ce n'est pas la logique du projet ; toutefois, si des trains en provenance d'Espagne apportent des fèves de cacao, comme l'a mentionné une représentante de Lindt lors de la table-ronde sur le fret ferroviaire, cela pourrait être d'un intérêt pour l'entreprise. Dans le cadre de leur politique de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE), ils ont des objectifs ambitieux de décarbonation. C'est pourquoi ils s'intéressent à l'utilisation du fret ferroviaire électrique, bien plus respectueux de l'environnement. Une partie du fret sera sans doute d'origine internationale, à destination de régions au-delà de la nôtre, mais il y aura également une partie destinée aux territoires et entreprises de la vallée. Ce développement contribuera à la vie économique de la vallée tout en soutenant la décarbonation, et sera ainsi bénéfique aux entreprises locales et à l'emploi dans la région.

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Certains participants craignent que la ligne, pour des raisons de rentabilité, soit entièrement et uniquement dévolue au fret ferroviaire. Jonathan VILCHES précise que c'est impossible, car cela signifierait que la Région, qui en détient la compétence, déciderait de ne plus proposer de TER, et donc de service public. Il est nécessaire de considérer le projet dans sa globalité, car chaque volet dépend de l'autre. En d'autres termes, le fret devra respecter également les trains de voyageurs, sinon le projet risquerait de ne pas pouvoir aller à son terme.

Richard PASQUET, garant de la CNDP

- Concernant le périmètre, la demande formulée à la CNDP concerne la remise en service de l'ensemble de l'infrastructure. Elle ne concerne pas le tunnel ni la zone d'Artix. Toutefois, lorsque la DUP (déclaration d'utilité publique) sera présentée, la question du périmètre global sera soulevée. La concertation actuelle se concentre sur l'infrastructure dans son ensemble, en tenant compte des différentes composantes du projet, à condition que celles-ci soient situées sur le territoire français. Lors de l'examen de la DUP, le préfet devra évaluer les implications du projet dans sa globalité. Dans le cadre de l'étude présentée, le projet sera pris en compte. Le préfet aura alors la possibilité de déclarer le projet d'utilité publique, en fonction de son coût et des services qu'il rend, ou de refuser cette déclaration.

LA PHASE CHANTIER

Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau) présente les mesures envisagées lors de la phase chantier, qui durera quelques années. Une réflexion est en cours sur le plan de circulation (circulation des trains, traitement des passages à niveau) et l'offre de service envisagée en phase chantier.

Il sera notamment tenu compte du trafic des poids lourds de chantier, si possible sur la voie, des nuisances sonores, de la poussière émise, de la présence de la biodiversité et des ressources naturelles. Il s'agit de garantir les meilleures conditions de vie des habitants du territoire.

Enjeux environnementaux
Les mesures

Les mesures durant la phase chantier : grands principes

<p style="color: red; font-weight: bold;">NUISANCES SONORES</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Production d'un dossier de bruit de chantier ✓ Communication durant tout le déroulement du chantier ✓ Absence de travaux bruyant dans les zones de nidification de la faune environnante de février à septembre
<p style="color: red; font-weight: bold;">POUSSIERES</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Arrosage des pistes par temps sec et brumisateur des matériaux utilisés

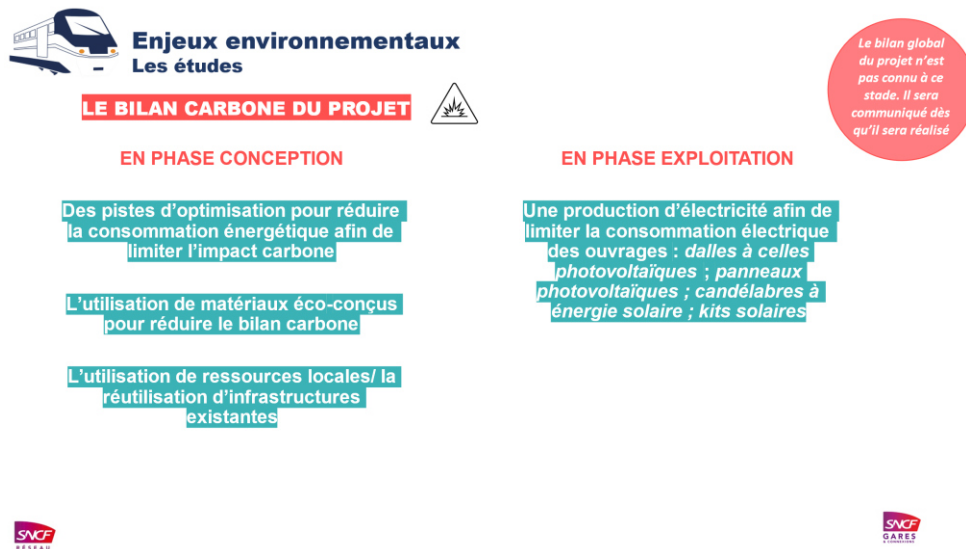
Enjeux environnementaux
Les mesures

Les mesures durant la phase chantier : grands principes

<p style="color: red; font-weight: bold;">TRAFFIC DE POIDS-LOURDS DE CHANTIER</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Circulation recherchée majoritairement sur l'ancien tracé de la ligne ferroviaire ✓ Respect de la réglementation routière ✓ Définition du phasage des travaux afin de limiter au maximum les camions effectuant des allers ou des retours à vide ✓ Réutilisation des matériaux issus des terrassements ✓ Choix privilégié des matériaux des carrières locales
---	---

LE BILAN CARBONE DU PROJET

Maëlla DREAN (SNCF Réseau) précise qu'à ce stade, le bilan carbone n'est pas réalisé, mais le sera prochainement. Elle revient sur la définition du bilan carbone, il s'agit d'une méthode d'inventaire des émissions de gaz à effet de serre, un outil développé par l'ADEME. Dans le cadre d'un projet d'infrastructure, il permettra de comptabiliser toutes les émissions de gaz à effet de serre en phase conception, construction et exploitation et celles évitées grâce à un report des trafics. Il s'agit de comprendre si la réalisation d'une ligne ferroviaire est bénéfique ou non, à court, moyen et long terme. Ce bilan carbone permettra ainsi de dresser des pistes d'optimisation.



TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenant n°10

- Concernant les pollutions liées à la poussière, quelle eau sera utilisée pour la poussière qui sera brumisée ? Cela pourrait être, par exemple, de l'eau de pluie.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Il est précisé, à ce stade du projet, qu'aucune réponse ne peut être donnée, le moyen de remplir les citernes n'est pas encore connu. En revanche, il est possible d'affirmer que l'eau du gage ne sera pas puisée. L'eau de pluie, sur un chantier qui s'étale sur plusieurs années, peut, en effet, être une bonne idée.

Intervenante n°11

- Que se passerait-il si le projet n'avait pas lieu ? Ne serait-il pas intéressant d'étudier dès à présent une alternative avec un transport modal par voie routière, non polluant ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- SNCF Réseau sait faire des alternatives ferroviaires à un projet ferroviaire. SNCF Réseau est mandaté par la Région pour développer ce projet, et n'a pas trouvé d'alternative autre que la ligne déjà tracée.

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Sur la question des autres alternatives, si l'alternative est routière, cela veut dire que la Région sort de son domaine de compétence. La Région ne pourrait plus être porteur public, elle peut cependant être partie prenante. Aujourd'hui, l'intérêt est bien de porter cette alternative à la route.

Demande de précision de l'intervenante n°11

- La Région ne porte-t-elle pas la compétence des bus ?

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Jonathan VILCHES répond par l'affirmative sur le transport de voyageurs. Sur le transport de marchandises, en revanche, la Région n'a pas de compétences propres, si ce n'est le fait d'être chef de fil en matière de développement économique et de soutenir les acteurs économiques.

Réponse de Maella DREAN (SNCR Réseau)

- Pour compléter ces réponses, l'étude des aspects du projet si la ligne ferroviaire n'a pas lieu et si tout le transport se fait par la route qui existe déjà, est un sujet qui doit être abordé dans l'étude d'impact. Il s'agit d'une thématique obligatoire dans l'étude d'impact. Seront étudiés les avantages et inconvénients de la ligne ferroviaire et ce qui se passerait si cette ligne n'était pas créée dans le cadre du projet.

Intervenante n°12

- La participante souhaite intervenir sur la notion de confiance, et craint de voir les promesses non tenues. Elle affirme être favorable au report modal des voyageurs, mais demeure sceptique face au manque de fiabilité de l'exploitation actuelle de la ligne TER Pau – Bedous. Elle exprime une crainte que le manque de rentabilité du projet prime sur le service public soucieux de proposer une alternative décarbonée à la mobilité. Elle estime que le public n'a pas confiance en le projet de ce fait.

Intervenant n°13 (habitant de Bedous)

- Combien de trains circuleront par jour ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Sur la partie circulée, entre Pau et Oloron, l'ensemble du trafic tel qu'il est aujourd'hui envisagé aboutit à 50 trains par jour (13 trains TER aller-retour, 2 trains longue-distance aller-retour, 10 trains fret aller-retour). Il ne s'agit pas d'une estimation de début.

Demande de précision de l'intervenant n°13 (habitant de Bedous)

- Le participant soutient que c'est une estimation « de début », qu'il y aura à terme davantage de trains circulant par jour, et que les trains TER seront rapidement perçus comme « parasites ». Il note qu'à cette cadence, un passage à niveau sera au minimum fermé toutes les demi-heures, ce qui va impacter les circulations. Il ajoute qu'il serait souhaitable d'aménager des pistes cyclables reliant Pau à Bedous permettant d'effectuer ce trajet en modes doux plutôt qu'en voiture.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Valérie DE LA FUENTE précise qu'il n'y aura pas plus de 50 trajets par jour : le projet étant dimensionné pour ce nombre limite. Il ne sera pas possible de faire circuler davantage de trains. Il ne s'agit pas en cela de se limiter au fret ferroviaire. Le nombre et le type de passages des trains sont aujourd'hui des hypothèses de travail du projet : il n'est pas en son pouvoir d'apporter des réponses plus précises à ce stade.
- Concernant les passages à niveau, Valérie DE LA FUENTE précise que SNCF Réseau travaille aujourd'hui, en réfléchissant aux questions de leur sécurisation et de leur utilisation. Il est pris en compte, à cet effet, le nombre de véhicules qui pourraient traverser un passage à niveau ainsi que les trains étant amenés à circuler. SNCF Réseau tiendra compte des contributions émises par le public. Elle affirme que les études sont en cours concernant les durées de fermeture, les franchissements, les suppressions de certains passages à niveau afin que cela puisse être acceptable par tous. Le travail est loin d'être fourni, SNCF Réseau va retravailler ces aspects et revenir vers les mairies, pour vérifier que tout soit acceptable.

Intervenant n°14

- Avez-vous connaissance du communiqué de la SNCF datant de 2013, défavorable à la réouverture de cette ligne ? Il serait souhaitable d'en avoir connaissance. Il a fallu que le CROC aille au Conseil d'Etat pour que le Président de la région communique ce rapport. Que s'est-il passé ? On nous a ensuite communiqué des études produites par la société Rail Concept qui ont été édulcorées. Et comme par hasard, Rail Concept va être repris pour faire encore des études.

Réponse de Valérie DE LA FUENTE (SNCF Réseau)

- Valérie DE LA FUENTE précise qu'elle ne travaillait pas en 2013 sur le projet Oloron-Bedous, qui est ici évoqué. Dans le cadre de l'enquête publique, Rail Concept avait fait le rapport socio-économique traitant de la rentabilité du projet. Celui-ci avait été mis en cause par le CROC notamment. La rentabilité socio-économique est un des éléments qui rentrent dans l'enquête d'utilité publique, et c'est bien le préfet qui, à l'issue de la démarche, décide si le projet va continuer. Rail Concept est une entreprise indépendante qui joue sa responsabilité sur la qualité de son étude, et le résultat a été versé au dossier de l'enquête publique. Le préfet a précisé que ce résultat n'était pas bon, mais qu'en tant que préfet, il estimait que ce projet était tout de même utile. Valérie DE LA FUENTE enjoint donc le participant à se référer au préfet au besoin. Pour finir, elle ajoute que SNCF Réseau dépend de marchés publics avec des consultations ouvertes à toutes les entreprises souhaitant répondre. Les entreprises choisies sont celles qui proposent les meilleures offres, avec le meilleur rapport qualité-prix. Il s'agit de la loi du marché public, pour Rail Concept comme pour toute entreprise.

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Jonathan VILCHES ajoute qu'il existe des possibilités de recours en justice. Les marchés publics sont régis par des codes très stricts, de nombreux instruments juridiques existent. Enfin, il mentionne le Code de l'environnement français, comparant les modalités de concertation espagnoles avec les modalités françaises. En France, des outils sont mis à disposition : la concertation en est un, l'enquête publique en sera un autre, et il est possible de se saisir des outils juridiques existants.

CONCLUSION

Richard PASQUET, garant de la CNDP, conclut la séance et remercie les participants de la richesse de leur participation. Il rappelle les dates de la concertation ainsi que les modalités de participation, et précise la tenue de l’atelier du mardi 10 décembre concernant les retombées socio-économiques du projet. L’animatrice rappelle aux participants, avant de clore la séance, la possibilité de contribuer sur le site internet du projet (www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc) ainsi que par courrier ou courriel.



Compte-rendu

RENCONTRE DE PROXIMITÉ :

LYCEE GUYNEMER, 03/12/2024, Oloron Sainte-Marie
 COLLEGE D'ASPE, 04/12/2024, Bedous

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés.



© Groupe Rouge Vif

Deux rencontres de proximité pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc ont été organisées les 3 et 4 décembre 2024.

- Rencontre avec **28 lycéens internes** du **lycée Guynemer**, à Oloron-Sainte-Marie de 17h à 18h30.
- Rencontre avec **54 collégiens** du **collège d'Aspe** de 9h30 à 12h30 :
 - 1 classe de 4^{ème} de 9h30 à 10h30,
 - 1 classe de 5^{ème} de 10h30 à 11h30,
 - 1 classe de 4^{ème} de 11h30 à 12h30.

RENCONTRE AVEC LES LYCEENS DE LYCEE GUYNEMER, OLORON SAINTE-MARIE
--

Objectifs généraux de la rencontre

- Présenter le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc
- Présenter l’offre de service envisagée, les haltes et gares, le transport de marchandises, aborder les questions de franchissement de la voie/ les passages à niveau et les enjeux environnementaux
- Répondre aux questions des lycéens

Intervenants

- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Pierre SIGUIE**, Responsable Secteur de Mobilité sud-aquitaine, Région Nouvelle-Aquitaine

Principe de la rencontre

- **Accueil des lycéens**
- **Propos introductifs**
 - Présentation des intervenants
 - Explicitation de la concertation
- **Présentation du projet**
 - Le projet de liaison transfrontalière Pau – Saragosse (*diffusion de la vidéo réalisée par le collège Jeanne d’Albret de Pau sur l’histoire de la ligne : [histoire de la ligne Pau - Canfranc](#), calendrier du projet, périmètre du projet, les raisons du projet*)
- **L’offre de service voyageurs, le transport de marchandises, les passages à niveau**
- **Brise-glace**
 - Les intervenants apprennent à connaître les lycéens (*d’où venez-vous, qui prend le train pour se rendre à l’internat, qui prend la voiture, les transports en commun ?*)
- **Atelier, format world café**
 - Thème 1 « l’offre de service voyageurs, quels besoins, quelles attentes en matière de service ? » (30min), connaître les besoins, identifier les pratiques, engager des actions
 - Thème 2 « les infrastructures : qu’est-ce qui ferait du train un mode de transport adapté à leurs déplacements » (30min), connaître les besoins, identifier les pratiques, engager des actions
 - Temps de restitution plénière

Zoom sur le brise-glace

NB : certains lycéens pensaient être venus pour parler de la fermeture de la ligne entre Pau et Oloron-Sainte-Marie.

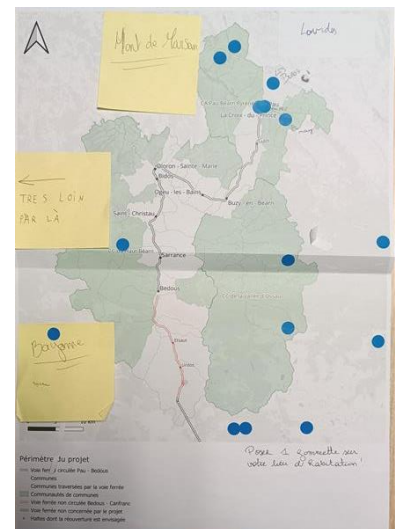
Lieu d'habitation

Interrogés sur leur lieu d'habitation, **11 lycéens** ont répondu habiter entre **Pau et Oloron-Sainte-Marie** (10 de Pau, 1 d'Arudy). D'autres élèves venaient d'Orthez, Mont-de-Marsan... Aucun élève ne vient de la partie non-circulée, entre Bedous et Canfranc.

Modes de déplacement

Concernant les modes de déplacement pour rejoindre le lycée, **18 des élèves** présents rejoignent le **lycée en train**, les autres se déplaçant soit en voiture, soit en bus.

Les gares connues sur le périmètre du projet sont celles de Pau et d'Oloron-Sainte-Marie.



Répartition du lieu d'habitation des lycéens (certains ont toutefois délibérément collé des gommettes partout sur la carte)

Zoom sur les questions posées par les lycéens

Question

- Allez-vous interrompre la circulation des trains entre Pau et Oloron durant les travaux ?

Réponse de Valérie DE LA FUENTE

À ce stade du projet et dans l'hypothèse où celui-ci serait confirmé, il est précisé que la façon dont les travaux seront menés n'est pas encore arrêtée. L'objectif est cependant d'impacter le moins possible la circulation. Aussi, s'il était nécessaire d'interrompre le service, il serait recherché des créneaux ayant un moindre impact, par exemple, à certaines heures de l'été.

Zoom sur l'atelier, thème 1 : « l'offre de service voyageurs »

« *Quelles sont vos attentes et besoins en matière de services ?* »

Rappel des consignes

Dans un premier temps, les lycéens étaient invités à répondre aux questions suivantes :

- *À quelles heures prenez-vous le train pour aller au lycée, rentrer chez vous, ou sortir le week-end ?*
- *Quelles destinations vous intéressent (loisirs, études, stages, jobs d'été, travail) ?*
- *Où vous arrêtez-vous lorsque vous prenez le train ?*

Dans un second temps, les lycéens étaient invités à imaginer des solutions permettant d'améliorer la situation en termes de services et confort voyageurs.

- *A quoi ressemblerait pour vous un train idéal ?*

Analyse des échanges

Les modes de déplacement

Concernant les **activités scolaires**, 18 élèves viennent et rentrent en train (tous au départ ou en transit de Pau). Les autres lycéens sont amenés pour 90% d'entre eux par leurs parents en voiture. 1 élève précise prendre le bus. 1 élève venant d'Arudy n'a jamais envisagé de prendre le train, la gare étant perçue comme lointaine (à environ 5 km).

Concernant **les autres activités**, presque aucun lycéen n'utilise le train pour ses déplacements de loisir ou de vacances. L'hypothèse de pouvoir rejoindre l'Espagne en train soulève un intérêt, cependant mesuré. Certains affirment emprunter le bus ou utiliser leur vélo personnel comme moyens de déplacement, mais l'usage des deux-roues est davantage perçu comme un moyen de divertissement que comme un moyen de locomotion. Une seule élève utilise régulièrement le train dans ses déplacements de loisirs et de vacances. Elle plébiscite le train par rapport au bus.

Les lycéens ont exprimé ne pas ressentir de difficulté particulière en matière de mobilité. Ils plébiscitent le recours à la voiture, plus pratique et plus rapide, mais estiment également avoir suffisamment de moyens à leur disposition pour faire autrement. Le train est majoritairement perçu comme confortable et pratique.

Les horaires

Les élèves prennent le train aux horaires suivantes :

- De Pau à Oloron, le dimanche soir, à 19h06, 18h56 ou 20h47
- D'Oloron à Pau, le vendredi après-midi, à 15h25, 16h20 ou 18h20

Tous ignorent s'il existe un train leur permettant de rejoindre l'internat le lundi matin : ils préfèrent rejoindre l'internat le dimanche soir plutôt que de partir tôt le lundi matin.

Leur expérience du train

- **Les horaires** des passages sont jugés pertinents pour une large majorité des élèves ; 1 élève, venant de Mont-de-Marsan et en situation de correspondance, précise devoir attendre une heure en gare de Pau. Les élèves estiment cependant qu'avoir un train supplémentaire 20 min plus tôt tous les matins serait pertinent.
- **Titre de transport** : environ la moitié d'entre eux disposent d'une carte de transport, les autres fonctionnant avec un billet à l'unité. Les formules existantes ne sont pas connues, le titre transport dédié aux scolaires, et notamment aux internes, est peu connu et peu utilisé. 1/3 d'entre eux jugent le prix du train élevé, et plus élevé que celui des bus ou cars.
- **Confort** : la totalité des élèves soulignent des trains bondés, et la nécessité de proposer une seconde rame aux heures où ils le prennent. Certains précisent que c'est particulièrement le cas quand le train précédent a été supprimé. Ils se disent peu ou pas gênés par le transport de leur sac, utilisés par certains d'entre eux comme sièges quand ils ne disposent plus de places assises.

Les équipements en gare et dans le train

Les lycéens ont exprimé leurs attentes dans les domaines suivants :

- Entretien et propreté des toilettes
- Davantage de prises USB dans le train
- Davantage de mobiliers d’assises en gare d’Oloron et de Pau
- Le chauffage dans les trains
- Proposer de l’eau potable dans le train
- Proposer des distributeurs / un service repas en train (particulièrement du fait des prix affichés en gare, mais également du fait des boutiques fermées en gare)

Zoom sur l’atelier, thème 2 : « les infrastructures »

« *Qu’est-ce qui ferait du train le mode de transport adapté à vos déplacements ?* »

Rappel des consignes

Dans un premier temps, les lycéens étaient invités à renseigner leurs pratiques de mobilité pour se rendre à la gare, les éventuelles difficultés ou contraintes rencontrées, leurs besoins en matière d’infrastructures de mobilité.

Dans un second temps, les lycéens sont invités à répondre aux questions suivantes :

- *Qu’est-ce qui vous permettrait d’accéder facilement aux gares ?*
- *Quels services vous encourageraient à prendre le train ?*
- *Comment les gares pourraient être aménagés pour être plus pratiques ?*

Analyse des échanges

Se rendre à la gare

Les échanges mettent en lumière des lycéens qui utilisent plusieurs moyens de transport pour se rendre à la gare :

- **Navette** : 2 lycéens prennent une navette pour se rendre à la gare de Pau.
- **À pied** : 3 lycéens s’y rendent à pied.
- **Avec leurs parents** : 11 lycéens dépendent de leurs parents, parfois sur des trajets longs (Buros, Doazon, Mont-de-Marsan), avec un temps de trajet variant entre 40 min et 4h30.
- **Bus ou voiture personnelle** : quelques lycéens alternent entre le bus et la voiture pour des trajets souvent longs ou contraints (par exemple : 2h30 pour un lycéen venant de Saint-Martin-de-Seignanx).

Il a été exprimé les contraintes suivantes :

- **Annulation de trains** : un lycéen mentionne les difficultés liées aux trains supprimés, qui ajoutent de l’incertitude dans son organisation.

Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc

Concertation préalable du public du 23 septembre au 20 décembre 2024

- **Longs trajets multimodaux** : certains lycéens, dont l'un d'entre eux habitant à Saint-Martin-de-Seignanx, combinent plusieurs modes de transport (voiture, bus, puis train), ce qui rallonge le temps global du déplacement.

Les lycéens internes utilisent plusieurs modes de transport pour se rendre à la gare, allant de la marche à pied aux trajets multimodaux impliquant bus, voiture, et train. Les principales difficultés résident dans la distance pour les résidents éloignés, les annulations de trains qui perturbent les plans, et la dépendance à des tiers (parents).

Les aménagements et services en gare

Concernant les aménagements et services, les lycéens ont exprimé les attentes suivantes :

Dans les gares :

- Des bancs sans barrières
- Des abris-vélos sécurisés
- Des abris pour trottinettes électriques
- Des bornes pour recharger les trottinettes électriques
- Des prises secteurs pour téléphone
- Des bornes wifi en gare
- Des commerces (notamment à Oloron-Sainte-Marie)
- Des bornes d'achat de tickets de train
- Des fontaines à eau
- Des toilettes

Dans les trains :

- Des distributeurs de nourriture, notamment dans les TER
- Du chauffage
- Des prises secteurs
- Plus d'espace dans les trains

En synthèse des échanges, les lycéens plébiscitent des aménagements en gare (abris, prises électriques, commerces) et dans les trains (chauffage, plus de sièges, distributeurs de nourriture). Le train est majoritairement utilisé pour des déplacements scolaires, mais peu pour les loisirs ou vacances, bien qu'il soit perçu comme plus confortable que le bus. Ils demandent également des horaires adaptés et un tarif plus accessible pour les jeunes.

RENCONTRE AVEC LES COLLEGIENS DU COLLEGE D'ASPE, BEDOUS

Objectifs généraux de la rencontre

- Présenter le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc
- Présenter l'offre de service envisagées, les haltes et gares, le transport de marchandises, aborder les questions de franchissement de la voie/ les passages à niveau et les enjeux environnementaux
- Répondre aux questions des collégiens

Intervenants

- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Pierre SIGUIE**, Responsable Secteur de Mobilité sud-aquitaine, Région Nouvelle-Aquitaine

Principe de rencontre

- **Accueil des collégiens**
- **Propos introductifs**
 - Présentation des intervenants
 - Explicitation de la concertation
- **Brise-glace**
 - Les intervenants apprennent à connaître les collégiens (*qui habite à Bedous ? Qui vient au collège à pied ? A vélo ? En voiture ? En transport en commun ? Avez-vous déjà pris le train ?*)
- **Présentation du projet**
 - Le projet de liaison transfrontalière Pau – Saragosse (*diffusion de la vidéo réalisée par le collège Jeanne d'Albret de Pau sur l'histoire de la ligne : [histoire de la ligne Pau - Canfranc](#), calendrier du projet, périmètre du projet, les raisons du projet*)
- **L'offre de service voyageurs, le transport de marchandises, les passages à niveau**
 - L'offre de transports voyageurs (*circulation des voyageurs, circulation des marchandises, les 50 passages à niveau de la ligne*)
- **Temps d'échange avec les collégiens**

Collégiens rencontrés

- 9h30 : 4ème A (16 élèves + 1 professeur)
- 10h30 : 5ème A (21 élèves + 2 professeurs et 1 journaliste)
- 11h30 : 4ème B (17 élèves)

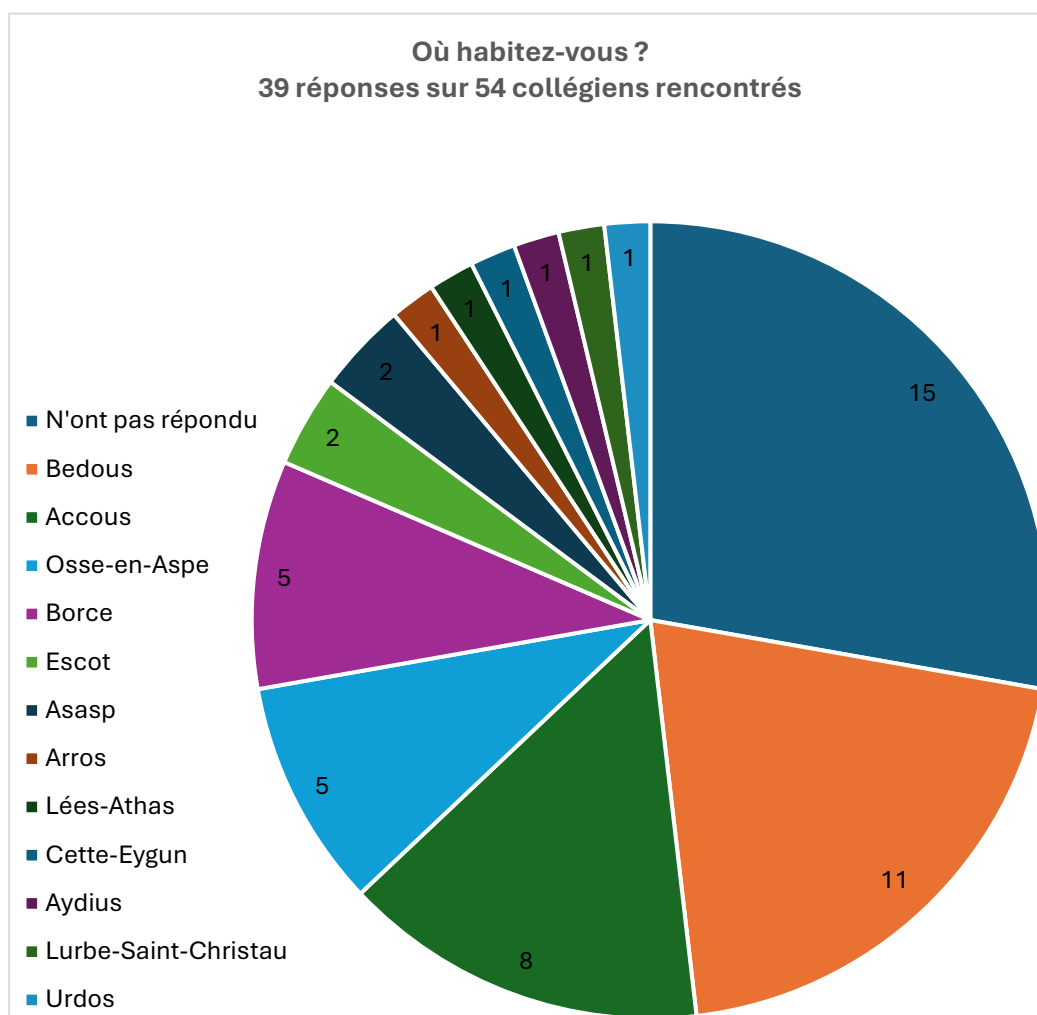
Zoom sur le brise-glace

Il a été posé à tous les collégiens rencontrés les questions suivantes :

- *Qui habite à Bedous ?*
- *Qui vient au collège à pied ? A vélo ? En voiture ? En transport en commun ?*
- *Avez-vous déjà pris le train ?*

Lieu d'habitation dans la vallée

39 collégiens sur 54 rencontrés ont répondu à la question « où habitez-vous » posée successivement aux trois classes. Parmi les 39 réponses, 11 collégiens ont indiqué vivre à Bedous, 8 à Accous, 5 à Osse-en-Aspe. Ils sont également originaires de Borce, d'Escot, d'Asasp, d'Arros, de Léés-Athas, de Cette-Eygun, de Lurbe-Saint-Christau et enfin d'Urdo.



Pour se rendre au collège

La grande majorité des élèves rencontrés se rend au collège en bus, principalement *via* le ramassage scolaire, avec des horaires de ramassage autour de 7h50-8h du matin, et un temps de transport d'environ 30 minutes. Certains utilisent d'autres moyens de transport : des élèves sont accompagnés en voiture par leurs parents (éventuellement en covoiturage avec d'autres parents d'élèves), d'autres s'y rendent à pied, quelques-uns optent pour le vélo. Les mêmes schémas s'appliquent pour le retour.

L'usage du train

La grande majorité des collégiens a déjà pris le train, principalement pour des loisirs, des sorties scolaires, ou des vacances (en TER ou TGV). Ils voyagent depuis Bedous, depuis Oloron-Sainte-Marie, parfois pour rejoindre Bordeaux, Pau, Bayonne, Oloron-Sainte-Marie pour des visites familiales, mais rarement de façon régulière. Une collégienne utilise toutefois le train chaque semaine pour se rendre à son activité sportive à Oloron-Sainte-Marie, tandis qu'une autre se déplace entre Oloron, Pau, et Bayonne.

Concernant l'entourage proche des collégiens (frères et sœurs plus âgés), il est rapporté qu'ils utilisent plus souvent le train, notamment pour les études, pour les vacances, pour aller voir des amis dans les villes/villages plus éloignés.

Questionnés sur leur avenir scolaire, la plupart précisent penser rejoindre le moment venu un internat à Pau.

La connaissance du projet de réouverture

La majorité des collégiens étaient bien informés sur le projet et ont pu répondre de manière précise aux questions des intervenants. Ils connaissaient les objectifs du projet, tels que le transport de marchandises, mais aussi l'histoire de la ligne, la question de l'alternative à la route, ou encore les avantages pour les travailleurs transfrontaliers entre la France et l'Espagne. Certains ont également évoqué l'amélioration de l'accès à Bedous et la connexion entre la France et l'Espagne.

Zoom sur les remarques des collégiens

Ce qu'ils pensent du projet

Globalement, le projet est perçu positivement par les collégiens. Ils estiment que la vallée d'Aspe, avec ses montagnes et ses possibilités de tourisme sportif, serait un endroit attractif pour les visiteurs. L'idée de pouvoir faire des randonnées grâce au train est jugée intéressante. Le train faciliterait également les déplacements de leurs correspondants espagnols, et permettrait de préserver l'état de la route. Ils pensent que le train sera largement utilisé par les habitants de la vallée, notamment pour faciliter les voyages vers l'Espagne. En revanche, ils craignent que les touristes soient trop nombreux à venir dans la vallée (un élève suggère à ce sujet de transférer la ligne en vallée d'Ossau).

La majorité d'entre eux estime que le train devrait s'arrêter dans toutes les communes traversées par la ligne.

« C'est bien pour les touristes, mais ils vont être nombreux, ça va être éternel »

« Ça peut aider les correspondants espagnols à venir nous voir »

« La voie ferrée, c'est mieux que la route, ça l'usera moins vite »

« Je pense que les Espagnols prendront plus le train, c'est une bonne idée, ça nous permettra d'aller en Espagne plus facilement »

« Je ne peux pas aller où je veux, il n'y a pas assez de transport, j'habite à Cette-Eygun, si je veux aller à Oloron, s'il n'y a pas mon père, je ne peux pas y aller »

Des attentes concernant le confort du train et des haltes

Les collégiens ont exprimé une préférence pour le train par rapport au car/bus. Ils ont souligné des conditions de transport plus agréables, pratiques et sécuritaires. Le train est également perçu comme un mode de transport plus agréable par rapport à la voiture, avec des avantages tels que sa stabilité, son faible niveau sonore et ses équipements favorisant le confort : sièges plus spacieux, absence de ceinture, trajet linéaire. La question de la sécurité et de l'indépendance est également abordée, avec des élèves soulignant que le train permet de voyager seul, sans les parents, sans se soucier des embouteillages.

Interrogés sur les possibles équipements du train et des gares, les collégiens ont imaginé l'installation de distributeurs automatiques de nourriture, de tables pour travailler dans le train, de wifi gratuit, et de lecteurs de films pour rendre le trajet plus agréable.

Les collégiens suggèrent également des améliorations aux gares, comme l'ajout de bancs à Oloron-Sainte-Marie, où le manque de places assises en cas de pluie pose problème. Ils proposent également des équipements pour les vélos et trottinettes électriques, comme des espaces dédiés dans les trains et des bornes de recharge dans les gares, pour répondre aux besoins croissants de mobilité douce. En matière de divertissement en situation d'attente, la mise à disposition d'un piano en gare est évoquée.

En résumé, les élèves aspirent à un train favorisant à la fois le confort, la praticité, la sécurité et la connectivité, tout en améliorant les infrastructures des gares pour rendre les trajets plus agréables et accessibles à tous.

« On peut travailler dans le train, c'est stable »

« Il faudrait des prises pour les vélos électriques »

« Dans le train il y a des espaces vides pour mettre les vélos, il en faudrait plus, par exemple, mon père travaille à Pau, il peut mettre sa trottinette électrique dans le train »

« On pourrait mettre des pianos dans les gares et diffuser de la musique »

« On peut prendre le train tout seul, sans nos parents qui nous conduisent et on est sûr qu'il n'y aura pas d'embouteillages »

Les horaires

Les collégiens suggèrent d'ajouter des trains en cours d'après-midi, ainsi que des départs vers 9h30, pour améliorer la fréquence des trajets. Ils constatent que le train passe peu souvent à Bedous, tandis que les bus de ramassage scolaire ne passent pas en matinée et en milieu de journée. Ils demandent donc davantage de trains à des horaires fixes, y compris pendant les vacances.

Franchissement de la voie

La plupart des collégiens connaissent bien l'ancienne ligne de chemin de fer, qu'ils traversent régulièrement ou utilisent pour jouer. Certains passent sous la ligne à Cette-Eygun, à la sortie d'Accous, ou franchissent la voie à proximité du stade de rugby à Bedous. D'autres habitent près de cette voie non circulée et traversent régulièrement la ligne pour se rendre à l'école. Ils n'ont pas conscience qu'en cas de réouverture de la ligne, les franchissements de voie seraient à proscrire pour des questions sécuritaires.

« Moi je vais sur la voie ferrée à Etsaut, et dans le tunnel »

« Moi je franchis la voie à côté du stade de rugby, à Bedous »

Zoom sur les questionnements des collégiens

Lors du temps de présentation, les collégiens étaient invités à poser des questions concernant le projet. La maîtrise d'ouvrage et le représentant de la Région Nouvelle Aquitaine ont répondu à l'ensemble des questions posées.

Liste des questions

Questions sur l'infrastructure et les travaux

« Combien coûte la restauration de la ligne ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE - Il s'agit d'un projet qui est encore en phase de travail, et qui n'est pas encore confirmé. A ce stade, il n'est pas encore possible de le chiffrer exactement.

« Combien de temps vont durer les travaux ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE - Le projet n'est pas totalement défini, il est difficile de répondre à cette question. Elle précise qu'il n'est pas question que le projet dérange la faune et la flore, par exemple, puisqu'il s'intègre en pleine nature. Elle ajoute qu'il s'agit d'un projet dont les travaux vont s'étaler sur quelques années, incluant l'adaptation de l'infrastructure entre Pau et Bedous et des aménagements entre Bedous et l'entrée du tunnel du Somport, dont 1 ou 2 haltes à créer.

« Vous allez rouvrir l'ancienne voie ferrée ? Mais c'est cassé, il y a beaucoup de broussailles » ;
 « Est-ce que les gares seront rénovées ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE - Des travaux seront menés sur l'ancienne voie ferrée. Elle précise que cela revient à engager moins de travaux que si la SNCF devrait recréer une voie à partir de rien. Elle ajoute que le train repassera par Etsaut, par exemple, et rappelle que les gares qui existent déjà entre Bedous et Pau seront rénovées. Sur la partie non-circulée, seront proposés un ou deux arrêts (Etsaut et/ou Urdos) : un choix qui dépendra également du retour des citoyens.

Questions sur le fonctionnement et l'impact du train

« Pourquoi est-ce qu'on ne fait pas le train dans la vallée d'Ossau ? »

Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc

Concertation préalable du public du 23 septembre au 20 décembre 2024

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – Il est précisé que l’infrastructure existe, qu’il est plus pertinent de rouvrir la ligne dans la vallée d’Aspe, que dans la vallée d’Ossau. Par ailleurs, ouvrir une nouvelle ligne engagerait des coûts et des travaux beaucoup plus importants.

« Le train va faire du bruit ? Moi je vis juste à côté de la ligne »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – Il est précisé que des mesures seront envisagées pour atténuer l’émission de nuisances sonores, comme la mise en place de protections anti-bruit, des isolations de façades, une limitation de la vitesse des trains par exemple.

« Est-ce que c’est un train pour voyager ? Il y aura moins de camions ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – La ligne sera conçue pour usage mixte, pour le transport des voyageurs, mais aussi celui des marchandises. Le train permettra des voyages pour les passagers, avec une meilleure interconnexion des gares et des infrastructures modernisées. L’offre de transport envisagée sur le territoire correspond à 13 allers-retours TER par jour et 2 allers-retours trains longue distance Pau-Saragosse par jour. Par ailleurs, elle précise que le projet permettra de réduire le transport routier de marchandises. Une part importante de l’objectif du projet est de diminuer, en effet, le trafic de camions dans les Pyrénées, où la circulation de poids lourds est fréquente et contribue à la dégradation environnementale et à des risques accrus d’accidents. Le train transportera des marchandises, cela contribuera à alléger la pression sur les routes, réduire les émissions de CO2.

« Le train ira vite ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – La vitesse du train est adapté en fonction des endroits traversés, pour des questions de sécurité. Mais la vitesse n’a rien à voir avec celle d’un TGV, par exemple.

« Est-ce que les machines à tickets marcheront ? »

Réponse de Pierre SIGUIE – La Région Nouvelle-Aquitaine va déployer d’ici quelques années dans la plupart des points d’arrêt TER de nouveaux distributeurs de billets de train, plus fonctionnels et faciles d’utilisation que les actuels, Ils permettront également d’acheter des billets de bus ou de cars.

Question sur les tarifs et l’accès

« Est-ce que le tarif des trains va augmenter ? » ; « Comme on est habitants de la vallée, on pourra avoir le train gratuit, non ? »

Réponse de Pierre SIGUIE – La réponse demeure difficile à donner : La Région définit la gamme tarifaire valable à bord des trains et cars régionaux intégrant aujourd’hui, des tarifs jeunes spécifiques, des tarifs réduits pour les personnes voyageant en plus grand nombre. Il est trop tôt aujourd’hui pour indiquer quels tarifs seront mis en place au moment de la réouverture de la ligne, mais la Région cherchera à proposer des tarifs attractifs pour accueillir le plus de monde possible sur la ligne.

Question sur les arrêts et le trajet

« Où seront les arrêts ? » ; « Je pense qu’on doit s’arrêter à tous les villages, non ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – A ce stade du projet, le choix des arrêts sur la partie non-circulée n’est pas encore arrêté : il s’agira peut-être d’Urdos ou d’Etsaut. Elle ajoute que SNCF Réseau demeure toutefois à l’écoute des diverses propositions émises par les citoyens lors de

la concertation. C'est aussi une des raisons pour laquelle la population est consultée. Elle précise également que la multiplication du nombre d'arrêts aurait pour conséquence de diminuer le nombre de trains : à ce titre, SNCF Réseau tente de trouver un équilibre entre le service fourni et le nombre de trains proposés.

Question sur les passages à niveau et la sécurité

« Est-ce qu'il y aura toujours les passages à niveau où on pourra passer ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – la section Pau-Bedous, actuellement circulée par un service TER, doit être adaptée pour pouvoir absorber les effets d'un développement de l'offre de transports voyageurs et l'organisation d'une offre de transport marchandises. A ce titre, certains des passages à niveau seront modernisés, d'autres supprimés. La section Bedous-Canfranc, actuellement désaffectée, nécessite quant à elle la rénovation complète des infrastructures : certains passages à niveau seront également modernisés ou supprimés, avec des aménagements prévus à cet effet (passage sous voie, prolongement possible de passerelle piétonne). Elle rajoute que la fermeture d'un passage à niveau passe par des études et des réflexions d'acceptabilité et de distance d'itinéraires de substitution. Elle rappelle que la fermeture n'est pas arrêtée, elle est concertée ; SNCF Réseau va continuer d'étudier les différents passages à niveau tout en échangeant avec la population.

Questions sur le transport de marchandises

« Pour les produits chimiques dangereux, comment seront-ils chargés dans les camions ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – Il existe des normes pour le transport de produits chimiques dangereux. Ces derniers doivent être amenés dans des contenants répondant à des normes strictes. Des normes existent également concernant les infrastructures. Ces réglementations visent à prévenir les risques pour les personnes, les biens et l'environnement.

« Où seraient chargées les marchandises, où seraient prises les marchandises ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – Côté espagnol, ces derniers souhaiteraient installer les camions directement sur les trains depuis Saragosse, où il existe une grande plateforme industrielle. Côté français, pour pouvoir sortir de la vallée les camions, il serait possible de rejoindre l'axe d'Artix, mais il est précisé que cela n'est pas figé.

Question géographique

« Il y a un village aux Forges d'Abel ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – Il y a une gare et une fromagerie. Il s'agit d'un lieu-dit, et du dernier point d'arrêt français avant la frontière espagnole.

Question sur l'accident et l'ancienne voie ferrée

« Pourquoi ils ont fermé la voie ferrée au moment de l'accident, cela arrive souvent non ? »

Réponse de Valérie DE LA FUENTE – Cela arrive parfois. Dans cette situation, le train est tombé dans le Gave, a abîmé le pont de l'Estanguet. Elle ajoute, qu'à cette époque, les routes étaient privilégiées. Le choix a ainsi été fait de ne pas réparer le pont, ce qui a signé l'arrêt des trafics ferroviaires internationaux.

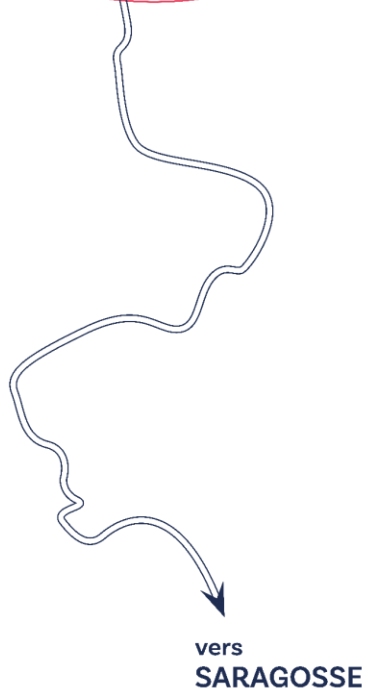
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Atelier thématique Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

10 décembre 2024
Salle Béziat – Eysus

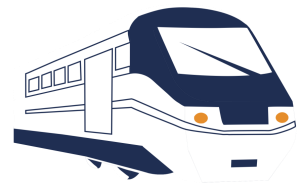




PROPOS INTRODUCTIFS

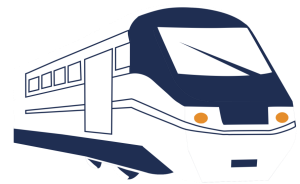
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public





Avec nous ce soir

- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Juliette HENRY**, Chargée de mission Territoires, région Nouvelle-Aquitaine
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP



Déroulé de la réunion



**TABLES
RONDES**
(45 mn)

20h
Clôture

18h
Lancement
de la
réunion

TEMPS 1
Modalités de la
concertation

TEMPS 3
Activité
économique
du territoire

TEMPS 5
Quel projet
pour quel
territoire?

Propos
introdutifs

TEMPS 2
Présentation
du projet

TEMPS 4
Activité
touristique
du territoire

Vos observations,
vos questions





vers
SARAGOSSE



LE MOT DES GARANTS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



Canfranc

Pau

La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

Habilitée à prendre des décisions en son nom propre



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

Ne dépend ni des responsables des projets, ni du pouvoir politique



Elle défend un droit :

“
Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.
”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Un droit qui sert à quoi ?

A débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises

Pourquoi ce projet ?

A débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre

Comment ?

A débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser

À quelles conditions ?

A permettre l'information et la participation de tous et de toutes tout au long de la vie du projet.

Du suivi dans le temps

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Les missions du garant

En amont du lancement de la concertation, il réalise une **étude de contexte** auprès des différents acteurs et parties prenantes du projet afin de conseiller utilement le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier, des modalités et du calendrier de la concertation .

Pendant la concertation,

- il **veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées** sur le projet et au respect des étapes du processus décisionnel auprès des populations concernées;
- il **favorise l'expression** des participants à la concertation ;
- il assure **un rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

Les missions du garant

Dans le délai d'un mois, au terme de la concertation préalable, il réalise un **bilan** de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une **synthèse des observations et propositions présentées** et, le cas échéant, mentionne **les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable**.

Le bilan de la concertation préalable est rendu public par le garant à compter de la fin de la concertation. Il fera partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Concertation préalable

Une concertation préalable, au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement

« permet de débattre de **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** principales du projet .../... des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement** et **l'aménagement du territoire**.

Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un **projet**, son **absence de mise en œuvre**. Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable... »

et ce jusqu'à l'enquête publique.

Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17

- Les garant.e.s transmettent au Maître d'ouvrage **leurs recommandations** à la suite de leur étude de contexte.
- **Le maître d'ouvrage est pleinement responsable** du choix des modalités, de l'organisation de concertation et de la qualité des documents supports de concertation.
- **La CNDP ne valide pas en commission** les modalités de concertation, la qualité et la complétude du dossier de concertation.
- Ultérieurement à la concertation préalable, **il n'est mis en place une concertation continue** jusqu'à l'enquête publique **que si le Maître d'ouvrage le décide.**

Qui sont les garant.e.s ?

Richard Pasquet

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Marion THENET

marion.thenet@garant-cndp.fr

CNDP - Garants de la concertation sur le projet
de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



vers
SARAGOSSE

CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC COMMENT PARTICIPER ?

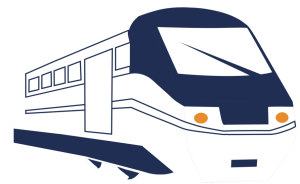
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public

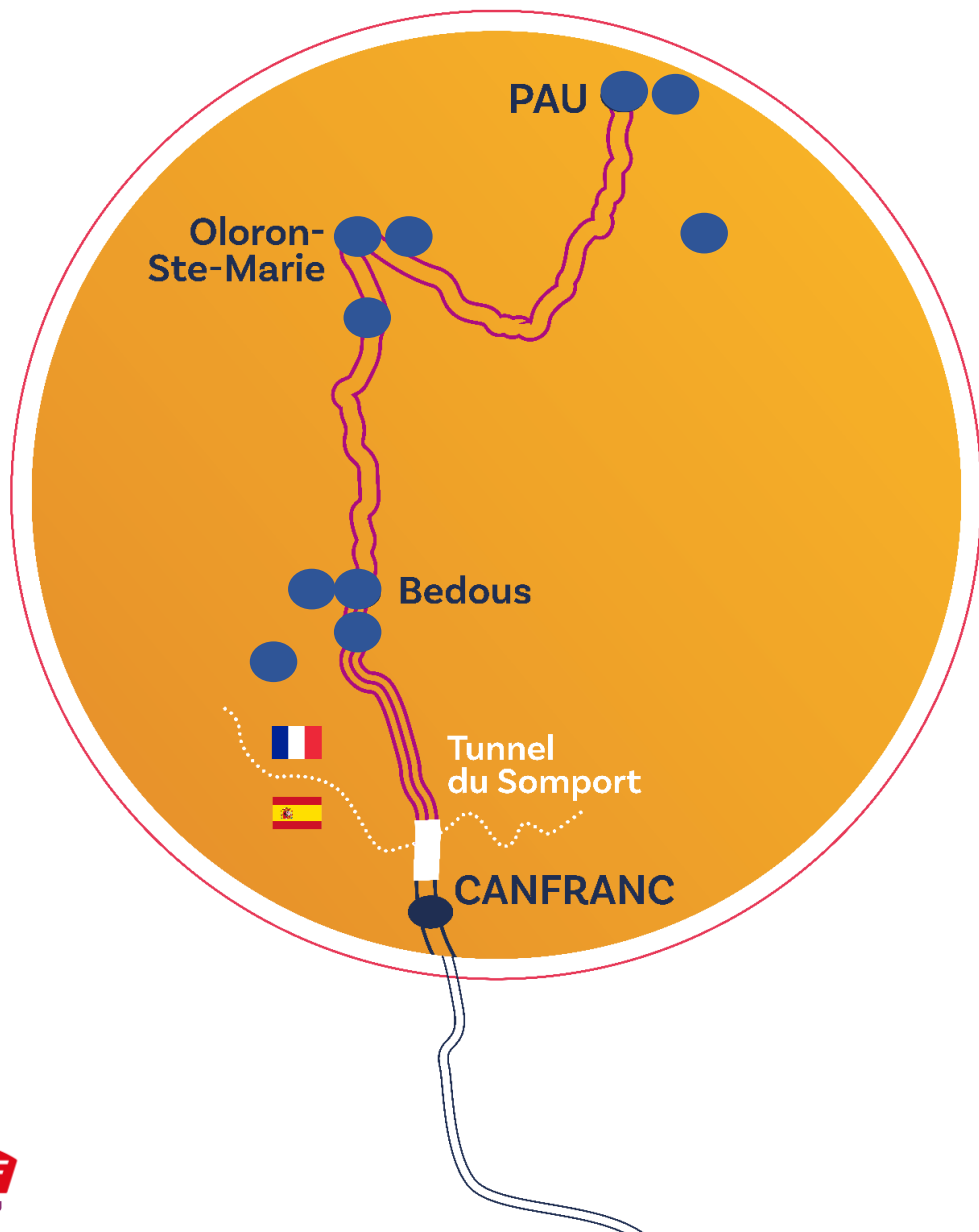


Canfranc

Pau



Les rendez-vous de la concertation



Mardi 24 septembre 2024 18h-20h

Réunion publique de lancement

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Marché de Bedous

Place François Sarailié, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h

Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Pau

Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h

Table ronde - Le transport de marchandises : le report modal

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h

Atelier thématique - Les impacts environnementaux

**! Salle des Fêtes,
à Accous**

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h

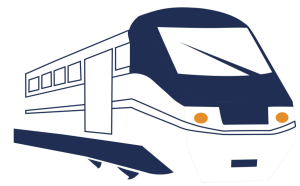
Atelier thématique : Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire

Salle Béziat, rue de la Gare, à Evus
Accès libre

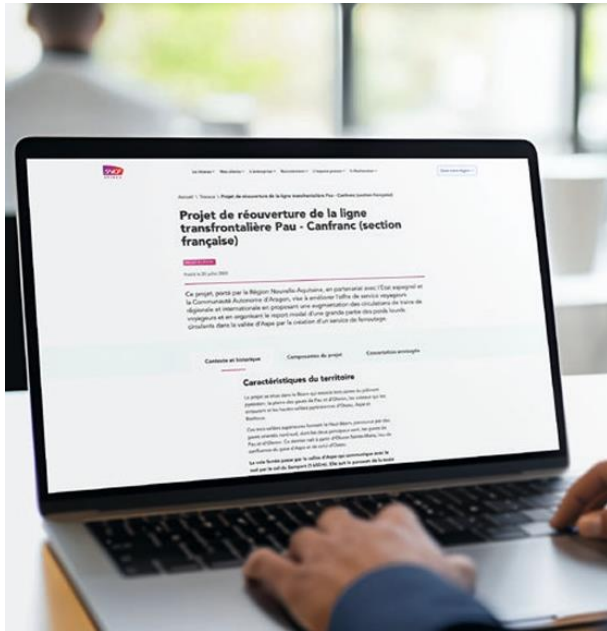
Lundi 16 décembre 2024 18h-20h

Réunion publique de clôture

**! Salle Palas,
à Oloron-Sainte-Marie**



Le site de la concertation



<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

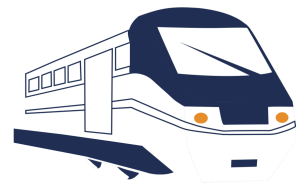


Pour s'informer

- Les rendez-vous de la concertation
- L'actualité de la concertation
- Les documents de la concertation
- Ressources: en savoir plus
- Les fiches thématiques

Pour contribuer et poser des questions

- Espace « exprimez-vous »



Informations pratiques

CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
contributions ou questions portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CONTACTER LES GARANTS DE LA CNDP
contributions ou questions portant sur la concertation

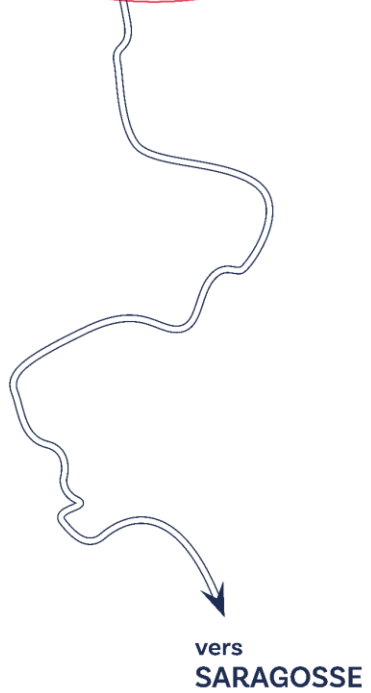
CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr

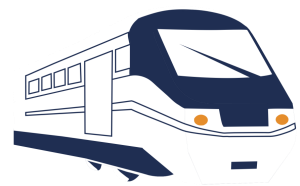


PRESENTATION DU PROJET

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le périmètre du projet

Côté français

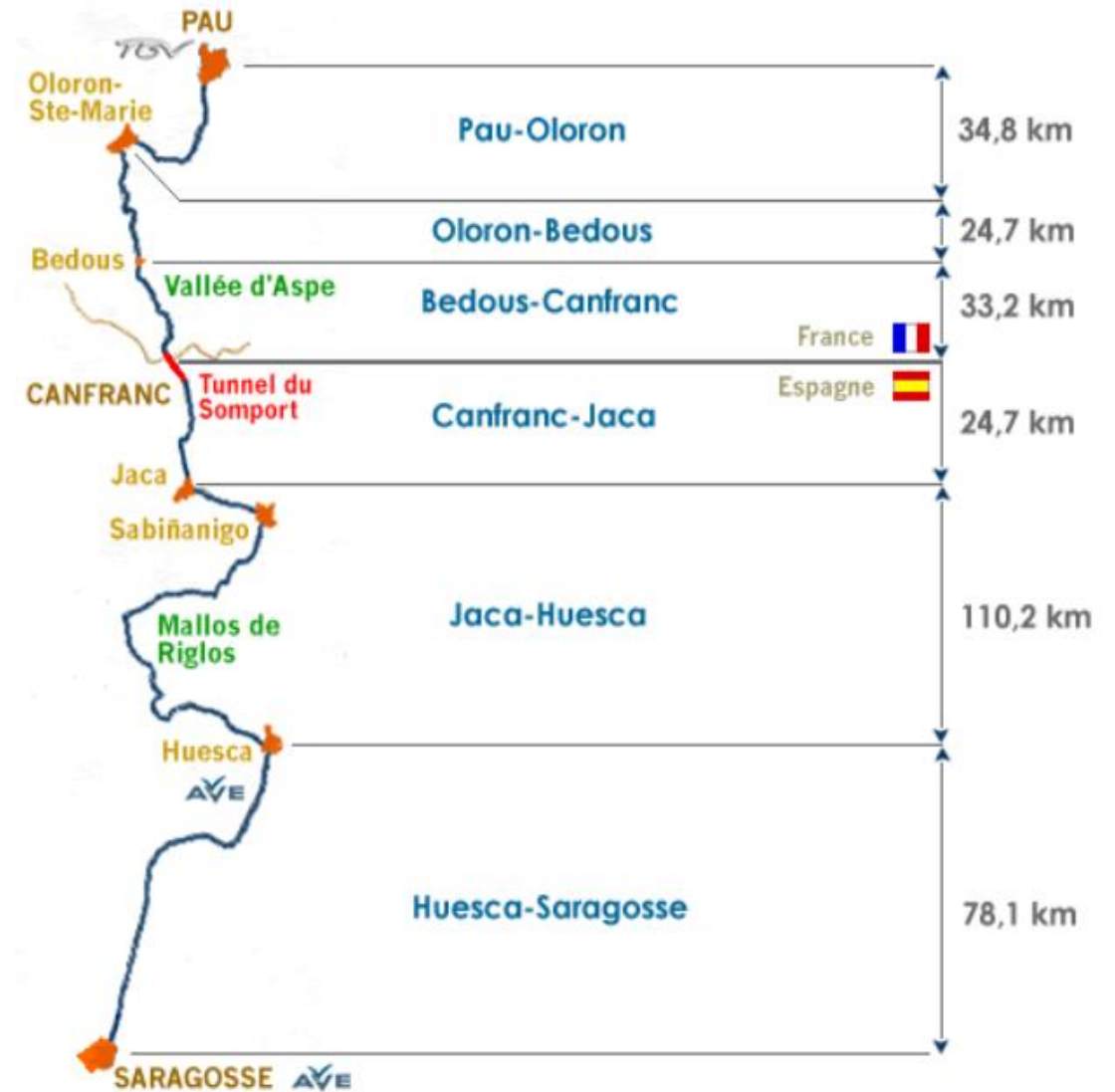
- ▶ 60 km de voie unique circulée Pau-Bedous dont une section rouverte en 2016 (Oloron-Bedous)
- ▶ 25 km à rouvrir entre Bedous et le tunnel.

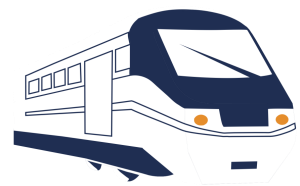
A la frontière

Le tunnel ferroviaire international : 8 km (1/3 français, 2/3 espagnol) débouchant sur la gare internationale de Canfranc en Espagne

Côté espagnol

Entre Canfranc et Huesca (135 km) : modernisation de la ligne ferroviaire en cours (rénovation des voies et mise aux normes européennes des équipements pour garantir l'interopérabilité entre les systèmes français et espagnols : écartement des voies, signalisation ERTMS, installation GSMR).





Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse

Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- **l'État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- **l'État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité durable – MTMS)
- la **Région Nouvelle-Aquitaine**
- la **Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE)**.



Cofinancé par
l'Union européenne



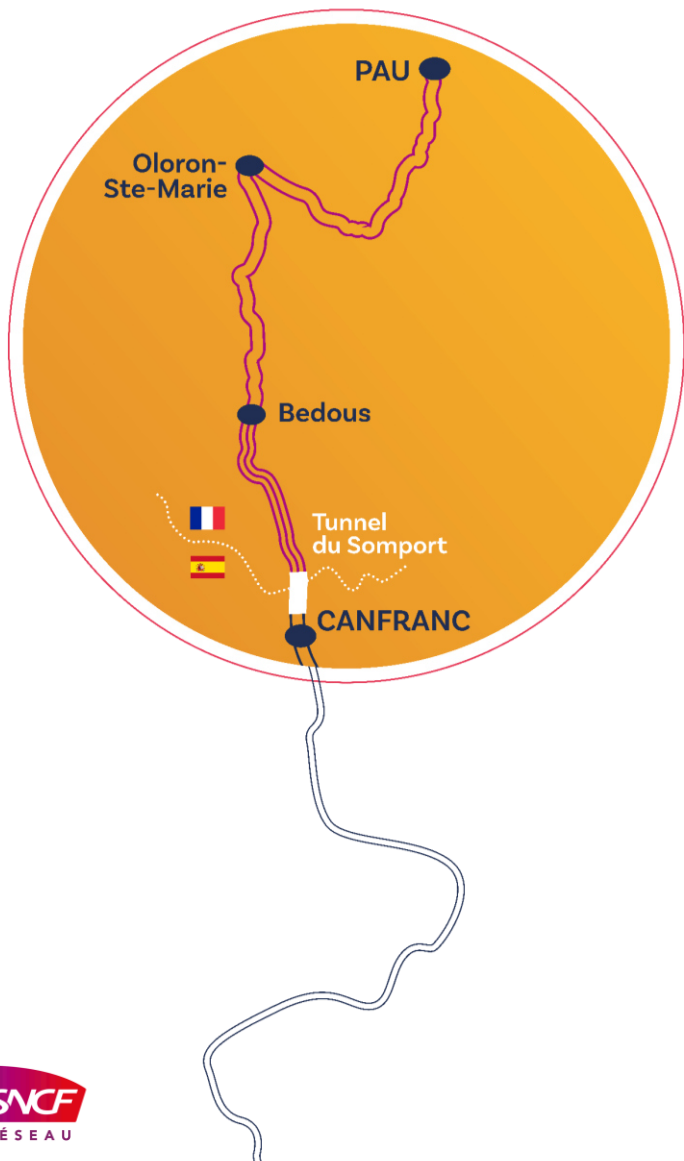
Soutien technique





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le périmètre du projet porté à la concertation



SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national



SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national

Les représentants de la maîtrise d'ouvrage



Olivier MARTY
Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Valérie DE LA FUENTE
Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



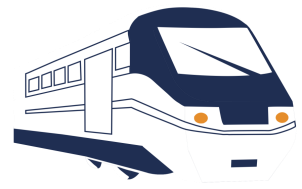
Marine MONNIER
Chargée de communication externe et concertation, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Pascal PETEL
Directeur régional adjoint Directeur du développement SNCF Gares & Connexions

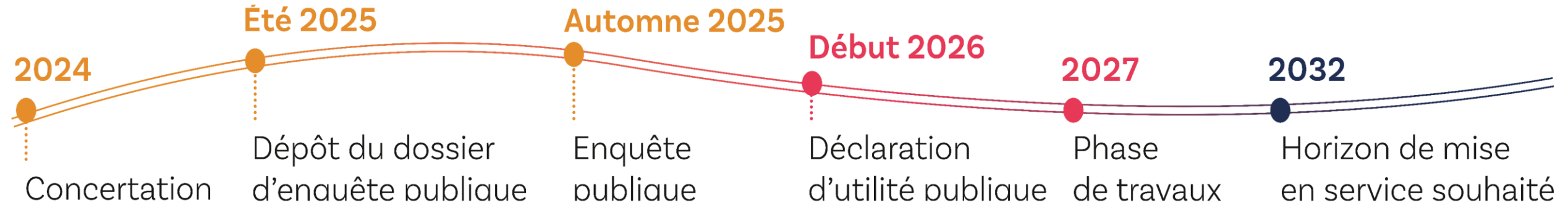


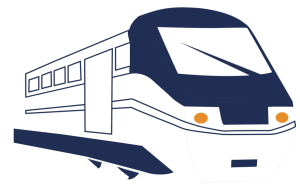
Fabrice ELDUAYEN
Directeur de Projets Direction régionale SNCF Gares & Connexions



Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le calendrier du projet





Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Le financement du projet

- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

- Le projet fera l'objet d'un **appel à projet** en vue d'obtenir **des subventions européennes** pour sa phase de réalisation





Ambition et enjeux socio-économiques du projet

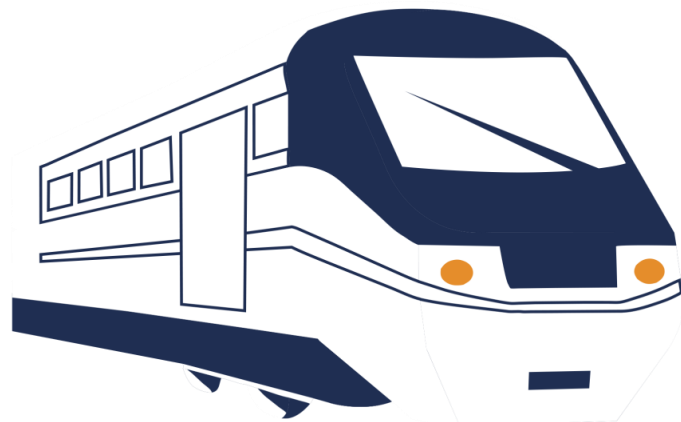
Sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
par la diminution de la circulation des poids lourds sur la RN 134

Facilitation de l'accès aux services et à l'emploi

par l'amélioration de la desserte en transport en commun des établissements recevant du public depuis la haute vallée d'Aspe

Phase chantier : création d'emplois
notamment dans les domaines du génie civil, des terrassements et des équipements ferroviaires

Création d'un nouveau modèle de multimodalité
entre les communes ou sites alentours

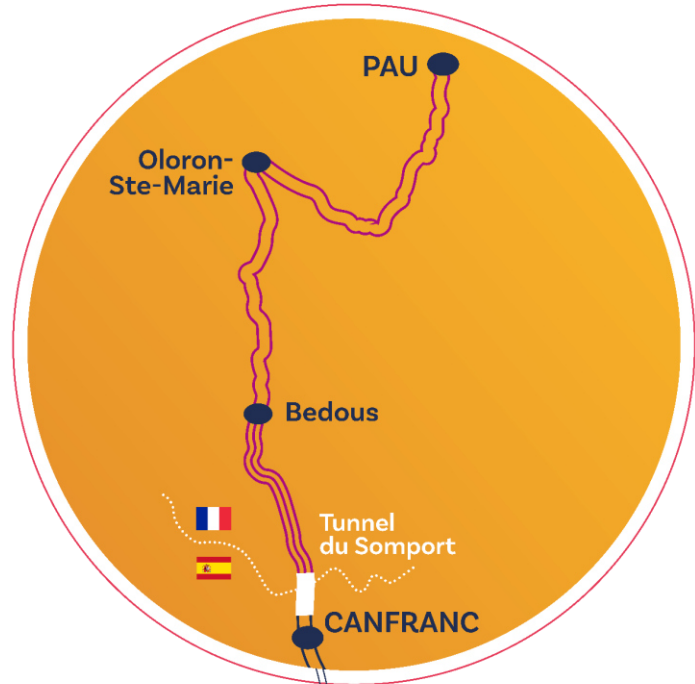


Amélioration de l'attractivité des communes du territoire
par la facilitation des déplacements pendulaires, et donc la création d'emplois à l'échelle locale

Redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes...
par la création d'1 à 2 nouvelles haltes

Accompagnement du développement de l'offre touristique

- par la facilitation des dessertes du Parc National des Pyrénées, des itinéraires de randonnées pédestres, des stations de ski
- par l'accessibilité renforcée des monuments (fort du Portalet...)



vers
SARAGOSSE

ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

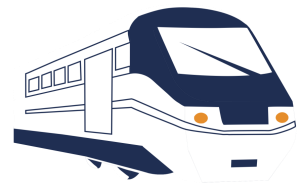
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



Canfranc

Pau



L'activité économique du territoire

Carte d'identité du territoire: données statistiques

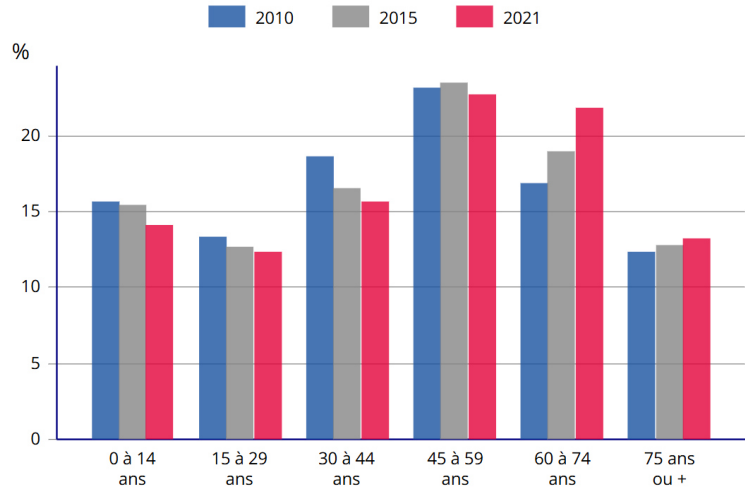


HAUTBÉARN
communauté de communes

32 007 habitants

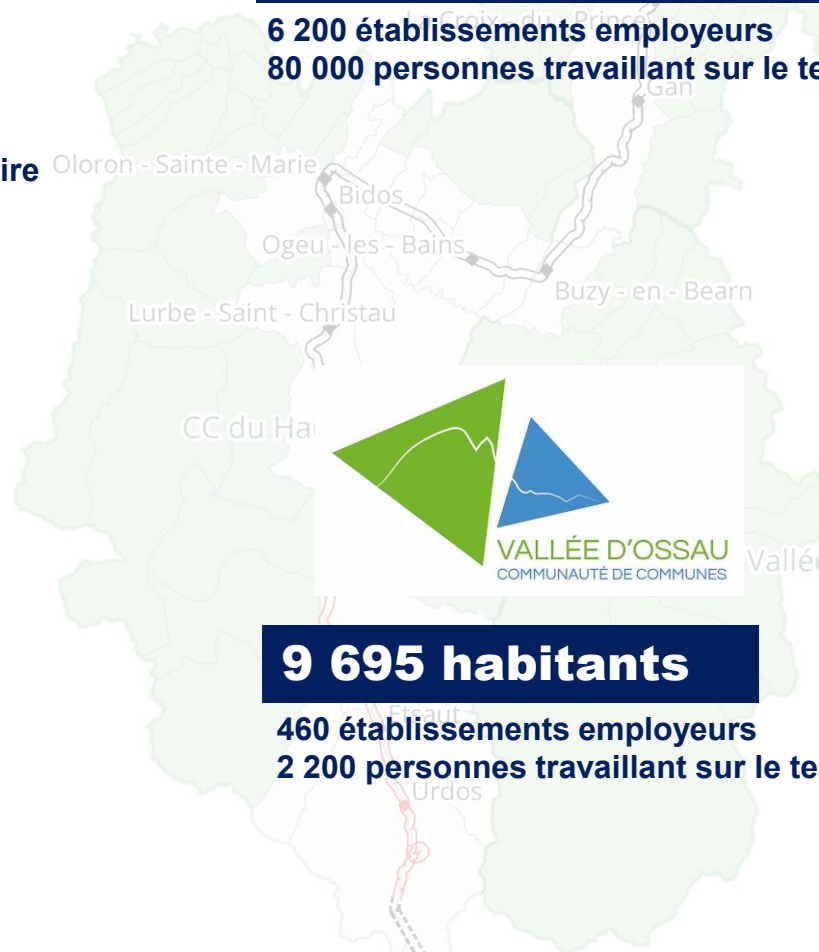
3 800 établissements employeurs
13 000 personnes travaillant sur le territoire

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



164 785 habitants

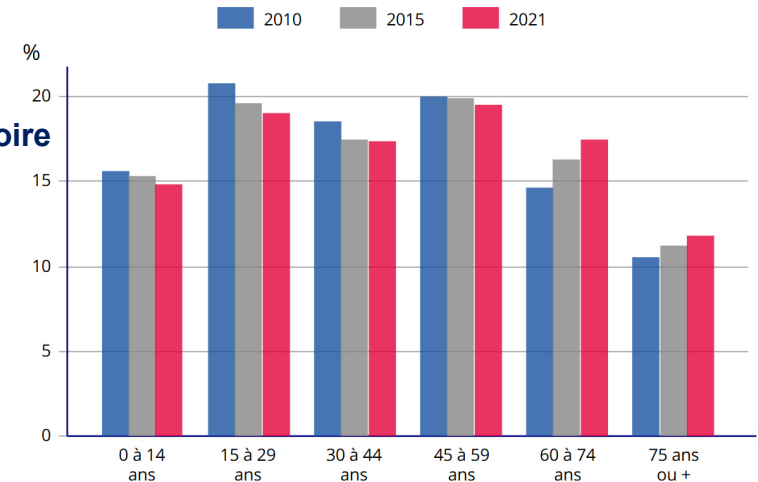
6 200 établissements employeurs
80 000 personnes travaillant sur le territoire



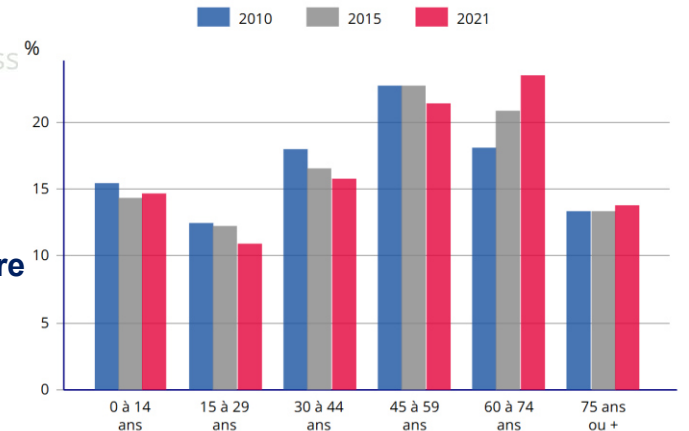
9 695 habitants

460 établissements employeurs
2 200 personnes travaillant sur le territoire

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges

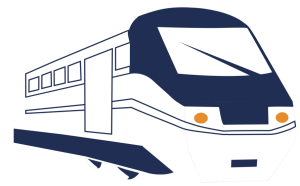


POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Source: INSEE, 2021





L'activité économique du territoire

Caractéristiques du territoire



HAUTBÉARN^{*}
communauté de communes

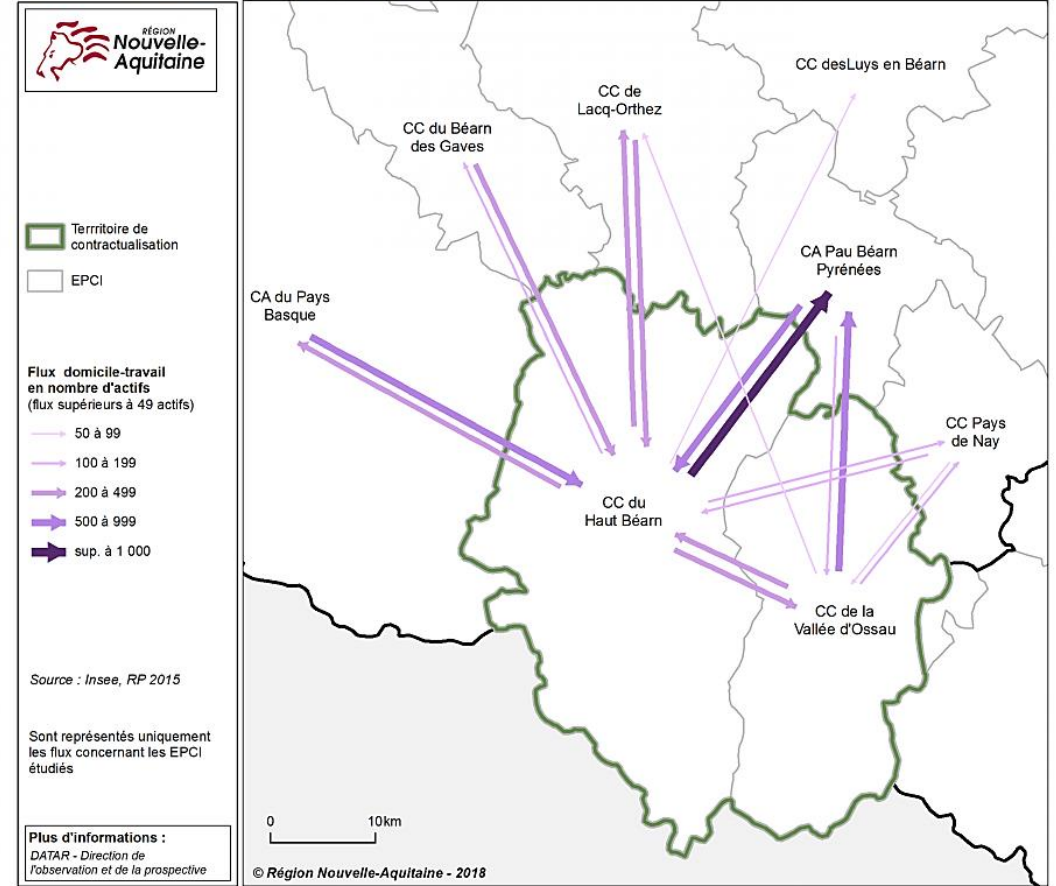
- Un **solide bassin industriel** ((Safran Helicopter Engines, Lindt & Sprüngli, etc.).
- Un tissu économique avant tout constitué de **petites entreprises** et une **activité pastorale dynamique**.
- Une **armature commerciale complète** avec un réseau de pôles supérieurs et intermédiaires ainsi que des polarités de proximité adossées à des centres-bourgs répartis de façon plutôt homogène sur le territoire.
- Un **territoire de destination touristique**, autour du tourisme pyrénéen. Il possède une très haute qualité environnementale et paysagère.



VALLÉE D'OSSAU
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

- Une **offre en équipements**, services et commerces centralisée sur les communes d'Arudy, Laruns, Eaux-Bonnes, Louvie-Juzon et Buzy.
- **Des espaces commerciaux** en périphérie des bourgs à Arudy et Louvie-Juzon.
- Un **territoire de destination touristique** : 2 stations de ski, sites de loisirs et héritage thermique

Migration Domicile-Travail en 2015 entre les EPCI du territoire de contractualisation



Source: <https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/>



L'activité économique du territoire

Focus: pôles générateurs de déplacement en vallée d'Aspe

ENSEIGNEMENT

Collèges

- **Bedous** : 1
- **Oloron-Sainte-Marie** : 3
- **Jurançon** : 2
- **Pau** : 9

Lycées (toutes spécialités confondues)

- **Oloron-Sainte-Marie** : 5
- **Jurançon** : 1
- **Gelos** : 1
- **Pau** : 9

Enseignement supérieur

Exclusivement à **Pau**

ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ

- Les **établissements de santé** se concentrent à **Pau** et **Oloron-Sainte-Marie**.
- **Bedous** : une **maison de santé** pluridisciplinaire
- **Gan** : des **centres de moyen séjour**

NB : de nombreux équipements se trouvent à proximité de la ligne ferroviaire.

INSTALLATIONS CULTURELLES

- **Oloron-Sainte-Marie** compte 1 cinéma, 1 théâtre et 2 bibliothèques
- **Bedous, Asasp-Arros, Gan et Ogeu-les-Bains** possèdent 1 bibliothèque

ÉTABLISSEMENTS ADMINISTRATIFS, SERVICES PUBLICS

Oloron-Sainte-Marie

Sous-préfecture de département

- 1 gendarmerie
- 1 tribunal d'instance
- 2 établissements de la Direction Départementale des Finances Publiques (DDFiP)
- 1 antenne de proximité Pôle Emploi

Bedous

- 1 gendarmerie
- 1 antenne DDFiP
- 1 relais Pôle Emploi
- 1 Maison de Services au Public

Gan

- 1 gendarmerie

Pau

- Cour d'Appel
- Tribunal de Grande Instance
- Conseil des Prud'hommes
- Tribunal de Commerce
- Conseil Départemental d'Accès au Droit
- Services déconcentrés de l'Etat



L'accompagnement régional sur le territoire

Quelques exemples d'initiatives locales suivies par la Région

Logements

L'aménagement du Domaine des Sources à Bedous



Création de trois logements communaux conventionnés à Osse en Aspe

Tourisme

Rénovation des gîtes de l'auberge de jeunesse de Lourdios-Ichere



Emploi et attractivité

Démarche ESTELAM « Attractivité et pluriactivité de l'emploi saisonnier sur le territoire de la Montagne Béarnaise »

Services de proximité

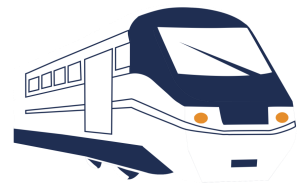
La réhabilitation du restaurant « La Table de l'Europe » à Sévignacq-Meyracq



Culture et Patrimoine

Aménagement d'un espace culturel dans la maison Ambille à Arette





L'activité économique du territoire

Une stratégie territoriale intégrée

L'Aire Fonctionnelle Centre : kesako ?

Le **Programme Interreg Espagne-France-Andorre (POCTEFA) 2021-2027**, principal instrument de coopération transfrontalière dans les Pyrénées, a identifié un certain nombre d'Aires Fonctionnelles.

Les Aires Fonctionnelles sont définies comme des espaces ou des territoires présentant un degré élevé d'interaction et d'interdépendance, où des actions simultanées dans différents secteurs sont nécessaires pour un développement futur (marché du travail, santé, transport, éducation, etc.)

Dans chacune de ces Aires Fonctionnelles, un processus de **définition de la Stratégie Territoriale Intégrée** a été lancé.

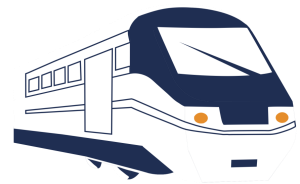
Le comité de pilotage



Dans les Pyrénées centrales, l'Aire Fonctionnelle Centre regroupe :

- L'ensemble du territoire de la province de Huesca
- Les Communautés des Communes de Cinco Villas et Saragosse Centrale
- Le Béarn (Pyrénées-Atlantiques).
- L'ensemble du département des Hautes-Pyrénées (France).
- Les trois communautés de communes de la Haute-Garonne : Pyrénées Haut-Garonnaises, Cagire Garonne Salat et Coeur et Côteaux du Comminges (au sud du département de la Haute-Garonne).





L'activité économique du territoire

Une stratégie territoriale intégrée

Axe 1

Développer des services de mobilité et de transport transfrontaliers sûrs et fiables pour faciliter l'accès des personnes aux services

Priorité 1.1.

Développement et amélioration de l'offre de services de mobilité et de transport transfrontalier basés sur l'intermodalité (train, bus, mobilité douce, à la demande et partagée) et adaptés aux besoins locaux.

Priorité 1.2.

Protection des voies de communication transfrontalières contre les risques naturels et amélioration de l'information du public sur l'état de ces voies et des moyens de transport.

Axe 2

Consolider une offre de tourisme durable basée sur l'itinérance transfrontalière

Priorité 2.1.

Développement de solutions durables de gestion de la mobilité et des flux touristiques, de la capacité de charge et de service dans les sites touristiques de grande affluence.

Priorité 2.2.

Meilleure connaissance des besoins et des attentes des visiteurs en vue de la création et de la promotion d'itinéraires touristiques transfrontaliers et d'une offre de produits touristiques intégrés clés en main.

Axe 3

Favoriser le développement d'une économie locale transfrontalière grâce à la mobilité

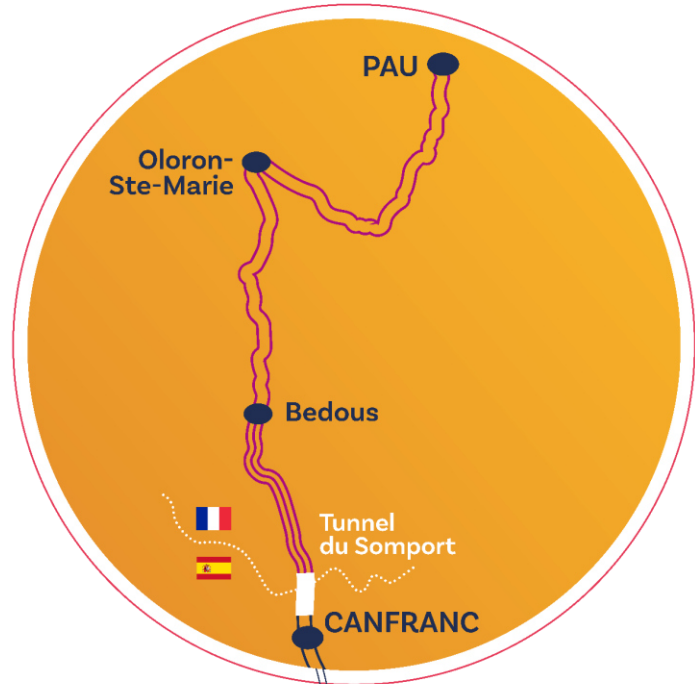
Priorité 3.1.

Développement de dispositifs de coopération, de rencontres et de conférences transfrontalières entre professionnels des secteurs clés partagés à l'échelle du territoire de l'AFC.

Priorité 3.2.

Promotion et protection conjointes des produits gastronomiques et agroalimentaires pyrénéens sur les marchés nationaux et internationaux.

Source: <https://www.pirineos-pyrenees.eu/>



vers
SARAGOSSE

ACTIVITÉ TOURISTIQUE DU TERRITOIRE

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



Canfranc

Pau



L'activité touristique du territoire

Un territoire à haut potentiel touristique

Un patrimoine historique majeur

Château berceau d'Henri IV (Pau, 1,5 M de touristes en 2018) –
Palais de l'Aljaferia (Saragosse, 1,2 M de touristes en 2019) – Fort du
Portalet (Etsaut, entre 4 et 5 000 visiteurs / an)...



Des atouts naturels qui en font un haut-lieu de tourisme vert

Parc National des Pyrénées – Chemin de Saint-Jacques-de-
Compostelle – Cirque de Lescuns – Plateau de Sanchèse – Chemin de
la Mâtüre...

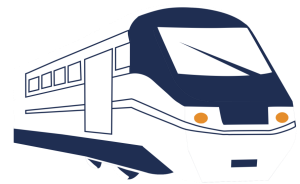
Un fort potentiel de tourisme 4 saisons

Station du Somport en France – Station de Candachù en Espagne –
Station d'Astún en Espagne...



Des savoir-faire et productions locales reconnus

Fabrication de bérets – Tissage textile – Pastis bourrit – Produits de
terroir reconnus : AOP Ossau Iraty, AOC Jurançon, vache béarnaise...



L'activité touristique du territoire

Destination Béarn Pyrénées : fréquentation 2023

16^e département
le plus fréquenté de
France
740 millions €
de retombées
économiques (2023)



Visiteurs
10 534 000



Touristes
2 089 000



Excursionnistes
8 445 000



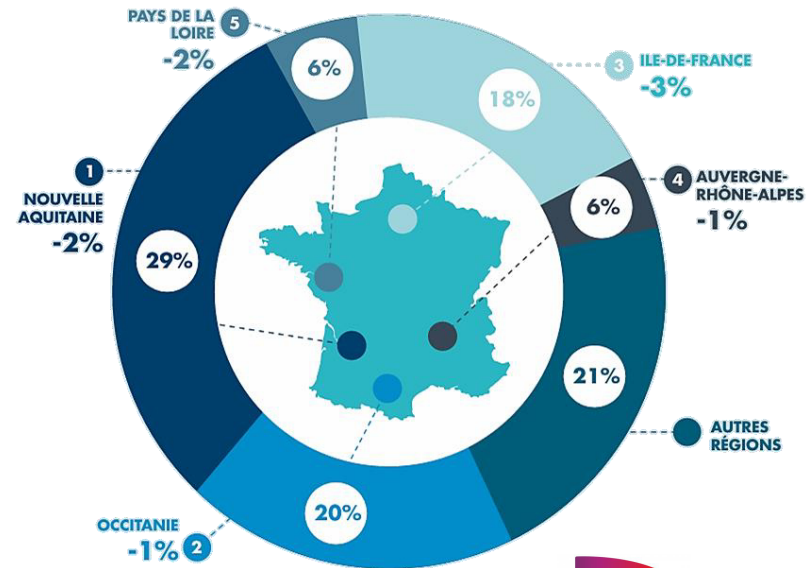
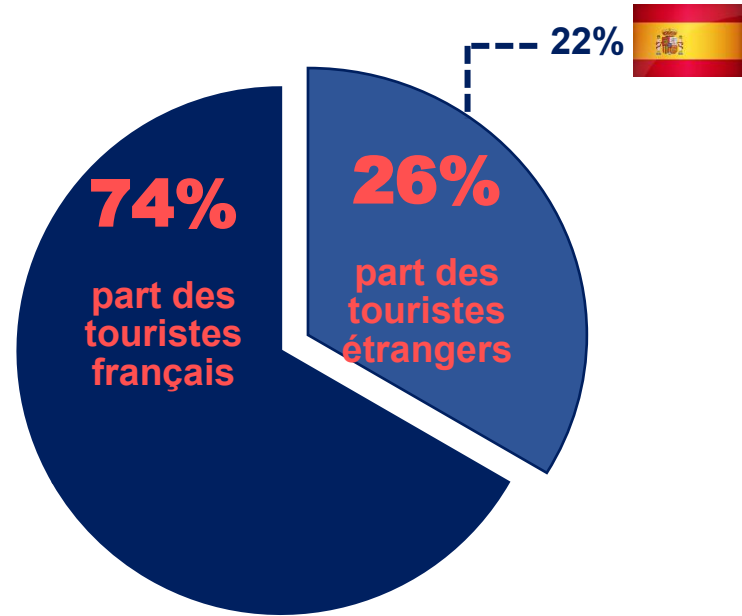
3,3
DUREE MOYENNE
DE SEJOUR

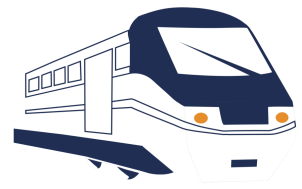


2 113 000
NUITÉES MARCHANDES



4 858 000
NUITÉES NON-
MARCHANDES

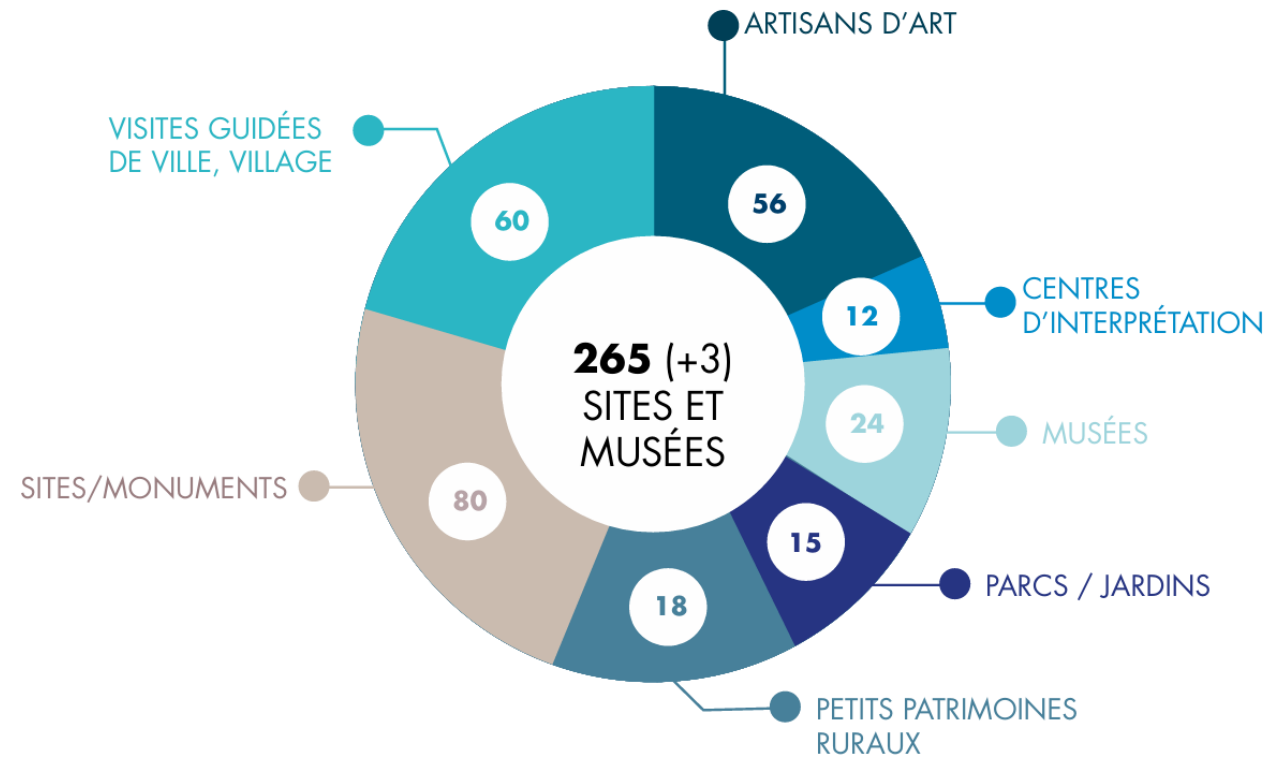
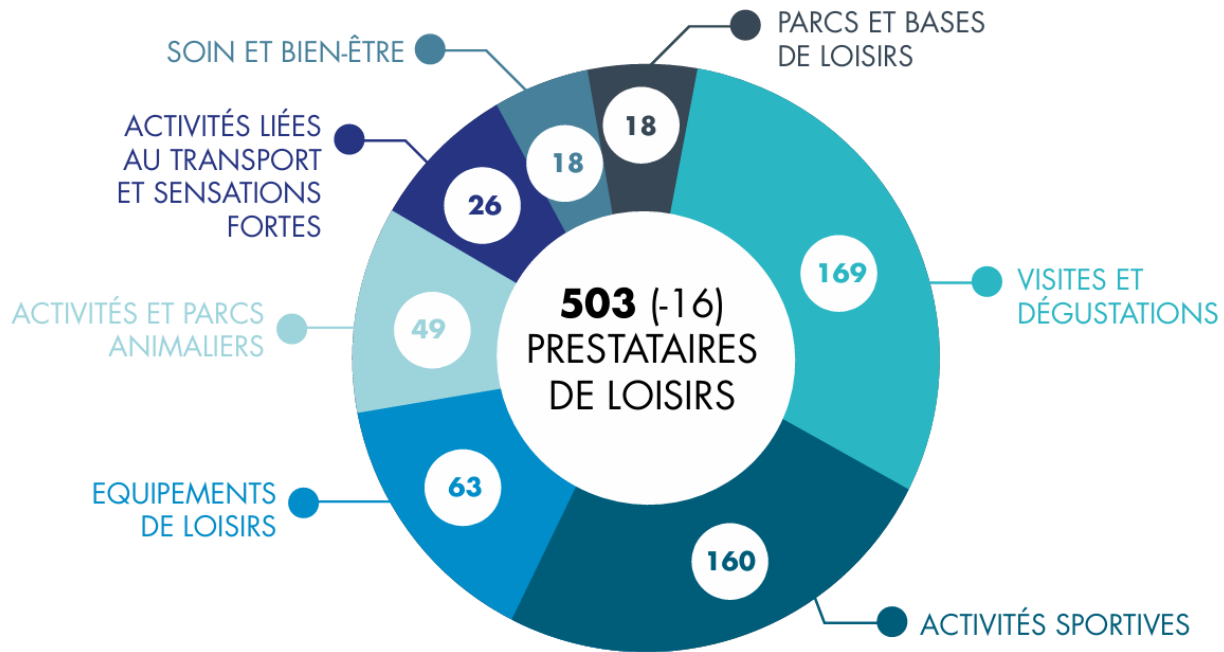




L'activité touristique du territoire

Destination Béarn Pyrénées

Offre d'activités de loisirs 2023





L'activité touristique du territoire

Etat des lieux

Les spécificités du territoire

■ Une clientèle touristique de relative proximité

1/3 des touristes annuels vient de Nouvelle-Aquitaine, auxquels il faut ajouter un septième de touristes espagnols

■ On s'y arrête moins qu'ailleurs

Les excursionnistes représentant près de 4/5e des visiteurs (2/3 au Pays-Basque)

■ Une capacité de l'offre touristique relativement modeste

(7 500 lits marchands recensés en 2021 dans le Haut-Béarn)

En Vallée d'Aspe, l'offre apparaît particulièrement réduite comparativement à celle de la Vallée d'Ossau, tandis que la concentration de résidences secondaires est parmi les plus élevées de France

L'amélioration en cours de la structuration de l'offre touristique dans le Haut-Béarn

Valorisation des joyaux touristiques du territoire

Une volonté collective de conforter des sites d'appel du territoire

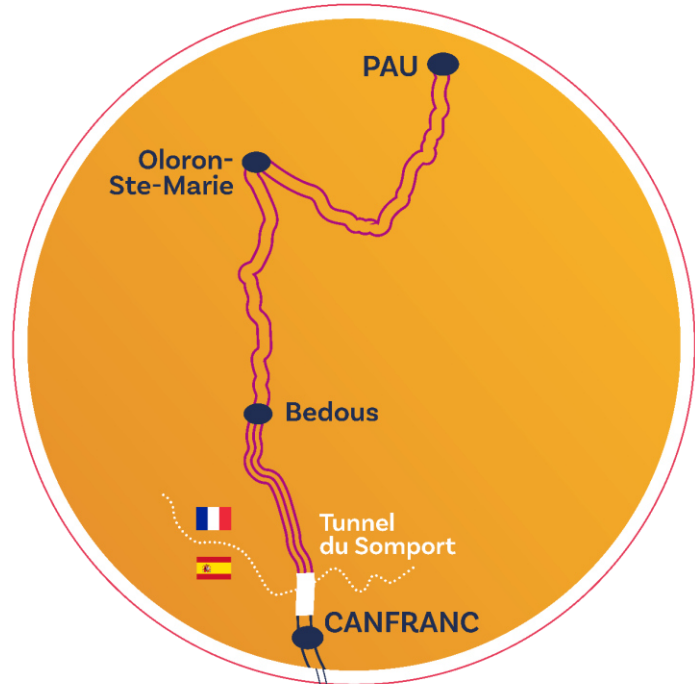
- Fort du Portalet: construction d'une deuxième passerelle
- Station du Somport : travaux de rénovation
- Gare de Canfranc : conversion d'une partie de la gare en hôtel de luxe

Une volonté d'améliorer la lisibilité de l'offre touristique dans son ensemble

Création d'un Office de Tourisme unifié à l'échelle du Haut-Béarn

- Coordination de l'ensemble des chemins de randonnées au travers d'un plan local de randonnée
- Mise en réseaux des activités de pleine nature (rafting, canyoning, escalade, trail)
- Développement d'un cyclotourisme (événementiel, circuits, démocratisation du VAE)
- Développement de l'« agro-tourisme », via la création de circuits touristiques articulés à des visites-dégustation avec les différents sites partenaires.

Un développement de l'offre des domaines skiables (principalement de ski de fond) recherché, selon la stratégie touristique du Haut-Béarn



vers
SARAGOSSE

Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

QUEL PROJET POUR QUEL TERRITOIRE ?

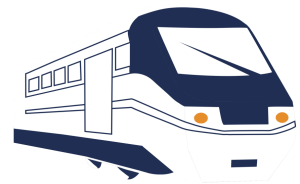
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



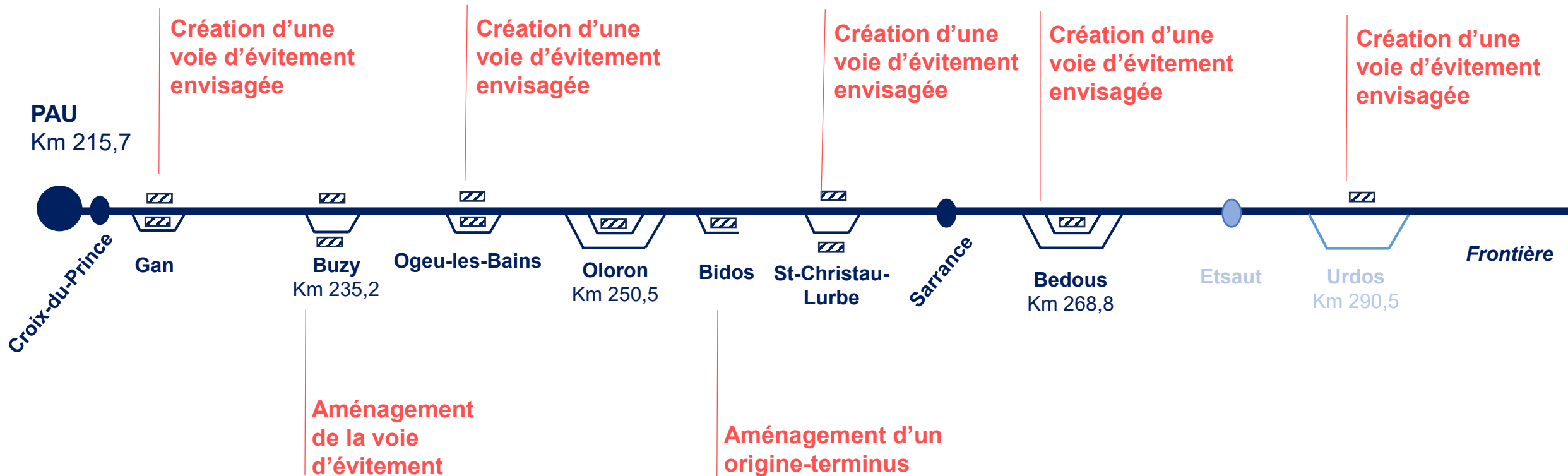
Canfranc

Pau



Quel projet pour quel territoire ?

La ligne ferroviaire envisagée





Quel projet pour quel territoire ?

La circulation des voyageurs

2024

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ACTUEL SUR LE TERRITOIRE

- **Pau – Oloron: 8 trains/jour ;**
- **Oloron – Bedous: 4 trains/jours** en hiver, 6 trains/ jours en été ;
- **Bedous – Canfranc:** la liaison est effectuée par autocar avec **5 (été) et 6 (hiver) allers/retours**. 1 (été) à 3 (hiver) trajets sont prolongés jusqu'à Oloron.

L'offre de transport public est complétée par une offre privée effectuée par la compagnie Eurolines entre Pau et Saragosse.

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail) :



A partir de 2032

(mise en service souhaitée)

L'OFFRE DE TRANSPORT ENVISAGÉE SUR LE TERRITOIRE

- **13 allers-retours TER par jour**
 - 4 terminus Oloron
 - 6 terminus Bedous
 - 3 terminus Canfranc
- **2 allers-retours trains longue distance Pau-Saragosse par jour**

Circulations pouvant être étendues à Bordeaux-Saragosse



Quel projet pour quel territoire ? Proposer un train touristique ?

Faire du projet de réouverture
de la ligne Pau-Canfranc
à la fois un moyen et une fin touristique

Il serait ainsi possible de combiner un train
touristique avec des visites de sites
remarquables.

Côté espagnol, cette offre touristique est d'ores
et déjà proposée *via* le train géologique près de
Huesca.

Les alternatives

Adapter le matériel
roulant

Proposer un train
dédié



En Espagne, le concept du « train géologique » près de Huesca est une combinaison d'un voyage en train et d'une randonnée accompagnée et commentée par des géologues à la découverte des Mallos de Riglos et de la vallée du rio Gallego.

Source: www.hoyadehuesca.es



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS

RETOMBÉES SPICIO-ÉCONOMIQUES ET DYNAMIQUE DE TERRITOIRE

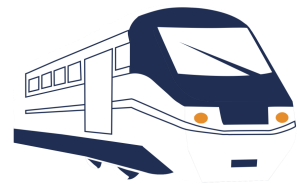


(20 min)



LES RÈGLES DU JEU

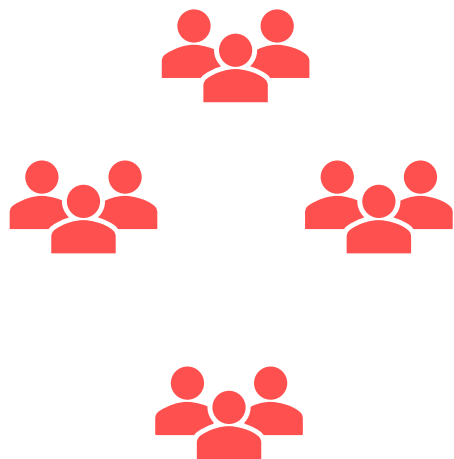
- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.



Vous avez la parole

Les règles du jeu

Convergence entre le territoire et le projet: identifions les leviers d'action



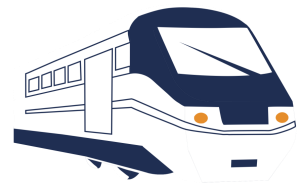
► **SOUS-GROUPES**



► **1 QUESTION**



► **RESTITUTION PAR TABLE**



Vous avez la parole

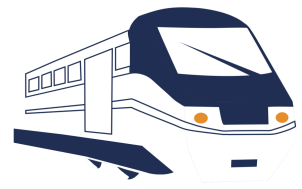
Question

Votre opinion, vos attentes, vos suggestions
COMMENT FAIRE DE LA LIGNE
PAU-CANFRANC UN PROJET
DE TERRITOIRE ?

ACCES AUX SERVICES PUBLICS – ACCES A
L'EMPLOI – ACCES AUX COMMERCES –
TRANSPORT DES MARCHANDISES – TOURISME –
SYNERGIE DE PROJETS

Format « World Café », 20-30 minutes

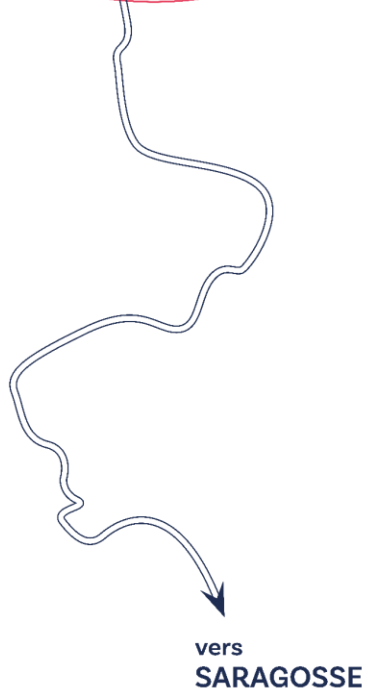
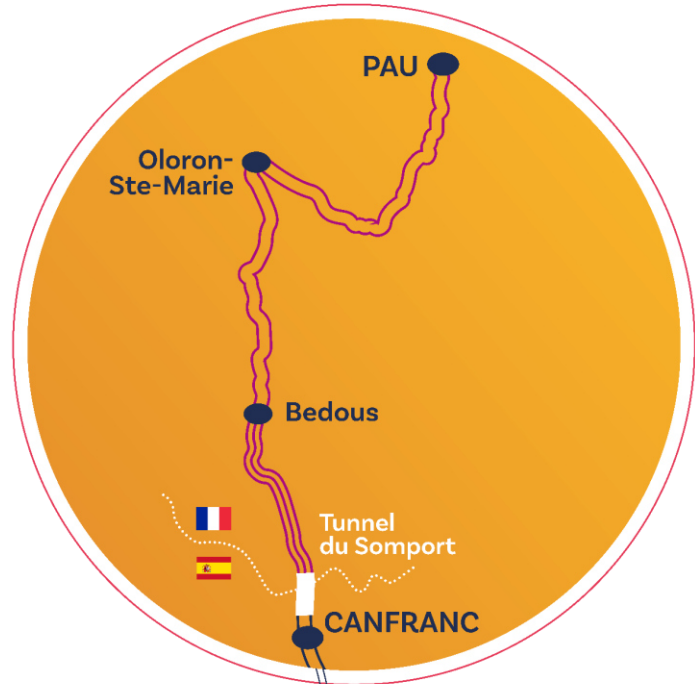




Vous avez la parole Restitution

RESTITUTION PAR TABLE





| CONCLUSION

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



Jusqu'au 20 décembre

POUR S'INFORMER, PARTICIPER, CONTRIBUER :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>



**CONTACTER
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**
contributions ou questions
portant sur le projet

**CONTACTER
LES GARANTS DE LA CNDP**
contributions ou questions
portant sur la concertation

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Mardi 24 septembre 2024 18h-20h

**Réunion publique
de lancement**

Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30

Rencontre mobile - Pau
Gare ferroviaire, à Pau

Jeudi 14 novembre 2024 18h-20h

**Table ronde - Le transport
de marchandises : le report modal**

Pôle Laherrère, 3 place Laherrère, à Pau
Accès libre | Diffusion en direct sur [Teams]

Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30

**Rencontre mobile -
Marché de Bedous**

Place François Sarraillé, à Bedous

Mardi 8 octobre 2024 18h-20h

**Atelier thématique -
L'offre de service Voyageurs**

Salle des Fêtes, à Accous
Accès libre

Mardi 19 novembre 2024 18h-20h

**Atelier thématique -
Les impacts environnementaux**

**Salle des Fêtes,
à Accous**

Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h

**Atelier thématique - Passages
à niveau et franchissement de voie**

Salle du Lauzart, à Lescun
Accès libre

Mardi 10 décembre 2024 18h-20h

**Atelier thématique : Les
retombées socio-économiques
et la dynamique de territoire**

Salle Béziat, rue de la Gare, à Evus
Accès libre

Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h

**Rencontre mobile -
Foire d'automne d'Arudy**

Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy

Lundi 16 décembre 2024 18h-20h

**Réunion publique
de clôture**

**Salle Palas,
à Oloron-Sainte-Marie**



PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Merci.



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »





Compte-rendu

ATELIER THEMATIQUE N°4 : LES RETOMBÉES SOCIO-ECONOMIQUES ET DYNAMIQUE DU TERRITOIRE

10/12/2024, Eysus

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.



© Groupe Rouge Vif

L'atelier thématique « Retombées socio-économiques et dynamique du territoire » pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc s'est tenu le 10 décembre 2024, à 18h, dans la salle Béziat à Eysus.

Elle a réuni 32 personnes.

15 dossiers de concertation, une vingtaine de dépliants et autant de flyers ont été distribués.

Le support de présentation de l'atelier thématique n°4 est disponible [ICI](#).

L'atelier de travail autour la problématique suivante « *comment faire de la ligne Pau – Canfranc un projet de territoire ?* » n'a pas eu lieu et a été remplacé par un temps prolongé de questions/réponses, à la demande de la quasi-unanimité (moins 1 personne) du public présent.

INTERVENANTS

L'atelier thématique n°4 a réuni :

- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Juliette HENRY**, Chargée de mission Territoires, région Nouvelle-Aquitaine
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP

ORDRE DU JOUR

- **Accueil du public**
- **Propos introductifs**
 - Mot de bienvenue, Groupe Rouge Vif (assistant à maîtrise d'ouvrage – animation concertation)
 - Présentation des intervenants
 - Présentation du déroulé et des objectifs de l'atelier thématique
- **Mot d'introduction des garants et présentation des modalités de la concertation**
 - Mot d'introduction des garants
 - Présentation du calendrier de la concertation et des modalités d'information
- **Présentation du projet**
 - Le projet de liaison transfrontalière Pau – Canfranc – Saragosse, SNCF Réseau
 - Le projet de réouverture de la ligne Pau – Canfranc, SNCF Réseau & SNCF Gares & Connexions
 - Les enjeux socio-économiques du projet et son financement, Région Nouvelle-Aquitaine
- **L'activité économique du territoire**
 - Pré-diagnostic du territoire : données pour mieux comprendre les spécificités territoriales
 - Carte d'identité du territoire : données statistiques (combien d'employeurs, combien de personnes travaillent sur le territoire)
 - Les caractéristiques du territoire
 - Les flux domicile-travail sur le territoire
 - Les pôles générateurs de déplacement en vallée d'Aspe
 - L'accompagnement régional sur le territoire
 - Une stratégie territoriale intégrée
- **L'activité touristique du territoire**
 - Un territoire à haut potentiel touristique (pourquoi ?)

- La fréquentation touristique en 2023
- L'offre d'activités de loisirs en 2023
- Activité touristique du territoire : état des lieux et stratégie du territoire
- **Quel projet pour quel territoire ?**
 - La ligne ferroviaire envisagée
 - La circulation des voyageurs (transport des voyageurs actuels et offre de transport envisagée)
 - Proposer un train touristique ?
- *Temps d'échanges avec le public*
- *Atelier : comment faire de la ligne Pau-Canfranc un projet de territoire ?*
- **Conclusion**, CNDP, Groupe Rouge Vif

BILAN QUANTITATIF DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

29 interventions durant la réunion

- Hommes : 21 interventions
- Femmes : 8 interventions

Pour précision, l'atelier de travail autour la problématique suivante « *comment faire de la ligne Pau – Canfranc un projet de territoire ?* » n'a pas eu lieu et a été remplacé par un temps prolongé de questions/réponses, à la demande de la quasi-unanimité (moins 1 personne) du public présent.

PROPOS INTRODUCTIFS

Lorraine Auffray, animatrice, remercie Madame la Maire d'Eysus Marie ECHEPARE, qui n'a pas pu se rendre disponible pour l'atelier, pour son accueil.

Elle présente en suivant les intervenants de l'atelier, ainsi que le **déroulé de l'atelier**, rythmé par la présentation du projet, ainsi que la présentation de l'activité économique et touristique du territoire. Un temps d'échange long avec le public a suppléé le temps d'atelier.

MOT D'INTRODUCTION DES GARANTS

Marion THENET rappelle que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont cosaisi, au titre des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l'environnement, la Commission nationale du débat public pour la désignation d'un ou de plusieurs garant.e.s afin d'organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne Pau–Canfranc. A ce titre, Marion THENET et Richard PASQUET ont été désignés par la CNDP en tant que garants de la concertation préalable.

Marion THENET présente :

- La CNDP (Commission nationale du débat public) et objectifs
- La défense d'un droit, celui de la participation du public
- Les 6 principes de la CNDP
- Les missions du garant
- Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?
- Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17
- Les garants de la CNDP

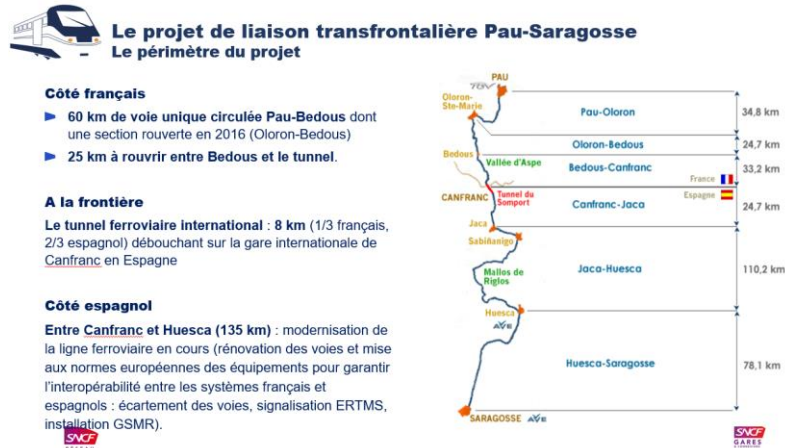
PRESENTATION DES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation, prévue du 23 septembre au 20 décembre 2024, sont détaillées. Il est précisé :

- L'organisation de 12 rendez-vous de la concertation sur le territoire ;
- L'existence du site de la concertation pour s'informer, contribuer et poser des questions : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc;
- Les informations pratiques pour contacter la maîtrise d'ouvrage et les garants de la CNDP.

LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION : LE PÉRIMÈTRE DU PROJET

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau, présente en suivant le projet de la liaison transfrontalière Pau – Saragosse, revenant notamment sur le périmètre du projet.



LE GROUPE QUADRIPARTITE

Olivier MARTY poursuit sur la composition du groupe quadripartite, ainsi que la phase des « études d'avant-projet », en cours.

Le projet de liaison transfrontalière Pau-Saragosse
Le groupe quadripartite

Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau – Canfranc – Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant:

- ▶ **l'État Français** (Ministère de la Transition Ecologique –MTE)
- ▶ **l'État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – MTMS)
- ▶ **la Région Nouvelle-Aquitaine**
- ▶ **la Communauté autonome d'Aragon**

Le projet sera porté par un **Groupe Européen d'Intérêt Economique** (GEIE).

Soutien technique

Cofinancé par l'Union européenne

LES REPRESENTANTS DE LA MAITRISE D'OUVRAGE

Olivier MARTY précise représenter SNCF Réseau et parler également au nom de SNCF Gares & Connexions. Il explique la présence de deux maîtres d'ouvrages en raison des compétences spécifiques attribuées à SNCF Réseau et à SNCF Gares & Connexions, les deux entités collaborant pour mener à bien le projet : SNCF Réseau est en charge des aspects liés à la ligne ferroviaire elle-même, c'est-à-dire les ouvrages, les composants, la plateforme, les voies,

l'alimentation électrique, la signalisation et la sécurité ferroviaire. SNCF Réseau est responsable de l'ensemble du réseau ferré national pour le compte de l'État. Il évoque ensuite la possibilité d'accueillir une grande diversité d'opérateurs sur les lignes de transport de marchandises.

Il précise que SNCF Gares & Connexions est une filiale de SNCF Réseau, chargée de la gestion des infrastructures des gares.

LE CALENDRIER ENVISAGÉ

Olivier MARTY (SNCF Réseau) présente le calendrier du projet.



LE FINANCEMENT DU PROJET

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) poursuit sur le financement du projet, au stade actuel des études qui sont co-financées dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe.

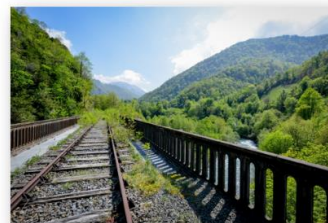


- Un projet porté par la Région Nouvelle-Aquitaine avec le concours de l'Union européenne dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe MIE 22-EU-TG-PCZ 2022



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022
 « Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

- Le projet fera l'objet d'un appel à projet en vue d'obtenir des subventions européennes pour sa phase de réalisation



AMBITION ET ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET

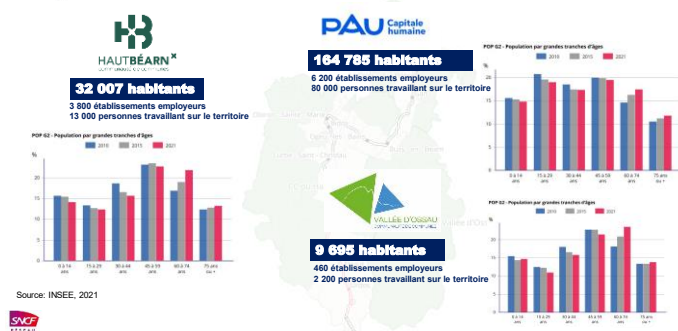
Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) présente les ambitions et enjeux socio-économiques du projet, notamment :

- La facilitation de l'accès aux services et à l'emploi
- La sécurité renforcée grâce au report modal route-rail
- La création d'un nouveau modèle de multimodalité
- La redéfinition des offres touristiques à destination des randonneurs, cyclistes
- La phase chantier et la création d'emplois
- L'amélioration de l'attractivité des communes du territoire
- L'accompagnement du développement de l'offre touristique

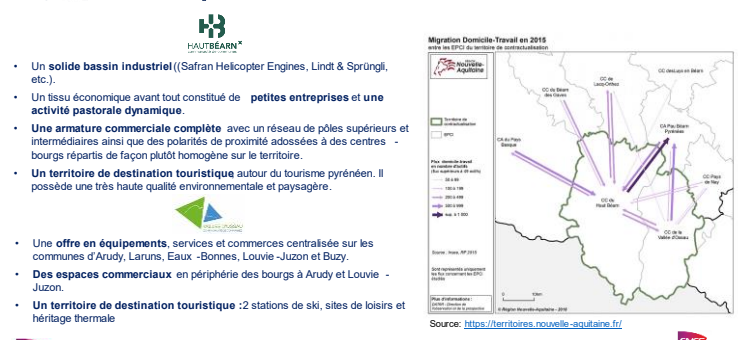
L'ACTIVITE ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) poursuit la présentation en s'attardant plus précisément sur l'activité économique du territoire. Il présente succinctement les données statistiques du territoire des trois communautés de communes (Haut Béarn, Vallée d'Ossau et Pau Agglomération). Il fait un focus sur les caractéristiques du territoire en termes d'activités économiques et de flux des actifs vers l'agglomération paloise. Il présente en suivant les pôles générateurs de déplacement en vallée d'Aspe en ce qui concerne l'enseignement, les établissements de santé ainsi que les établissements administratifs et de services publics.

L'activité économique du territoire Carte d'identité du territoire: données statistiques



L'activité économique du territoire Caractéristiques du territoire



L'activité économique du territoire Focus: pôles générateurs de déplacement en vallée d'Aspe

ENSEIGNEMENT	ÉTABLISSEMENTS DE SANTÉ	ÉTABLISSEMENTS ADMINISTRATIFS, SERVICES PUBLICS
<p>Collèges</p> <ul style="list-style-type: none"> > Bedous : 1 > Oloron-Sainte-Marie : 3 > Jurançon : 2 > Pau : 9 <p>Lycées (notés spécialités confondues)</p> <ul style="list-style-type: none"> > Oloron-Sainte-Marie : 5 > Jurançon : 1 > Gelos : 1 > Pau : 9 <p>Enseignement supérieur Exclusivement à Pau</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Les établissements de santé sont concentrés à Pau et Oloron-Sainte-Marie. > Bedous : une maison de santé pluridisciplinaire > Gan : des centres de moyen séjour <p>NB : de nombreux équipements se trouvent à proximité de la ligne ferroviaire.</p> <p>INSTALLATIONS CULTURELLES</p> <ul style="list-style-type: none"> > Oloron-Sainte-Marie compte 1 cinéma, 1 théâtre et 2 bibliothèques > Bedous, Asasp-Arros, Gan et Ogeu-les-Bains possèdent 1 bibliothèque 	<p>Oloron-Sainte-Marie Sous-préfecture de département</p> <ul style="list-style-type: none"> > 1 gendarmerie > 1 tribunal d'instance > 2 établissements de la Direction Départementale des Finances Publiques (DDFP) > 1 antenne de proximité Pôle Emploi <p>Bedous</p> <ul style="list-style-type: none"> > 1 gendarmerie > 1 antenne DDFIP > 1 relais Pôle Emploi > 1 Maison de Services au Public <p>Gan</p> <ul style="list-style-type: none"> > 1 gendarmerie <p>Pau</p> <ul style="list-style-type: none"> > Cour d'Appel > Tribunal de Grande Instance > Conseil des Prud'hommes > Tribunal de Commerce > Conseil Départemental d'Accès au Droit > Services déconcentrés de l'Etat

Juliette HENRY, Chargée de mission Territoires, région Nouvelle-Aquitaine, poursuit la présentation en s’arrêtant plus particulièrement sur quelques exemples d’initiatives locales suivies par la Région. Elle précise qu’il s’agit d’une liste non exhaustive. Elle explique que la Région peut notamment intervenir sur des projets de création ou de rénovation de logements/d’habitats. Elle précise que cela a été le cas sur la commune d’Osse-en-Aspe, où la Région a accompagné un projet de rénovation d’un ancien corps de ferme afin d’y aménager trois logements communaux conventionnés à destination de jeunes actifs ou de familles. Elle évoque également l’opération du domaine des sources portée par une structure nommée « les Sources d’Aspe », suivie et accompagnée par la Région. Elle aborde la question des hébergements touristiques avec un accompagnement pour la création d’un gîte de grande capacité visant à accueillir des groupes d’une quinzaine de personnes. Elle poursuit en mentionnant la création de commerces de proximité en vallée d’Ossau (restaurant, commerces alimentaires...). Elle illustre enfin les possibilités d’accompagnement de la Région autour de la thématique de la culture et du patrimoine, et autour de l’emploi et de l’attractivité (emplois saisonniers notamment).



L’accompagnement régional sur le territoire
 Quelques exemples d’initiatives locales suivies par la Région

Logements

L’aménagement du Domaine des Sources à Bedous



Création de trois logements communaux conventionnés à Osse en Aspe

Tourisme

Rénovation des gîtes de l’auberge de jeunesse de Lourdiós-Ichère



Services de proximité

La réhabilitation du restaurant « La Table de l’Europe » à Sévignacq - Meyracq



Culture et Patrimoine

Aménagement d’un espace culturel dans la maison Ambille à Arette



Emploi et attractivité

Démarche ESTELAM « Attractivité et pluriactivité de l’emploi saisonnier sur le territoire de la Montagne Béarnaise »



Intervenante 1

- En quoi cette présentation sur l’activité touristique concerne-t-elle le train ?

Réponse de l’animatrice

- L’animatrice rappelle qu’un lien existe entre l’activité touristique et le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc. En effet, un travail sera effectué entre ce projet et les différentes actions menées au niveau régional. Afin d’illustrer ce propos, elle sollicite les intervenants pour revenir sur la stratégie territoriale intégrée dont la Région constitue un acteur.

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Jonathan VILCHES ajoute que la Région se situe dans une dynamique prospective. En effet, il précise qu’investir dans une infrastructure de transport dans un territoire enclavé qui en est peu fourni aura un bénéfice important, faisant référence à une étude de l’école polytechnique de Milan: le PIB des zones transfrontalières, notamment celles des Alpes et des Pyrénées, a augmenté de manière significative grâce aux investissements dans les transports. Cette étude identifie précisément les défis liés au développement économique d’un territoire transfrontalier, en mettant en évidence que l’absence d’une infrastructure de transport dans ces territoires est un obstacle à la croissance économique. Il conclut en précisant que l’infrastructure permettra de créer de nouvelles synergies, à la fois côté français avec des projets qui émergent sur le territoire, mais également côté espagnol, notamment l’Aragon. Il cite pour exemple des synergies sur des projets touristiques et culturels.

Intervenante 2

- Ces dynamiques existaient déjà avant le train. Les habitants de la vallée n’ont pas besoin du train pour cela, en particulier des trains de marchandises. Les porteurs de projet doivent cesser de tromper les habitants.

Réponse de Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine)

- Jonathan VILCHES précise que, dans le cadre de la convention de financement entre la Région et l’Europe, une volonté commune a été exprimée, en concertation avec les partenaires aragonais, de demander conjointement une étude sur les synergies des deux côtés de la frontière dans plusieurs domaines. Le programme POCTEFA a été mis en avant, car il a initialement défini les trois thématiques-clés du projet : le développement touristique, le transport de marchandises et les mobilités durables.

Intervenant 3

- Peut-on revenir sur le sujet du train ?

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) poursuit la présentation en faisant un focus sur l’aire fonctionnelle centre, et sur la stratégie territoriale intégrée.



L’activité économique du territoire Une stratégie territoriale intégrée

L’Aire Fonctionnelle Centre : Inesako ?

Le Programme Interreg Espagne - France-Andorre (POCTEFA) 2021-2027, principal instrument de coopération transfrontalière dans les Pyrénées, a identifié un certain nombre d’Aires Fonctionnelles.

Les Aires Fonctionnelles sont définies comme des espaces ou des territoires présentant un degré élevé d’interaction et d’interdépendance, où des actions simultanées dans différents secteurs sont nécessaires pour un développement futur (marché du travail, santé, transport, éducation, etc.)

Dans chacune de ces Aires Fonctionnelles, un processus de définition de la Stratégie Territoriale Intégrée a été lancé.

Le comité de pilotage



Dans les Pyrénées centrales, l’Aire Fonctionnelle Centre regroupe :

- L’ensemble du territoire de la province de Huesca
- Les Communautés des Communes de Cinco Villas et Saragosse Centrale
- Le Béarn (Pyrénées-Atlantiques).
- L’ensemble du département des Hautes -Pyrénées (France).
- Les trois communautés de communes de la Haute -Garonne : Pyrénées Haut-Garonnaises, Cagire Garonne Salat et Coeur et Côteaux du Comminges (au sud du département de la Haute -Garonne).



L’activité économique du territoire Une stratégie territoriale intégrée

Axe 1
Développer des services de mobilité et de transport transfrontaliers sûrs et fiables pour faciliter l’accès des personnes aux services

Priorité 1.1.
Développement et amélioration de l’offre de services de mobilité et de transport transfrontalier basés sur l’intermodalité (train, bus, mobilité douce, à la demande et partagée) et adaptés aux besoins locaux.

Priorité 1.2.
Protection des voies de communication transfrontalières contre les risques naturels et amélioration de l’information du public sur l’état de ces voies et des moyens de transport.

Source: <https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/>



Axe 2
Consolider une offre de tourisme durable basée sur l’itinérance transfrontalière

Priorité 2.1.
Développement de solutions durables de gestion de la mobilité et des flux touristiques, de la capacité de charge et de service dans les sites touristiques de grande affluence.

Priorité 2.2.
Meilleure connaissance des besoins et des attentes des visiteurs en vue de la création et de la promotion d’itinéraires touristiques transfrontaliers et d’une offre de produits touristiques intégrés clés en main.

Axe 3
Favoriser le développement d’une économie locale trans frontalière grâce à la mobilité

Priorité 3.1.
Développement de dispositifs de coopération, de rencontres et de conférences transfrontalières entre professionnels des secteurs clés partagés à l’échelle du territoire de l’AFC.

Priorité 3.2.
Promotion et protection conjointes des produits gastronomiques et agroalimentaires pyrénéens sur les marchés nationaux et internationaux.

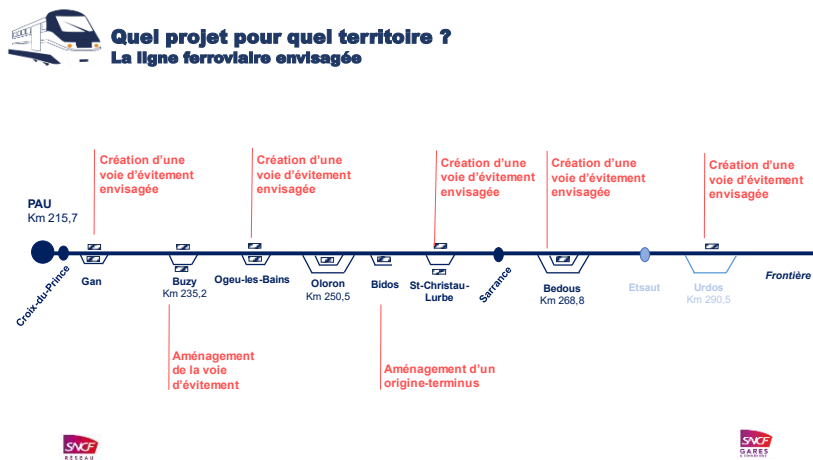


L'ACTIVITE TOURISTIQUE DU TERRITOIRE

Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) poursuit la présentation en s'arrêtant plus particulièrement sur l'activité touristique. Il mentionne un territoire à haut potentiel touristique, présente les chiffres de fréquentation de la destination Béarn Pyrénées, détaille l'offre d'activités de loisirs en 2023 et enfin précise les spécificités du territoire ainsi que l'amélioration en cours de la structuration de l'offre touristique dans le Haut-Béarn.

QUEL PROJET POUR QUEL TERRITOIRE ?

Olivier MARTY (SNCF Réseau) présente les caractéristiques de la ligne ferroviaire envisagée.



Jonathan VILCHES (Région Nouvelle-Aquitaine) détaille en suivant l'offre de transport envisagée sur le territoire en 2032 et fait un zoom sur le projet de train touristique.

Quel projet pour quel territoire ? La circulation des voyageurs

2024 LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ACTUEL SUR LE TERRITOIRE

- Pau – Oloron: 8 trains/jour ;
- Oloron – Bedous: 4 trains/jours en hiver, 6 trains/ jours en été ;
- Bedous – Canfranc: la liaison est effectuée par autocar avec 5 (été) et 6 (hiver) allers/retours. 1 (été) à 3 (hiver) trajets sont prolongés jusqu'à Oloron.

FRÉQUENTATION ESTIMÉE:
 x 2,5
 x 3 20
 x 3,5

L'offre de transport public est complétée par une offre privée effectuée par la compagnie Eurolines entre Pau et Saragosse.

Dimensionnement de l'infrastructure pour une amélioration des dessertes ferroviaires jusqu'à (hypothèses de travail) :

A partir de 2032 (mise en service souhaitée) L'OFFRE DE TRANSPORT ENVISAGÉE SUR LE TERRITOIRE

- 13 allers-retours TER par jour
 - 4 terminus Oloron
 - 6 terminus Bedous
 - 3 terminus Canfranc
- 2 allers-retours trains longue distance Pau-Saragosse par jour

Circulations pouvant être étendues à Bordeaux - Saragosse

Quel projet pour quel territoire ? Proposer un train touristique ?

Faire du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc à la fois un moyen et une fin touristique

Il serait ainsi possible de combiner un train touristique avec des visites de sites remarquables. Côté espagnol, cette offre touristique est d'ores et déjà proposée via le train géologique près de Huesca.

Les alternatives

- Adapter le matériel roulant
- Proposer un train dédié



En Espagne, le concept du « train géologique » près de Huesca est une combinaison d'un voyage en train et d'une randonnée accompagnée et commentée par des géologues à la découverte des Mallos de Riglos et de la vallée du rio Gallego.
 Source: www.hoyadelhuesca.es

Intervenante 4

- Qu'est-ce qu'une voie d'évitement ?

Réponse d'Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Olivier MARTY explique qu'il s'agit d'une voie unique qui se dédouble, généralement en gare, permettant à deux trains de se croiser.

TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Intervenant 5

- Il a été discuté de l'aspect touristique ainsi que du transport de voyageurs. Qu'en est-il de l'aspect fret ? Des trains très longs vont circuler sur la voie. Il est évoqué des trains de 500 mètres. Il s'agit d'une question qui demeure préoccupante, davantage que de savoir combien il y aura de vélos dans le train, et combien de touristes dans le train. J'habite très près de la voie ferrée. Il est 7h, la réunion se termine à 8h, et si ça continue, on n'aura jamais abordé tout l'aspect technique et le bilan socio-économique. Je précise que le bilan n'a pas été évoqué pour l'instant et je me demande s'il a été réalisé. Ce que vous avez présenté là, c'est du blabla, c'est tout.

Réponse de l'animatrice

- Elle invite le participant à se rendre sur le site de la concertation sur lequel est disponible le replay de la table-ronde qui s'est tenue le 14 novembre autour du fret ferroviaire : [replay de la table-ronde](#)

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Olivier Marty souligne que le bilan socio-économique du projet sera intégré au dossier lors de l'enquête publique et de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). L'utilité publique d'un tel projet sera évaluée non seulement sur la base de ce bilan, mais aussi à partir des contributions des participants recueillies lors de la concertation. Une ligne ferroviaire a une double vocation : assurer à la fois le transit de longue distance et la desserte locale. Ces deux dimensions coexistent généralement dans ce type d'infrastructure. Les réseaux ferroviaires, bien maillés et étendus, permettent le transport de passagers et de marchandises sur de longues distances, nécessitant le passage par différents territoires. Par ailleurs, ils assurent une desserte locale grâce à des trains qui s'arrêtent fréquemment, tous les 5 à 10 kilomètres environ. Ces deux aspects sont pris en compte dans ce projet. Concernant les échanges économiques, plusieurs points importants, notamment sur les impacts et les intérêts liés à la longue distance, ont été abordés lors de la table ronde. Olivier Marty invite les participants à s'y référer pour plus de détails. Il rappelle également que la desserte locale, avec ses arrêts réguliers, joue un rôle essentiel et complémentaire dans ce dispositif.
- Lors de la table-ronde du 14 novembre, la question du transport de marchandises a été abordée, notamment en lien avec le potentiel industriel de la vallée. La réactivation de la

ligne dans le cadre du projet avec l'Espagne pourrait ouvrir des opportunités pour des dessertes fret locales, en complément des liaisons de longue distance.

Intervenant 6

- Si Louis Barthou était né à Saint-Gaudens, aurait-on vu la construction d'une ligne de train passant par le haut de Luchon, au détriment de celle de la vallée d'Aspe ? Pourquoi les autorités françaises de l'époque n'ont-elles pas favorisé un train par le haut de Luchon ? La réponse réside dans des considérations stratégiques et économiques. Une telle ligne aurait offert un avantage supplémentaire à la Catalogne en facilitant le transit de marchandises en provenance du Portugal et d'Espagne. Pourquoi alors les autorités françaises souhaitaient-elles cette liaison ferroviaire ? Il s'agissait principalement de relier le port de Valence pour renforcer les échanges avec l'Algérie, alors sous administration française. Cependant, le choix du passage par Canfranc a été imposé sous l'influence des autorités espagnoles. Ces dernières ont privilégié le col du Somport pour affaiblir le poids économique des Basques et des Catalans, régions jugées trop puissantes. Ainsi, la vallée d'Aspe a bénéficié d'une ligne de train qui n'a finalement fonctionné que pendant 40 ans. Aujourd'hui, la route qui traverse cette vallée reste essentielle. Récemment, après un effondrement, il n'a fallu que trois mois et demi pour la remettre en état, preuve de sa vitalité. En revanche, la ligne ferroviaire, longtemps abandonnée, semble être tombée dans l'oubli. Le débat autour du ferroviaire relève davantage de considérations politiques et d'égo personnel que d'une véritable nécessité. Réinvestir dans cette infrastructure aujourd'hui serait une entreprise coûteuse et peu justifiable, un véritable gaspillage des deniers publics. La priorité devrait rester sur les solutions de transport réellement adaptées aux besoins actuels.

Intervenant 7 (habitant de Bedous, membre du CRELOC)

- Qu'a réellement apporté le tunnel du Somport à notre vallée, sinon des milliers de camions ? Avons-nous vu naître des micro-industries ? Pas vraiment, à peine un peu d'artisanat. Et qu'a amené le train par la suite ? Quelques chiffres permettent de comprendre l'impact : la plateforme PLAZA, à Saragosse, s'étend sur 2,5 millions de mètres carrés et couvre une zone d'influence de 300 kilomètres autour de la ville, concentrant 70 % du PIB espagnol. Tout converge vers Saragosse, générant des bénéfices de 7,193 milliards d'euros. Dans ce contexte, la vallée d'Aspe risque de devenir un simple corridor de transit et de logistique entre le Sud et le Nord. Et pour les habitants, que restera-t-il ? Rien d'autre que des trains. Combien d'arrêts de passages à niveau devront-ils supporter ? Et qu'advient-il des habitants de la partie non-circulée ? Le train, dans ces conditions, n'est pas une réponse adaptée au développement de la vallée.

Intervenant 8

- Je pensais que le présent atelier devait évoquer les enjeux socio-économiques mais également environnementaux. Je regrette que la question du fret n'ait pas été abordée. Toute la concertation parle de l'importance du fret. Le cœur du sujet ne doit pas se concentrer autour du tourisme. En ce sens, le nombre de trains fret prévus dans le projet est 10 trains aller/retours, 8 trains affectés au ferroutage. Cela n'est pas propice à

développer du tourisme. Comment cela pourrait-il être propice aux personnes habitant à Osse-en-Aspe, par exemple ?

Réponse de l’animatrice

- Elle précise qu’un atelier a bien eu lieu sur les enjeux environnementaux le 19 novembre dernier à Accous. Le CR sur l’atelier sur les impacts environnementaux est également disponible sur le site de la concertation : [ICI](#).

Intervenant 9 (habitant Lurbe–Saint–Christau)

- La population n’est pas dupe concernant le projet. Par exemple, il faut voir le tunnel du Somport et ses promesses de retombées économiques en lien avec le tourisme... Avec ce tunnel, en revanche, la vallée a connu une multiplication du nombre de camions. Aujourd’hui, les camionneurs s’arrêtent simplement pour dormir. Il n’y a pas de retombées économiques en plus. Ce projet concerne soit du tout camions sur les trains pour les entreprises, soit du tout camion sur la RN134. En somme, des camions sur la route et des trains dédiés au ferroutage.

Intervenante 10

- Pour s’engager sur le sujet des retombées socio-économiques, je suis très surprise de lire dans le dossier de concertation, que « *les besoins en matière de recrutement ne sont à ce jour pas connus* ». Pendant la phase de chantier, il n’est pas mentionné quelles entreprises vont participer aux travaux et il est écrit qu’il pourrait y avoir créations d’emplois directs, mais il n’est pas précisé lesquels. Le génie civil est également cité, les terrassements, les équipements ferroviaires. Sont opposées à tout cela des activités de proximité, très courtes dans le temps, soit le temps des travaux par exemple, soit le restaurant le midi et peut-être de l’hébergement. Il est aussi évoqué les implantations de nouvelles entreprises mais cela reste dans le flou. Il est évoqué l’accès à Toyal Europe. Quel est le réel soutien touristique évoqué ? Les promeneurs du chemin de Saint-Jacques sont aussi cités : il y a déjà les camions, avec le train, cela ne sera pas un axe idéal pour eux. La question du camping est également citée. Est-ce que cela va être pérenne ? Je suis très surprise lorsque sont citées les randonnées, notamment le cirque de Lescun, le plateau de Sanchèse, le col de Marie Blanche. Etes-vous déjà venus faire du tourisme en vallée d’Aspe, dans tous les petits vallons autour ? Il est certes possible de s’écarter un peu pour ne plus avoir le bruit des camions mais il y aura le bruit du train en bord de Gave.
- Je suis très surprise qu’il y ait autant de flou, rien n’est précis et le projet se construit sur du vent. Le report modal ne se fera pas, il n’y aura plus de touristes. Au contraire, cela sera la double-peine : ils fuiront et cela sera l’enfer pour les habitants de la vallée d’Aspe. Est-ce que cela n’est pas un projet du siècle dernier ? L’environnement a un coût. Combien coûte un desman [*des Pyrénées*] ? Avez-vous pesé la destruction environnementale de la vallée en termes économiques ? Il est également inscrit que des ouvrages veillent à « la transparence hydraulique de la plaine d’Accous ? », ce qui veut dire que sera remonté le niveau du train, ce qui le rendra encore plus audible. Concernant la modification de la route départementale, il n’est pas précisé ce que cela veut dire. Pour le sujet des transhumances, il n’est pas précisé non plus comment cela va se passer. Les

habitants de la basse-vallée ne sont pas considérés. L'équipe-projet imagine un tourisme pour des endroits qui ne sont pas touchés par le train.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Olivier MARTY entend tout ce que les participants ont à dire sur le sujet, notamment au sujet des retombées socio-économiques, il s'agit, en effet, du rôle de la concertation. Certains pourraient estimer que l'ouverture de la vallée pourrait avoir des retombées positives. Certains estiment que l'environnement ferroviaire, avec les circulations supplémentaires et ses nuisances associées, est dommageable pour la vallée et représente une baisse d'attractivité. Toutes ces opinions s'entendent et entrent dans le cadre de la concertation.
- En réponse au manque de précision concernant le projet, Olivier Marty souligne que tout ne peut pas être défini dans les moindres détails à ce stade préliminaire, le projet étant encore en phase très en amont. SNCF Réseau élabore ce projet en s'appuyant sur des intentions guidées par l'intérêt public, mais certains aspects restent indéterminés, notamment ceux évoqués dans le dossier, car il s'agit d'un projet de long terme pour une ligne à rouvrir. Si le projet suit son cours, la réalisation du chantier n'interviendra pas avant plusieurs années. À ce jour, les modalités précises d'intervention des entreprises de travaux, ainsi que l'activité qui s'organisera autour du chantier (restauration, hébergement, etc.), ne sont pas encore connues. Il n'est pas réaliste d'entrer dans un niveau de détail aussi fin à cette étape. Par ailleurs, tous les travaux ne sont pas exécutés directement par le maître d'ouvrage. SNCF Réseau n'emploie pas directement des équipes de bâtisseurs de ponts ou d'autres corps de métiers nécessaires. Ces interventions seront confiées, par le biais de marchés publics, à des entreprises spécialisées en partenariat avec les maîtres d'ouvrage, comme c'est souvent le cas dans le cadre de réouvertures de lignes ferroviaires.

Intervenant 11

- La dynamique agricole et pastorale de la vallée d'Aspe a été évoquée. Celle-ci génère beaucoup de transport de matières premières diverses, qui s'arrêteraient à Oloron. Est-ce raisonnable d'imaginer qu'il y aurait tous les jours un déchargement de wagons à Oloron ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- En ce qui concerne ce type de transport, notamment pour les fournitures nécessaires à l'activité agricole et pastorale, le rôle de SNCF Réseau est de faciliter le transport de marchandises par train lorsque cela est possible et répond à un besoin économique ou industriel. Cela implique de trouver un équilibre avec un transporteur de marchandises pour établir une liaison adaptée, même si la destination reste indéterminée à ce stade. Le rôle de SNCF Réseau consiste à examiner les conditions nécessaires à l'installation permettant de réaliser ce transit. Deux types d'infrastructures sont particulièrement adaptés au transport de marchandises. Le premier concerne des activités d'ampleur nécessitant un embranchement ferroviaire : une installation terminale embranchée où le chemin de fer arrive directement chez l'industriel. Le second type d'installation, les cours de marchandises, se composent de voies de service gérées par SNCF Réseau, avec une

plateforme routière attenante. Cette configuration permet de transférer les marchandises entre un wagon et un camion pour effectuer les derniers kilomètres, une pratique répandue sur tout le territoire. Concernant Artix, cette zone constitue l'une des deux extrémités d'une plateforme d'autoroute ferroviaire, l'autre étant située à Saragosse. Ce dispositif est destiné aux flux de moyenne ou longue distance, permettant de remplacer le transport routier par des trains transportant directement des remorques de camions. Dans ce cas précis, il ne s'agit pas d'une desserte locale de marchandises.

Intervenant 12

- Avez-vous mesuré les dépenses générées pendant 60 ans par le trafic sur la route nationale de cars de transport en vallée d'Aspe ? Ces cars sont pour la majorité du temps vides. Croyez-vous que l'on va avoir une envolée touristique avec des trains en plus des camions ? Il s'agit de 60 ans de trafic à vide.

Intervenante 13 (agricultrice à Bedous)

- Agricultrice à Bedous, j'exprime une vive inquiétude concernant le projet de suppression du passage à niveau situé au lieu-dit Suberlarché. Cette suppression représenterait un handicap structurel majeur pour mon exploitation, qui risque d'être fragmentée. Mon outil de production repose sur deux sites : un bâtiment d'élevage à Suberlarché et un autre à Bedous. Avec mon mari, nous exploitons également une boutique de vente située à Bedous, où nous écoupons 80 % de notre production. Nous empruntons régulièrement le passage à niveau concerné, que ce soit pour déplacer des animaux, des engins agricoles ou assurer la continuité de nos activités. Il nous a été proposé un raccordement via le chemin menant au Permayou, mais cette solution soulève pour nous des problématiques importantes. Actuellement, notre exploitation fonctionne efficacement grâce à quatre salariées (équivalents à deux temps pleins), dont trois résidents dans la vallée. La suppression du passage à niveau compromettrait la viabilité de notre activité. Cette perspective est d'autant plus préoccupante que mon mari et moi approchons de la fin de notre carrière. Nous nous interrogeons sur l'impact de ce projet et sur la possibilité de transmission de notre ferme.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Olivier MARTY répond qu'il existe des règles de sécurité strictes imposées à la SNCF par l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Ces règles établissent des exigences élevées en termes de sécurité et de gestion des risques pour les passages à niveau (PN) lorsqu'une ligne, n'ayant pas été exploitée depuis plus de cinq ans, est rouverte. Cette réglementation a conduit à un examen approfondi de l'ensemble des PN, afin de garantir que le volet sécurité du projet puisse être validé par l'Établissement public de sécurité ferroviaire. Cela implique la suppression de certains PN, des aménagements sur d'autres, et l'étude de solutions alternatives permettant de traverser la voie ferrée sans recourir à tous les PN existants aujourd'hui, qui peuvent poser des difficultés pour les usagers. Olivier MARTY précise que sera prise en compte cette réalité dans le projet, chaque situation étant analysée avec soin. Les passages à niveau sont utilisés soit pour

relier deux sites *via* des trajets routiers empruntés par de nombreuses personnes, soit dans des contextes plus spécifiques. Il ajoute que SNCF Réseau comprend les préoccupations exprimées et s'assurera que chaque cas soit minutieusement examiné pour adapter la suppression des PN de manière appropriée. Cependant, à ce stade du projet, il est difficile de fournir davantage de détails.

Intervenant 14 (habitant de Précilhon)

- Je n'ai pas pu assister aux précédentes réunions. Je suis arrivé avec des incertitudes en me disant que la Région et la SNCF pourraient me rassurer sur le projet. La présentation qui a été faite rajoute encore plus de questions à mes incertitudes. Sur le sujet de la santé, je trouve que les intervenants répondent avec la question du service public de transport sans toutefois donner d'explication. Le sujet du tourisme a également été évoqué alors qu'il devrait être traité lors d'une table-ronde.
- Existe-t-il un exemple européen dans un territoire de montagne ou piémont équivalent montrant des retombées positives ?
- Des études sont réalisées depuis 2017. Aujourd'hui, fin 2024, avec un début de travaux en 2027, des questions techniques ont été posées et aucun élément de réponse n'a été apporté.

Intervenante 15 (habitante d'Oloron-Sainte-Marie)

- Je m'exprime à titre personnel, bien que j'aie des engagements au nom d'une association. Je souhaite souligner qu'il existe déjà des zones en haute-montagne qui sont interdites d'accès en raison d'une surfréquentation touristique. Il est important de promouvoir le tourisme, mais prenons l'exemple du plateau de Sanchèse, où il n'est désormais plus possible d'accéder en voiture, ou celui d'Ayous, où les parkings sont désormais payants afin de limiter l'afflux touristique. Je m'interroge sur la nécessité d'augmenter encore le flux touristique dans la vallée, et me demande s'il ne serait pas préférable de répartir cette fréquentation. Il existe également des difficultés de logement pour les habitants locaux de la vallée. Selon moi, il serait plus pertinent de privilégier les habitants pour l'accès au logement, plutôt que de prioriser les touristes. Si le projet venait à se réaliser, cela risquerait d'intensifier la pression sur l'hébergement local. Enfin, je rappelle que la loi ZAN (zéro artificialisation nette) a réduit le nombre de terrains constructibles, et que les plans de prévention des risques ont été modifiés en raison du réchauffement climatique, ce qui a réduit les zones disponibles pour la construction. Je ne suis pas convaincue que l'introduction d'un train touristique soit la solution la plus appropriée pour la vallée.
- Je regrette ne pas avoir eu dans la présentation des chiffres concernant les catégories socio-économiques des personnes utilisant le train. Est-ce pour les TGV ? Les riches ? Une vallée va être détruite pour faire un Disneyland vert pour les plus riches bordelais. Je ne suis pas d'accord.
- Eurolines serait opérateur pour les trains longue distance pour les voyageurs ?

- Le représentant espagnol a affirmé durant la table ronde que ce train en vallée d’Aspe était destiné à mettre le pied à l’étrier pour le transport, mais qu’ensuite, il faudrait un autre train ailleurs dans les Pyrénées.
- Est-il possible de confirmer qu’en dessous 350 kilomètres de transport, le fret ferroviaire n’est pas rentable ?
- Concernant l’enquête publique, j’ai espoir que la présentation globale du projet soit fournie. Selon moi, pour une enquête publique qui concerne également l’Espagne, il est essentiel que la présentation couvre l’ensemble du projet. Ayant exploré le côté espagnol, j’ai vu des cartes représentant les entreprises et un axe central, appelé « Central six » au cœur des Pyrénées. Je m’attendais donc à voir ce type de carte présentée ce soir. En l’absence de ces informations, je pourrais attaquer le projet après l’enquête publique. J’insiste sur l’importance d’incorporer toutes les données disponibles, y compris celles en provenance d’Espagne. Selon moi, il y avait suffisamment d’informations à partager ce soir pour alimenter la réflexion. Je souhaite également mettre en lumière deux passages du dossier de concertation : la page 54, où il est précisé que l’absence d’offre de transport de marchandises remettrait en question le projet, et la page 56, qui stipule qu’en l’absence d’un train à vocation touristique, il n’y aurait aucune incidence directe sur le projet. Je considère que ces deux déclarations expliquent clairement la raison d’être de ce projet.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Il remercie les participants pour les expressions des participants qui seront reversées à la concertation. Sur la question du tourisme qui se pose, est-il intéressant pour la vallée d’attirer plus de touristes ? La vallée a-t-elle davantage un intérêt à limiter les touristes ? Il précise que la SNCF n’a pas d’avis tranché sur la question, qui est mise en débat justement grâce à la densification de l’offre voyageur dans le projet. Il ajoute que SNCF Réseau prend note des impacts potentiels que cela pourrait avoir sur les questions de logements. Ce sont des questions qui remontent également dans d’autres zones touristiques.
- Sur une desserte en montagne, il rappelle que SNCF Réseau n’est pas dans le cas de figure d’une liaison TGV. Entre Paris et Lyon, il y a un TGV toutes les trois minutes avec une capacité de 1000 places un volume sans commune mesure avec le présent projet.
- Eurolines est une compagnie de cars. Il n’est pas possible, à ce stade du projet, de citer l’entreprise qui serait l’entreprise exploitante d’un train longue distance entre Pau et Saragosse.
- A ce stade du projet, il n’est pas possible de répondre aux questions relatives à la rentabilité du projet ou plus largement, de présenter des études qui ne sont pas encore réalisées. Dans l’hypothèse où le projet était confirmé, toutes ces informations seraient mises à la disposition du public, dans le cadre de l’enquête publique. Chacun se fera sa propre opinion. L’équipe-projet en est consciente. Il existe des voies de recours, chacun est libre d’y faire appel.

Intervenant 16

- Juridiquement, est-il écrit quelque chose sur le fait qu'il n'y ait plus de camions en vallée d'Aspe si cette autoroute ferroviaire était créée ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Sur les camions en vallée d'Aspe et leur restriction, la question demeure posée et non tranchée. Elle est posée parce qu'elle relève de la compétence des Etats. Il précise qu'il s'agit dans le cas présent d'un flux international. En effet, le tunnel du Somport est un tunnel routier et international. La route qui vient du tunnel est une route nationale, c'est également l'Etat qui est concerné.

Intervenant 17 (habitant de Bedous)

- Pourquoi le projet existe-t-il ? Personne ne l'a jamais mentionné.
- Il avait été mentionné un grand maximum de 50 trains concernant le projet de réouverture. Je demande une confirmation à SNCF Réseau. Dans une journée, il y a 24 heures. Si un train part toutes les demi-heures, parmi ces 48 trains, quels seront ceux qui transporteront des touristes ? Un train de fret lourd arrivera rapidement derrière et devra circuler à grande vitesse. Je me demande alors si les trains à vocation touristique, destinés à transporter les voyageurs avec leurs vélos, seront eux aussi dirigés vers ces voies d'évitement, ce qui soulève des problèmes techniques. Je souhaite conclure en exprimant mes doutes quant à l'impact du projet sur le tourisme. En revanche, je suis convaincu que cela pourrait le freiner. Les touristes risquent de ne pas venir en raison des trains à grande vitesse qui traverseront la vallée.

Intervenant 18

- J'ai lu un article dans *La Tribune* concernant des essais effectués sur des trains de marchandises circulant entre le port de Cherbourg et Mouguerre. Ces essais ont révélé que les trains circuleront à une vitesse de 5 km/h et mesureront 600 mètres de long. Pendant ces essais, la population sera informée. Par la suite, ces trains de marchandises continueront leur trajet vers Mouguerre, puis se rendront en Espagne. Il est prévu qu'il y ait plusieurs trains de marchandises, ce qui implique que ces trains devront emprunter la voie ferrée pour Hendaye ou Irun, obligeant ainsi à la réactivation de cette ligne. Parmi ces trains, certains wagons pourraient-ils dévier à Mouguerre pour être redirigés par la ligne de Pau vers Tarbes, puis revenir à Canfranc avant d'être envoyés à destination ? De plus, je me demande si quelqu'un a examiné la distance entre Saragosse-Plaza et Dax via Irun, comparée à la distance passant par Canfranc pour atteindre Dax. Je doute du nombre de wagons de marchandises qui pourraient réellement passer par Canfranc, surtout dans le contexte de la construction d'un TGV entre Saragosse et Irun. Je souhaite conclure que le projet de réouverture de la ligne semble plus une question politique qu'une question ferroviaire : le président de la Région Nouvelle-Aquitaine a été nommé enfant adoptif de Canfranc. Selon moi, il s'agit davantage d'une volonté des politiciens de laisser une trace de leur passage que d'une véritable nécessité ferroviaire.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- La Nouvelle-Aquitaine et l’Aragon sont à l’origine du projet. En ce qui concerne le porteur public en France, il s’agit de la région Nouvelle-Aquitaine.
- 50 trains vont circuler entre Pau et Oloron. Sur la partie non-circulée, au-delà de Bedous, circuleront 30 trains. Des trains de voyageurs TER auront des terminus intermédiaires dans la vallée, comme Oloron, Bedous, Bidos. Sur ces 50 trains au départ et 30 à l’arrivée, 20 d’entre eux sont des trains de marchandises. Il sera tout à fait possible de faire se croiser des trains de voyageurs et de marchandises. Ces sujets sont maîtrisés à l’échelle nationale et ne mettent personnes en risque.
- Sur la question de l’autoroute ferroviaire Cherbourg – Mouguerre, il n’y a pas de connexions entre Cherbourg – Mouguerre et Pau – Canfranc.

Intervenante 19

- Dans l’éventualité où le projet aurait lieu, à quel moment serait présenté le détail des expropriations ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Sur le volet expropriation qui demeure une préoccupation importante, le projet devra être affiné par rapport à l’impact foncier. Les remaniements de trajets liés à des suppression de passages à niveau auront des incidences. La déclaration d’utilité publique donne le cadre de la possibilité d’expropriation qui intervient si et seulement si il n’y pas d’accord à l’amiable pour une transaction foncière. Par la suite, dans le détail, tout ceux qui risquent d’être concernés par le sujet foncier seront contactés. Aujourd’hui, le projet se situe en amont de cette étude fine et nécessairement individualisée.

Au bout d’1h45 de présentation et d’échanges sur les 2 heures de rencontre annoncées, l’animatrice propose aux participants la tenue d’un atelier, comme prévu initialement, sur le rôle que peut jouer la ligne dans le développement économique du territoire et sous quelle condition elle pourrait jouer un rôle. Comment faire de cette ligne un projet de territoire ? Compte tenu de l’heure tardive, elle demande aux participants s’ils préfèrent continuer les temps de questions/réponses ou participer à cet atelier.

Un seul participant souhaite la tenue de l’atelier, tous les autres participants préfèrent poursuivre les échanges sur le format questions/réponses.

Au regard de l’expression du public, l’animatrice annonce la poursuite des échanges et redonne la parole au public.

Intervenant 20

- Je souhaite évoquer le portique. Pourquoi ne pas mettre un péage ? Il existe un portique, mais pourquoi ne pas ajouter un péage ?

- Combien de mouvements de trains y-aurait-il à Bedous, sachant qu’il y a une voie d’évitement ? Est-il possible d’avoir une estimation ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- La question d’un portique écotaxe se pose. La RN134 est française et sous responsabilité de l’Etat. Cela appartient à l’Etat d’activer ou de réactiver un projet dont on sait ce qu’il est advenu il y a quelques années et qui pourrait contribuer au report modal. Il illustre son propos en prenant l’exemple de la communauté européenne d’Alsace, qui a décidé la création d’une écotaxe sur une voie autoroutière en réponse à une décision similaire côté allemand.
- Bedous ne sera pas une grande gare de manœuvre : 30 trains iront ou reviendront de Canfranc, voire au-delà, et passeront par Bedous sans opération de manœuvre ni de remaniements. S’y ajoutent 6 trains, 3 dans chaque sens, Pau-Bedous-Pau avec un terminus Bedous. Ces 3 allers-retours peuvent donner lieu à un arrêt pour la descente des voyageurs venant de Pau et un départ vers Pau sans manœuvre, sauf si le fait d’écarter le train sur une voie de stationnement s’avère nécessaire. Au maximum, 6 trains sont donc concernés par un terminus Bedous.

Intervenant 21

- Je remarque qu’à Safran et chez Lindt, des centaines de voitures sont présentes chaque jour. En comparaison, seulement 15 voyageurs empruntent le train, alors que près de 1000 personnes travaillent dans ces entreprises. Les parkings sont remplis de centaines de voitures. Je me demande quel type de maillage pourrait être mis en place pour réduire le nombre de voitures dans ces parkings. Par exemple, serait-il utile d’établir un réseau de transport vers Arudy ? Selon moi, un tel maillage devrait couvrir de nombreuses zones, mais je considère que cela semble irréalisable.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- En ce qui concerne Safran et les voyageurs, le projet de réouverture de la ligne ne prévoit pas la création de nouvelles lignes vers d’autres destinations. La question essentielle est celle de la densification du trafic sur la ligne existante, afin d’offrir une meilleure desserte aux voyageurs.

Intervenant 22

- Comment un train de 400 mètres de long peut-il passer le tunnel hélicoïdal ?
- Est-ce qu’un nouveau tunnel sera percé pour ce train-là ?
- Le train de voyageurs sera derrière le train de marchandises ou devant, s’il n’y qu’une seule voie ?

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Sur la partie technique, le tunnel hélicoïdal est adapté à n'importe quelle circulation de trains quelle que soit la longueur. Les limites de longueur des trains sont plutôt liées à la pente de la voie.
- Concernant la succession des trains, la signalisation interdit d'avoir deux trains en même temps sur un tronçon de voie unique. Un même tronçon, c'est la ligne ferroviaire située entre deux évitements. Les voies d'évitement permettent aux trains de se croiser.

Intervenant 23 (habitant de Sarrance)

- J'interviens à titre privé ce soir, bien que je fasse partie du CRELOC. Cela fait longtemps que je milite pour la réouverture de cette ligne. Je le faisais à l'époque du tunnel routier. J'étais contre ce tunnel routier. Je pensais et pense toujours qu'aujourd'hui, la voie ferrée est une alternative crédible au trafic de camions. J'ajoute qu'il faut impérativement trouver des solutions pour interdire le trafic routier de poids-lourds. Ils se reporteront ou pas sur le train, c'est leur choix, mais il faut l'interdire. C'est une zone de montagne, une zone fragile. La circulation incessante des poids-lourds fragilise l'infrastructure de la RN134. Cela est moins vrai pour le rail. Les anciens avaient bien fait leur travail. Hormis le pont de l'Estanguet, victime d'un accident, un seul autre pont est parti dans le gave à cause des crues sur la partie qui n'était plus circulée entre Pau et Bedous. Le reste de l'emprise est resté en très bon état. Il y aura des frais, mais ils ne seront pas nécessairement si élevés. Avant, on roulait sur un écartement côté français et il fallait changer de train pour pouvoir continuer à rouler côté espagnol. Aujourd'hui, grâce à ce projet, il est possible de partir de Pau et d'arriver à Saragosse sans descendre du train, de même pour les marchandises. Il semble que cet argument rende le projet plus pertinent qu'il ne l'était. Lorsque la première réunion de concertation a été lancée à Oloron, il y avait des réflexions sur le fait que dans l'enquête publique, il serait nécessaire de comparer les impacts de la route et du rail afin que les gens puissent choisir telle ou telle solution. Cela fait partie des obligations des maîtres d'ouvrage. Le public est aujourd'hui averti des questions environnementales, du réchauffement climatique, et de la congestion de la route. En vallée d'Aspe, nous nous rendons tous compte que nous mettons moins de temps pour aller à Oloron depuis les intempéries de septembre et l'arrêt de la circulation des poids-lourds. Cela ne va pas durer. Pour toutes ces raisons, je suis favorable à ce projet.

Intervenante 24

- J'apprécie votre propos, mais il s'entend à condition qu'il y ait un réel report modal sur le train. Aujourd'hui, rien n'est garanti. Pour l'avoir entendu il y a très longtemps dans une émission où il n'y avait que des ingénieurs sur France Culture, il était dit qu'à partir du moment où il y a ouverture d'une voie ferrée, il y a doublement du trafic de camions. D'autre part, à quel moment les habitants vont-ils avoir une information sur les infrastructures complémentaires à la ligne qui vont être mises un peu partout : les murs anti-bruit ? A quoi cela va-t-il ressembler ? Quand est-ce que seront présentés les

nouveaux passages à niveau ? L'ensemble des infrastructures prévues ? A quoi ressemblera un train de 400 mètres de long et le bruit qu'il fera ?

Intervenant 25

- Je souhaiterais revenir sur la question du péage en vallée d'Aspe. Selon moi, si des péages sont instaurés, les transporteurs devront les payer. Une fois ces paiements effectués, aucun habitant de la vallée d'Aspe ne pourra plus se plaindre. Au Pays basque, tant du côté français qu'espagnol, le péage est déjà en place. Les autoroutes sont gérées par Veolia. Les transporteurs répercuteront le coût du péage sur le prix du transport, ce qui signifie que ce sont les consommateurs qui en supporteront finalement la charge, comme c'est souvent le cas.
- La SNCF a parlé du tunnel hélicoïdal. Quel est le rayon de courbure dans la vallée d'Aspe de la voie de chemin de fer ? Avant, les wagons étaient plus courts. Quelle est la longueur d'un wagon d'aujourd'hui ? 22mètres ? Si le rayon de courbure, avec une ligne vieille, n'est pas suffisamment grand, automatiquement les trains vont dérailler.
- Il y a trois mois, dans les sous-sols de Madrid, un incident de déraillement a eu lieu. Un TGV était en panne et un autre TGV l'emportait en remorque pour réparation. Le problème a surgi lorsqu'une pente, bien que modeste, a empêché le TGV d'atteindre la vitesse nécessaire pour grimper. En communication avec les contrôleurs de la voie, le conducteur a demandé de reculer pour reprendre de la vitesse et pouvoir franchir la pente. Mais en reculant, le TGV remorqué s'est détaché et a commencé à rouler en marche arrière sur 4-5 km, prenant de la vitesse. Heureusement, un opérateur a eu la présence d'esprit de dévier le train en actionnant les aiguillages, ce qui a permis de dérailler le TGV de manière contrôlée et de l'arrêter contre les parois du tunnel. Cet acte a été crucial pour éviter une catastrophe. La question se pose : comment se fait-il que les freins de secours n'aient pas fonctionné ? Si un tel incident peut survenir dans un cadre aussi maîtrisé, imaginez les risques avec les trains de marchandises qui circuleraient dans ce projet, montant et descendant les pentes.

Réponse de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- La configuration de la ligne ou du matériel est adaptée afin que le train puisse circuler sans dérailler sur cette voie. Le premier rayon de courbure important rencontré sur la ligne se situe en sortant de Pau, lorsque l'on prend le pont polygonal au-dessus du gave. Il n'est pas utile d'aller en haute-vallée pour avoir une courbe importante.

Intervenant 26

- Il y a un portique, il faut faire payer les gens.

Intervenante 27 (habitante d'Oloron)

- J'étais favorable au portique jusqu'à ce qu'on me donne l'information suivante. J'ai compris que 1000 euros étaient perdus par jour. Je n'ai pas bien saisi si c'était 1000 euros par transporteur ou 1000 euros par camion qui passe actuellement. J'ai entendu ce chiffre de 1000 euros par jour, voire 2000 euros. Comment un portique pourrait-il concurrencer ces 2000 euros que cela leur coûte chaque jour ? Je rejoins l'avis de monsieur : ils absorberont le prix dans leur business plan. Entre l'Alsace et l'Allemagne, un portique a été mis en place. Lors de l'enquête publique, il faudra présenter l'impact de ce portique. Est-ce qu'on constate une réelle diminution du trafic ?
- Page 56 du dossier de concertation « dans l'hypothèse où l'offre de service de transport voyageur international n'était pas maintenue, les sillons horaires libérées seraient alors réutilisées » mais pour quoi ? Pour du transport de marchandises, évidemment.

Intervenant 28

- Je suis exploitant ferroviaire et transporte beaucoup de marchandises. J'ai entendu beaucoup de belles choses à propos du transport de marchandises par le rail. Si c'était aussi peu cher de transporter des marchandises par le rail, j'en serais très content. Il faut dire qu'aujourd'hui en France, le transport de marchandises ne fait que décliner. Il est possible de mettre des portiques et de penser que les camions vont se détourner, mais cela ne sera pas pour ces raisons que les trains de marchandises seront remplis. Le transport de marchandises, aujourd'hui, est libéralisé. Ce sont des entreprises privées qui l'organisent. Ces entreprises ont besoin, pour payer leurs actionnaires et leurs salariés, d'être rentables. À chaque fois qu'un sillon se libère, il n'y aura pas un train de marchandises à la place d'un train de voyageurs. Ce n'est pas comme cela que cela va se passer. Il s'agit plutôt de la capacité de transport de marchandises qui est disponible. Ce n'est pas parce qu'on vous dit 10 trains ou 10 sillons de prévus que vous en aurez bien 10. Pour avoir 10 trains de marchandises, il faut 10 chargeurs ou entreprises, et un nombre important de locomotives. Il n'y aura pas d'entreprises qui arriveront et diront : « Pas de problème, je vais me mettre entre Saragosse et Pau avec deux réglementations différentes ; » Cela ne se passera pas ainsi. Il faut voir ce projet comme une possibilité d'ouvrir un flux longue distance, mais ce n'est qu'une possibilité. Il n'est pas possible d'opposer la route et le rail. Objectivement, le rail ne pourra pas absorber toute la route. Aujourd'hui, plus la situation évolue, plus le nombre de camions augmente. Le projet, c'est la possibilité de dire qu'une partie de ce trafic de marchandises peut passer par le rail, mais c'est une possibilité, pour un certain type de transport, un coût fixe important.
- On parle beaucoup de longue distance, d'international, de longs flux. Il y a des oppositions et des soutiens. On sent le doute. Que se passera-t-il pour la vallée ? Il faut clairement dans le projet ajouter une dimension locale. Il doit aussi servir aux gens du coin et aux touristes. Aujourd'hui, ce projet servira utilement à tout le monde. Le rail ne va pas révolutionner la situation. Il ne va pas absorber tous les flux routiers, mais il ne va pas non plus tout dégrader. Les vallées qui aujourd'hui se servent du chemin de fer, en France et à l'étranger, cela existe. Cela ne change pas radicalement le paysage. Par

exemple, dans les Alpes, en Suisse, vers l’Autriche, en Allemagne. Il y a besoin d’un train régulier et fiable. Chaque fois qu’il y a un problème de train sur la ligne, les gens ne prennent jamais l’autocar de report, ils préfèrent la voiture. Il faut un train efficace et fiable pour que les gens l’utilisent.

Intervenant 29

- Je ne suis pas d’accord. Derrière, il y a le gouvernement espagnol. Je souhaiterais renchérir en affirmant que ce transporteur ferroviaire défend son pain, quand moi, je défends ma vallée. Il n’y aura plus de TER, il n’y aura que des bus. Personne ne considère les habitants de vallée.

Réponses de Olivier MARTY (SNCF Réseau)

- Olivier MARTY souligne qu’il ne commentera pas l’expression des avis et des remarques. En revanche, l’appréciation globale de la différence entre le transport par route et par rail tient à de nombreuses composantes. L’environnement, le réchauffement climatique, la congestion de la route sont évoqués. D’autres ont cité le bruit. Il souhaiterait également citer la question de la sécurité qui est une composante essentielle lorsque la question du développement ferroviaire est soulevée.
- Sur la question de l’impact de la fermeture de la RN134, ce qui a été évoqué par le directeur général des transports du gouvernement d’Aragon à la table-ronde organisée le 14 novembre, c’était davantage un chiffre global de perte pour le monde des transporteurs côté Saragosse. Il était question d’un million de perte par semaine ou de manque à gagner par semaine.
- Sur l’équilibre marchandises – voyageurs, il est proposé dans le projet, un développement de trafic marchandise qui aujourd’hui n’existe pas sur la ligne telle qu’elle est aujourd’hui configurée. Il est proposé aussi un développement du trafic voyageurs. Ce n’est pas un projet qui vise à réduire, voire supprimer le trafic voyageurs pour laisser la place au trafic marchandises. Il s’agit bien des deux, du trafic voyageurs à vocation internationale, et du trafic voyageurs renforcé à vocation locale.
- Olivier MARTY précise comprendre qu’il puisse y avoir des doutes. Ce qui peut être préoccupant, et les participants l’ont exprimé, c’est une composante du projet qui en aborde plusieurs. Il s’agit cependant d’apprécier une offre ferroviaire globale, d’intérêt public, permise par la réouverture de ce tronçon.

CONCLUSION

Monsieur PASQUET, garant de la CNDP, remercie les participants pour leurs contributions et souligne que toutes les remarques, y compris sur le bilan socio-économique, seront prises en compte dans le dossier d'enquête publique. Il insiste sur l'importance de ce bilan, précisant qu'il ne sera pas abstrait et qu'il intégrera toutes les contributions faites lors de cette réunion.

La réunion de clôture de la concertation aura lieu le 16 décembre, le clôture de la concertation interviendra le 20 décembre. Il rappelle que la concertation porte sur deux volets : l'impact environnemental et l'impact socio-économique.

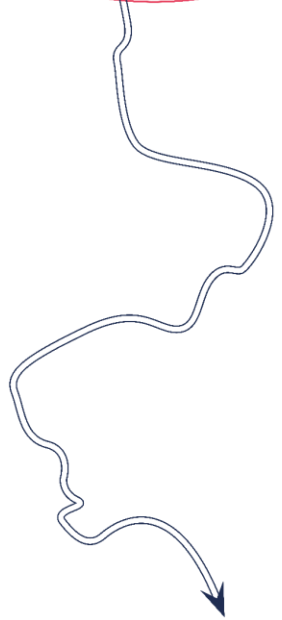
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Réunion de clôture

16 décembre 2024
Oloron-Sainte-Marie





vers
SARAGOSSE

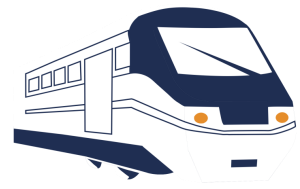


PROPOS INTRODUCTIFS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





Bernard UTHURRY

Maire d'Oloron-Sainte-Marie

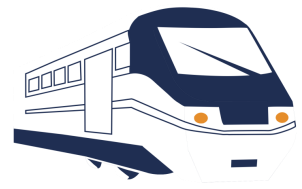
Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn

Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine



Avec nous ce soir

- **Alain ROUSSET**, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
- **Jorge AZCÓN NAVARRO**, Président d'Aragon
- **Matthieu CHABANEL**, Président Directeur Général, SNCF Réseau
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP



Déroulé de la réunion

19h
Lancement
de la réunion

Propos
introdutifs

CONCERTATION 2024
Questions et contributions du public

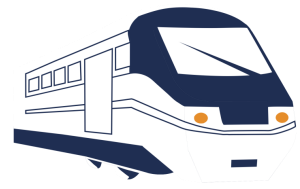
Temps de clôture

La concertation en
quelques chiffres



Vos observations,
vos questions

21h00
Clôture



Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



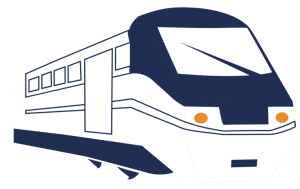
Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue



Le site de la concertation

Jusqu'au 20 décembre



<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

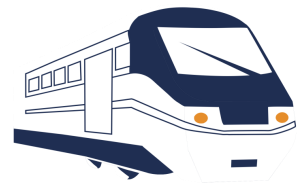


Pour s'informer

- Les rendez-vous de la concertation
- L'actualité de la concertation
- Les documents de la concertation
- Ressources: en savoir plus
- Les fiches thématiques

Pour contribuer et poser des questions

- Espace « Exprimez-vous »



Informations pratiques

Jusqu'au 20 décembre

CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
contributions ou questions portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

CONTACTER LES GARANTS DE LA CNDP
contributions ou questions portant sur la concertation

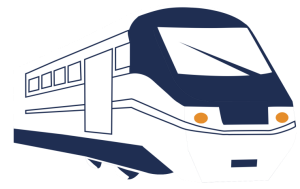
CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75007 PARIS

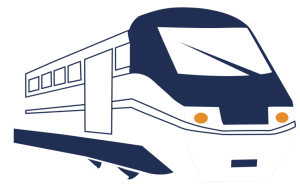
marion.thenet@garant-cndp.fr

richard.pasquet@garant-cndp.fr



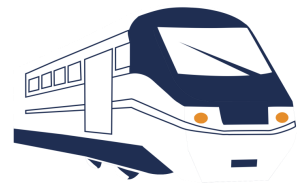
Alain ROUSSET

Président de la Région Nouvelle-Aquitaine



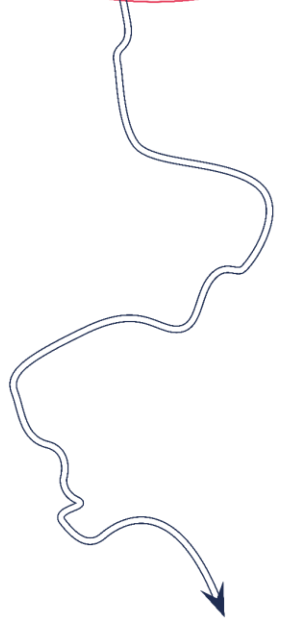
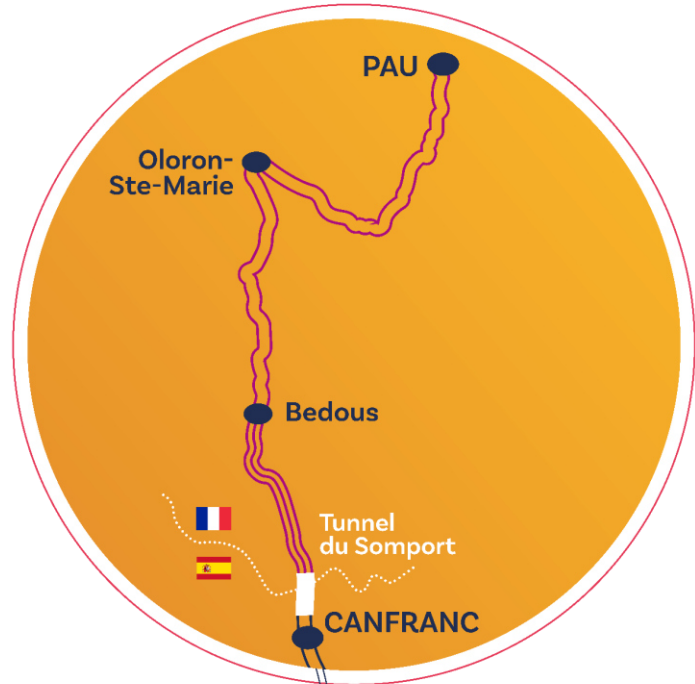
Jorge AZCÓN NAVARRO

Président d'Aragon



Matthieu CHABANEL

Président Directeur Général, SNCF Réseau



vers
SARAGOSSE



LE MOT DES GARANTS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
 Concertation préalable du public



La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

Habilitée à prendre des décisions en son nom propre



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

Ne dépend ni des responsables des projets, ni du pouvoir politique



Elle défend un droit :

“
Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.
”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Un droit qui sert à quoi ?

A débattre du bien fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises

Pourquoi ce projet ?

A débattre des conditions à réunir pour sa mise en œuvre

Comment ?

A débattre des caractéristiques du projet, de ses impacts sur l'environnement, du moyen de les éviter, des les réduire ou de les compenser

À quelles conditions ?

A permettre l'information et la participation de tous et de toutes tout au long de la vie du projet.

Du suivi dans le temps

Les 6 principes de la CNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Les missions du garant

En amont du lancement de la concertation, il réalise une **étude de contexte** auprès des différents acteurs et parties prenantes du projet afin de conseiller utilement le maître d'ouvrage pour l'élaboration du dossier, des modalités et du calendrier de la concertation .

Pendant la concertation,

- il **veille à la qualité et à la sincérité des informations diffusées** sur le projet et au respect des étapes du processus décisionnel auprès des populations concernées;
- il **favorise l'expression** des participants à la concertation ;
- il assure **un rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

Les missions du garant

Dans le délai d'un mois, au terme de la concertation préalable, il réalise un **bilan** de celle-ci et résume la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une **synthèse des observations et propositions présentées** et, le cas échéant, mentionne **les évolutions du projet qui résultent de la concertation préalable**.

Le bilan de la concertation préalable est rendu public par le garant à compter de la fin de la concertation. Il fera partie constitutive du dossier d'enquête publique.

Concertation préalable

Une concertation préalable, au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement

« permet de débattre de **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** principales du projet .../... des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement** et **l'aménagement du territoire**.

Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un **projet**, son **absence de mise en œuvre**. Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable... »

et ce jusqu'à l'enquête publique.

Les particularités de la concertation préalable avec garant.e.s au titre de l'article L121-17

- Les garant.e.s transmettent au Maître d'ouvrage **leurs recommandations** à la suite de leur étude de contexte.
- **Le maître d'ouvrage est pleinement responsable** du choix des modalités, de l'organisation de concertation et de la qualité des documents supports de concertation.
- **La CNDP ne valide pas en commission** les modalités de concertation, la qualité et la complétude du dossier de concertation.
- Ultérieurement à la concertation préalable, **il n'est mis en place une concertation continue** jusqu'à l'enquête publique **que si le Maître d'ouvrage le décide.**

Qui sont les garant.e.s ?

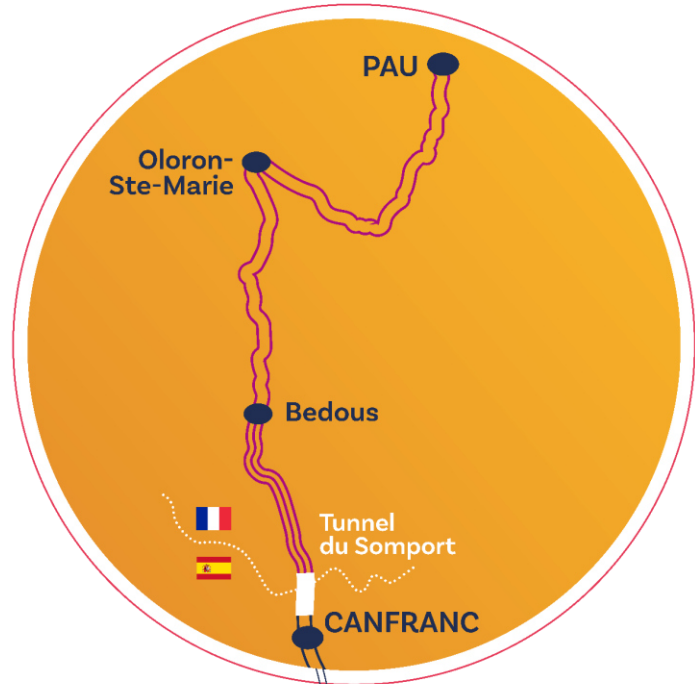
Richard Pasquet

richard.pasquet@garant-cndp.fr

Marion THENET

marion.thenet@garant-cndp.fr

CNDP - Garants de la concertation sur le projet
de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



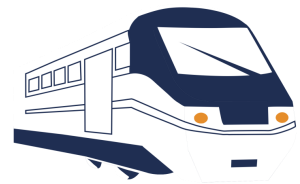
vers
SARAGOSSE

LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public





La concertation en quelques chiffres



12

RENCONTRES ORGANISÉES

2 réunions publiques – 1 table ronde – 4 ateliers thématiques – 3 rencontres mobiles – 2 rencontres en collège et lycée



4 613

DOCUMENTS DISTRIBUÉS

- 825 dossiers de concertation
- 2 130 dépliants du projet
- 770 flyers
- 238 affiches
- 650 Cartes T boîtées ou distribuées



822

PERSONNES RENCONTRÉES*



7



TERRITOIRES VISITÉS

Pau – Oloron-Sainte-Marie – Eysus – Arudy – Bedous – Accous – Lescun

546



CONTRIBUTIONS ENREGISTRÉES*

site internet – rendez-vous de la concertation – Cartes T – mails - courriers





Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

DIMENSIONNEMENT - FINANCEMENT - ALTERNATIVES

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE





L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

- **DIMENSIONNEMENT**
- **FINANCEMENT**
- **ALTERNATIVES**
- **RETOMBÉES**

« Que se passerait-il si le projet n'avait pas lieu ? Ne serait-il pas intéressant d'étudier dès à présent une alternative avec un transport modal par voie routière, non polluant ? »

Atelier « Impacts environnementaux »,
19 novembre 2024

« (...) Je n'oublie pas non plus la dimension sociale en permettant peut-être plus d'échanges et de relations entre la France et l'Espagne. Auparavant il y avait plus d'échanges entre vallées transfrontalières (...). »

1 internaute, 26 septembre 2024

« (...) Ce projet, on le fait pour l'Espagne (...). »

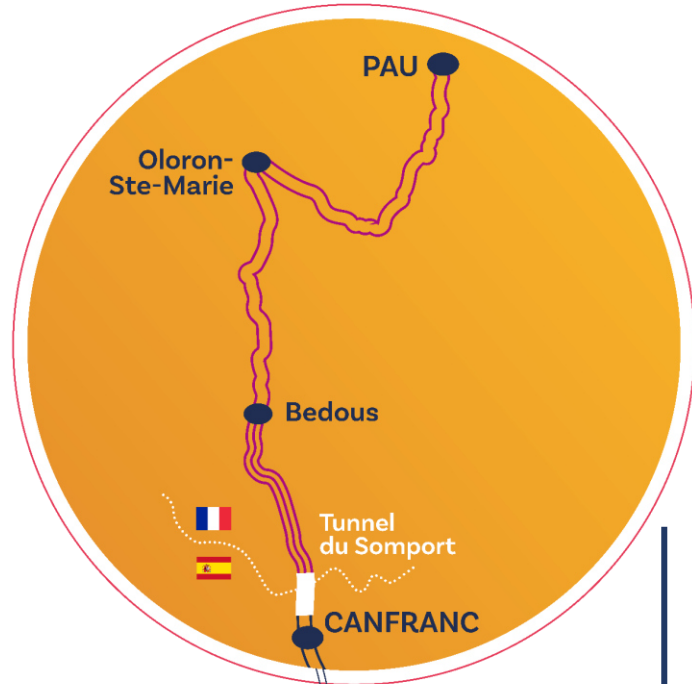
Table ronde, 14 novembre 2024

« (...) Le peu de rentabilité du transport de passagers aboutira inéluctablement à son abandon rapide, et les Aspois risquent d'avoir tous les inconvénients du train, sans n'en tirer aucun avantage (...). »

1 internaute, 03 décembre 2024

« Combien ça coûte ? »

Elève de 5e, collège d'Aspe,
04 décembre 2024



Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc SNCF RÉSEAU : EXPERTISE ET INFRASTRUCTURE

*INTEROPÉRABILITÉ – ÉLECTRIFICATION – SÉCURITÉ –
CRÉATION DE VOIES D'ÉVITEMENT – CRÉATION D'UNE
À DEUX HALTES*

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE





SNCF RÉSEAU : EXPERTISE ET INFRASTRUCTURE

- INTEROPÉRABILITÉ
- ÉLECTRIFICATION
- SÉCURITÉ
- CRÉATION DE VOIES D'ÉVITEMENT
- CRÉATION D'UNE À DEUX HALTES

« L'écartement des rails n'est pas le même en France et en Espagne, non ? »

Elève de 5e, collège
d'Aspe,
04 décembre 2024

« (...) Le système de freinage sera-t-il fiable, y a-t-il un risque de panne ? (...) »
Atelier « Impacts environnementaux »,
19 novembre 2024

« (...) Le fait qu'il n'y ait qu'une seule voie représente un point de fragilité, notamment en cas de panne ou d'obstacle sur la ligne, ce qui pourrait perturber le trafic (...). »
Réunion de lancement, 24 septembre 2024

« (...) Quand la ligne rouvrira à l'horizon 2032, sera-t-elle électrifiée avec des caténaires ou pas ? (...) »

1 internaute,
26 septembre 2024

« Dans la nuit du 6 au 7 septembre 2024, outre la RN 134, la voie ferrée actuellement désaffectée entre Urdos et Canfranc a été touchée par les intempéries. (...) Vu le profil de la ligne en Vallée d'Aspe, et au regard des déboires vécus entre Pau et Bedous depuis 2016, peut-on craindre de tels sinistres à l'avenir sur la ligne Pau Canfranc ? »

1 internaute, 20 novembre 2024

« Dans la vallée d'Aspe, il existe un réel potentiel pour produire de l'hydrogène vert. Cette énergie pourrait être utilisée pour alimenter la ligne ferroviaire (...) »

Atelier « Impacts environnementaux »,
19 novembre 2024



Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc L'OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS

*DESSERTES – FRÉQUENCE – TARIFICATION –
HORAIRES – TOURISME - INTERMODALITÉ*

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE





L'OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS

- **DESSERTES**
- **FRÉQUENCE**
- **TARIFICATION**
- **HORAIRES**
- **TOURISME**
- **INTERMODALITÉ**

« Il me semble important d'étudier les horaires à partir de Pau pour un A-R dans la journée. »

1 internaute,
7 octobre 2024

« Nous voulons un train qui desserve chaque petite gare de la vallée. »

Carte T,
12 novembre 2024

« Une gare après Bedous pour aller en randonnée en montagne ce serait pratique. »

Rencontre mobile, Arudy,
20 octobre 2024

« (...) Nous allons détruire une vallée pour faire Disneyland vert pour les plus riches bordelais ? Je ne suis pas d'accord. (...) »

Atelier « Retombées socio-économiques »,
10 décembre 2024

« (...) Avons-nous besoin de davantage de flux touristique ? Ne faut-il pas l'étaler ? (...) »

Atelier « Retombées socio-économiques »,
10 décembre 2024

« (...) Je suis favorable au report modal des voyageurs, mais sceptique face au manque de fiabilité de l'exploitation actuelle de la ligne (...). »

Atelier « Impacts environnementaux »,
8 octobre 2024

« Il faut examiner la disponibilité des places pour les vélos dans les trains, ainsi que la disponibilité des vélos à la sortie des gares (...). »

Atelier « Offre de service voyageurs »,
8 octobre 2024



Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc **LE REPORT MODAL : L'OFFRE DE SERVICE MARCHANDISES**

*FRÉQUENCE – PLATEFORMES LOGISTIQUES – FERROUTAGE
– RÉGLEMENTATION – HORAIRES*

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE





LE REPORT MODAL : L'OFFRE DE SERVICE MARCHANDISES

- FRÉQUENCE
- PLATEFORMES LOGISTIQUES
- FERROUTAGE
- RÉGLEMENTATION
- HORAIRES

« Bravo pour ce projet qui va dans le sens d'un retour à un transport de carboné. Par contre, il faut aller au bout de nos ambitions et interdire les camions sur l'axe routier et les obliger au ferroutage. »

1 internaute, 17 novembre 2024

« Je crains qu'à terme, le transport de voyageurs n'existe plus, et que la ligne soit exclusivement dédiée au transport de marchandises. »

Atelier « Impacts environnementaux »,
19 novembre 2024

« Concernant le fret local, est-ce qu'il y aura quelque chose de prévu pour les entreprises locales ? »

Réunion de lancement, 23 septembre 2024

« Où seront chargées les marchandises ? »

Elève de 5e, collège d'Aspe,
04 décembre 2024

« C'est une estimation « de début », il y aura à terme davantage de trains circulant par jour (...) »

Atelier « Impacts environnementaux »,
19 novembre 2024

« (...) Cette ligne peut servir aussi de ligne de délestage, (...) on va avoir un afflux de trafic de marchandises par Hendaye. »

Table ronde,
14 novembre 2024



Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc **LES IMPACTS SUR LA VIE QUOTIDIENNE**

*PASSAGES À NIVEAU – BRUIT – VIBRATIONS –
QUESTIONS FONCIÈRES – IMPACTS
ENVIRONNEMENTAUX – PHASE TRAVAUX*

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE





LES IMPACTS SUR LA VIE QUOTIDIENNE

- PASSAGES À NIVEAU
- BRUIT – VIBRATIONS
- QUESTIONS FONCIÈRES
- IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
- PHASE TRAVAUX

« (...) Concernant la suppression de passages à niveau, il est nécessaire que des techniciens de SNCF Réseau viennent sur site pour échanger sur des solutions à mettre en place. »

« Pour éventuellement accepter la fermeture d'un passage à niveau, nous avons besoin d'informations complémentaires. (...) »

« Est ce qu'on pourrait savoir ce que vous allez faire avant la fin du projet? »

Atelier « Passages à niveau »,
17 octobre 2024

« Les TER sont plutôt discrets et sympathiques, mais les trains de 450 mètres, de fret (malgré les études sur d'hypothétiques voies anti vibratiles, de protections acoustiques, et la mise en place d'un numéro vert (!)), seront évidemment très bruyants, feront fuir les touristes et rendront la vie impossible aux habitants. (...) »

1 internaute, 1^{er} octobre 2024

« Allez-vous interrompre la circulation des trains entre Pau et Oloron durant les travaux ? »

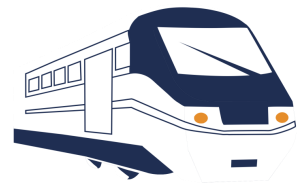
Elève de 2^e, lycée Guynemer,
03 décembre 2024

« Quelles dispositions spécifiques (...) seront prises pour prendre en compte l'augmentation des nuisances, bruit et vibrations, qui seront générées ? (...) »

1 internaute, 1^{er} octobre 2024

« (...) La ligne passe dans une zone où il y a plusieurs couples de Vautour percnoptère avec un enjeu très fort de conservation (...). Est-ce que les contraintes du chantier sont compatibles avec ces dates ? »

mail, 29 novembre 2024



Vous avez la parole

Les bons réflexes



Egalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Ecoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue



VOS OBSERVATIONS, VOS QUESTIONS



(50 min)



LES RÈGLES DU JEU

En salle

- **Levez la main** pour vous signaler ;
- Une hôtesse vous donne le micro ou prend votre contribution manuscrite ;
- **Présentez-vous** ;
- Afin de permettre à chacun de prendre la parole, **vous avez 3 minutes** pour poser une question ou contribuer.

A distance

Posez votre question ou donnez votre avis dans le module Q/R.



TEMPS DE CLOTURE

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

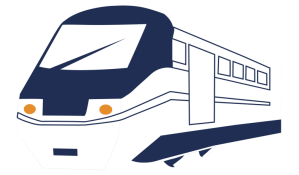
Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE



Les prochaines étapes



2024-2025



Jusqu'au 20 décembre

POUR S'INFORMER, PARTICIPER, CONTRIBUER :



<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

**CONTACTER
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**
contributions ou questions
portant sur le projet

SNCF Réseau
Valérie DE LA FUENTE
Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage
Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine
Concertation Pau-Canfranc
17 Rue Cabanac - CS 61926
33081 BORDEAUX CEDEX
bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr

**CONTACTER
LES GARANTS DE LA CNDP**
contributions ou questions
portant sur la concertation

CNDP
244 Bd. Saint-Germain
75007 PARIS
marion.thenet@garant-cndp.fr
richard.pasquet@garant-cndp.fr

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

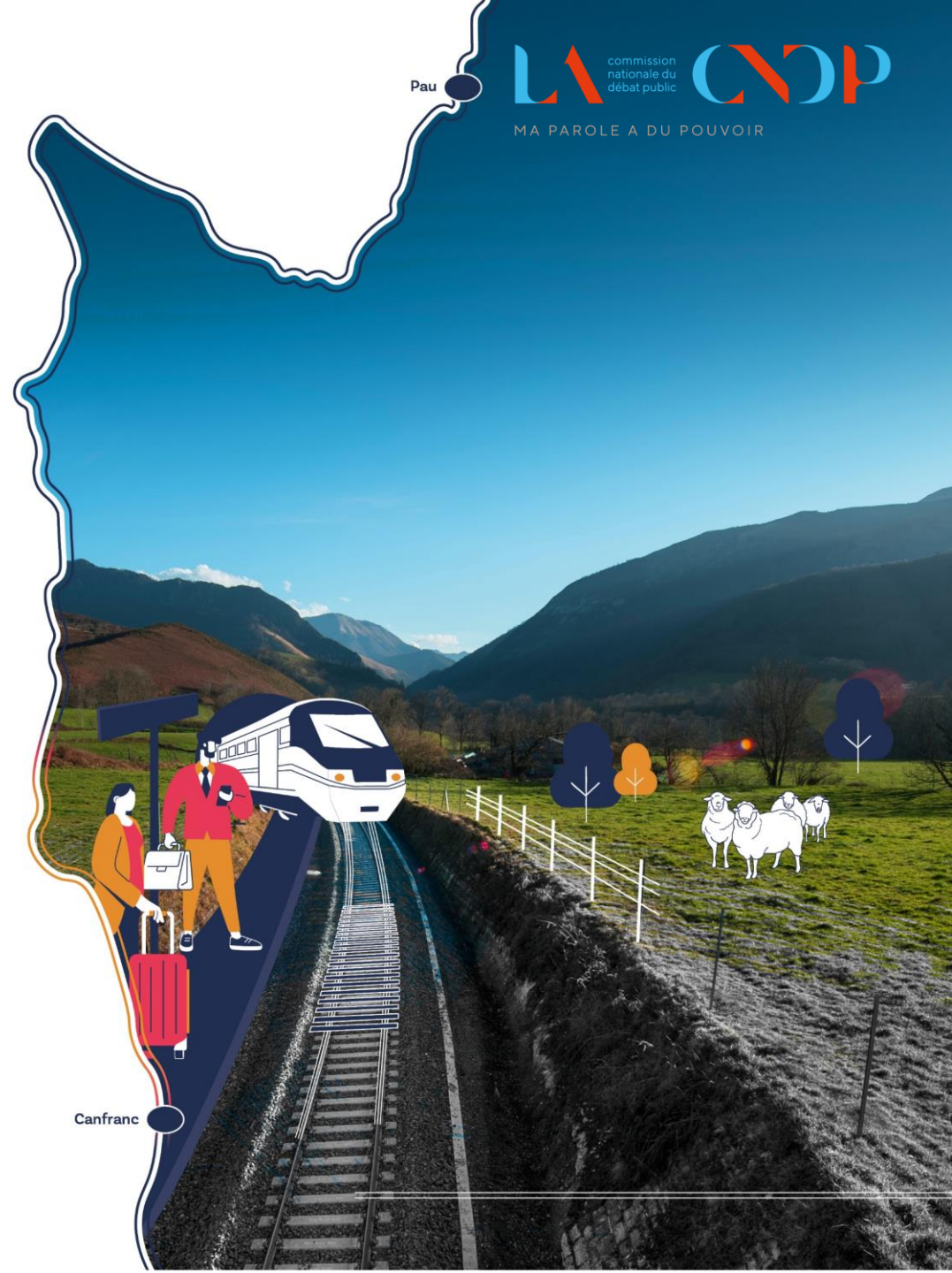
Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Merci.



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »





Compte-rendu

Réunion publique de clôture

16/12/2024, Oloron-Sainte-Marie

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n'altère en rien l'exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.

Nous vous invitons à regarder le replay de la réunion [ICI](#).



La réunion publique de clôture de la concertation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc s'est tenue le 16 décembre 2024, de 19h à 21h30, à la salle Palas, Oloron-Sainte-Marie.

La réunion était également accessible en ligne.

Elle a réuni environ 210 personnes en présentiel et 13 participants en ligne.

25 dossiers de concertation, 50 dépliants, 35 cartes T ont été distribués.

Le replay de la réunion est disponible [ICI](#).

Le support de présentation de la table ronde est disponible [ICI](#).

INTERVENANTS

La réunion de clôture a réuni en tribune :

- **Alain ROUSSET**, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
- **Jorge AZCÓN NAVARRO**, Président du gouvernement d'Aragon
 - Traduit par **Cristina MAIDAGAN**
- **Matthieu CHABANEL**, Président Directeur Général, SNCF Réseau
- **Marion THENET**, garante de la CNDP
- **Richard PASQUET**, garant de la CNDP

Etaient également présents en salle :

- **Bernard UTHURRY**, Maire d'Oloron Sainte-Marie, Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn, Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine
- **Didier DUCHIER**, Directeur Général Adjoint Mobilités, région Nouvelle-Aquitaine
- **Florent KUNC**, Directeur Régional, SNCF Gares & Connexions
- **Jean-Luc GARY**, Directeur Territorial, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine, SNCF Réseau
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine

ORDRE DU JOUR

- **Accueil du public**
- **Propos introductifs**
 - Mot de bienvenue, Groupe Rouge Vif (assistant à maîtrise d'ouvrage – animation concertation)
 - Mot d'introduction de Bernard UTHURRY, Maire d'Oloron Sainte-Marie, Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn, Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine
 - Présentation des intervenants
 - Présentation des modalités de la réunion
 - Le déroulé de la réunion
- **Prises de paroles institutionnelles**
 - Alain ROUSSET, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
 - Jorge AZCÓN NAVARRO, Président du gouvernement d'Aragon
 - Matthieu CHABANEL, Président Directeur Général, SNCF Réseau
- **Le mot des garants de la CNDP**
- **La concertation en quelques chiffres**
- **Les grandes thématiques de la concertation**
 - L'opportunité du projet
 - SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions : expertises et infrastructures
 - L'offre de service Voyageurs
 - Le report modal : l'offre de service Marchandises
 - Les impacts sur la vie quotidienne
- **Temps d'échange avec le public**
- **Conclusion**, SNCF Réseau, CNDP, Groupe Rouge Vif

BILAN QUANTITATIF DES INTERVENTIONS

19 interventions durant la réunion (en présentiel ou à distance)

- 2 interventions *via* la connexion en ligne
- 11 hommes ont pris la parole (en présentiel ou à distance)
- 6 femmes ont pris la parole (en présentiel)

1 contribution écrite transmise à l'issue de la réunion

PROPOS INTRODUCTIFS

Bernard UTHURRY, Maire d'Oloron Sainte-Marie, Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn, Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine, introduit la réunion de clôture en remerciant l'ensemble des personnes ayant participé à la concertation ainsi que ceux présents ce soir. Il ajoute que si le territoire est parfois présenté comme enclavé ou loin de tout, il est près de l'Espagne, faisant de cette problématique le principal point sur lequel travailler. Il partage enfin que si les camions ne circulent actuellement plus sur la RN134, et ce jusqu'au 20 décembre, la circulation des marchandises partagée entre le train et quelques camions de manière résiduelle pour les dessertes locales serait préférable.

L'animatrice de la réunion présente en suivant les intervenants et invités présents en tribune, mais également dans la salle. Elle précise ensuite les **modalités de la réunion**, hybride : les participants à distance ont la possibilité de participer et s'exprimer *via* le module de Questions & Réponses proposé en ligne. Elle présente enfin le **déroulé de la réunion**, dont l'objectif est de faire un état des lieux des contributions des participants depuis le 23 septembre 2024, puis de laisser la parole aux participants présents en salle et à distance.

L'animatrice rappelle que malgré le nom de la réunion, il reste possible de contribuer sur le site de la concertation www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc jusqu'au vendredi 20 décembre compris. Elle précise également que des cartes T préaffranchies sont également disponibles à l'entrée de la salle pour contribuer par courrier à la concertation, également jusqu'à vendredi.

PRISES DE PAROLES INSTITUTIONNELLES

Alain ROUSSET, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine, commence par remercier le Président Azcón pour sa présence et précise qu'ils ont participé en juillet 2024 à un événement au niveau du tunnel du Somport, afin de confirmer leur souhait commun de réouverture de la ligne. Il souligne également l'ampleur des travaux d'ores et déjà réalisés en Espagne. Il remercie ensuite M. Chabanel pour sa présence et précise que SNCF Réseau et la Région Nouvelle-Aquitaine échangent sur de nombreux projets à l'échelle du territoire. Il précise que les intempéries de septembre ont causé d'importants dégâts pour les communes de la vallée et sur la RN134, mais que la voie ferrée a tenu.

M. Rousset souligne la solidité de la voie entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous, financée à hauteur de 100 millions d'euros par la Région. Il exprime que la ligne entre Pau et Canfranc représente un lien entre la France et l'Espagne, mais également un patrimoine ferroviaire historique exceptionnel, encore en parfait état.

Il partage que la ligne entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous voit sa fréquentation augmenter et a participé au développement des communes de Bedous et Accous notamment, permettant de progressivement lever le doute sur le projet de réouverture de la ligne entre Pau et Canfranc, subsistant depuis 1970.

Jorge AZCÓN NAVARRO, Président du gouvernement d'Aragon, prend ensuite la parole, traduit par **Cristina MAIDAGAN**. Il commence par évoquer sa fille, étudiante en France et qui parle français, contrairement à lui. Il exprime son honneur d'être présent pour la présente réunion de clôture et souligne le processus de concertation qu'il qualifie d'exercice de participation citoyenne ayant permis à l'ensemble des acteurs de s'informer sur le projet et de s'exprimer. Il rappelle le soutien de longue date du gouvernement d'Aragon en faveur de la réouverture de la ligne, et pour laquelle il répond présent depuis sa prise de mandat, il y a un an et demi de cela. Il explique avoir participé à de nombreuses rencontres sur la réouverture de la ligne, avec la Nouvelle-Aquitaine et avec des autorités espagnoles et européennes, afin d'en rappeler l'importance stratégique.

Il rappelle que, durant plus de 40 ans d'activité, la ligne représentait plus qu'un lien entre la France et l'Espagne ; c'était un symbole d'innovation, d'ouverture et de coopération transfrontalière, en permettant la libre circulation des personnes et des biens avant l'Union européenne. Il précise que les temps ont changé, mais le besoin de disposer de Pyrénées centrales perméables pour les voyageurs et les marchandises demeure.

Il rajoute que la ligne s'inscrit également dans les objectifs du Pacte vert européen, que sa réouverture contribue à atteindre les objectifs fixés par Bruxelles, et que pour toutes ces raisons, elle est nécessaire à l'Espagne, la France et l'Union européenne.

Il exprime que les régions de Nouvelle-Aquitaine et d'Aragon sont convaincues que ce passage transfrontalier permettra de redynamiser économiquement et socialement les deux régions, la Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon, mais précise comprendre les réticences vis-à-vis du projet, bien que les aspects positifs de la réouverture l'emportent sur les autres aspects.

Il conclut en précisant que cette ligne symbolise l'union entre la France et l'Espagne et qu'il espère que la réunion constituera une étape décisive vers la réouverture attendue de la ligne internationale.

Matthieu CHABANEL, Président Directeur Général de SNCF Réseau, maître d'ouvrage, prend la parole pour faire part de son plaisir d'être présent pour la clôture de cette concertation préalable volontaire dont il souligne l'intérêt exprimé par le territoire. Il s'agit d'un projet d'importance pour SNCF Réseau, notamment sur les questions de décarbonation et de développement des réseaux de transport de voyageurs et de marchandises à l'échelle nationale. Il partage qu'avec SNCF Gares & Connexions, co-maître d'ouvrage, il leur semblait nécessaire d'engager ce processus de concertation préalable volontaire pour assurer l'expression de l'ensemble des opinions sur le projet. Il rejoint le discours de M. Rousset sur la qualité de la ligne historique et sur l'étape qu'a été la réouverture du tronçon entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous, dont la fréquentation croissante en démontre l'intérêt pour le territoire. Il exprime que s'il reste encore 33 kilomètres jusqu'à l'Espagne, dont 25 jusqu'au tunnel du Somport, la concertation traite justement de ce dernier tronçon.

Il partage que l'importance de cette ligne est reconnue au niveau des deux régions d'Aragon et de Nouvelle-Aquitaine, mais également au niveau de l'Europe où elle est inscrite dans le réseau transeuropéen de transport.

Il ajoute que la ligne répond aux enjeux environnementaux en permettant d'une part la décarbonation des mobilités et donc la lutte contre le changement climatique, et d'autre part en favorisant la résilience des territoires en proposant différentes modalités de transport face à l'augmentation prévue d'événements climatiques importants.

Il conclut en rappelant la motivation de SNCF Réseau vis-à-vis de ce projet : le maître d'ouvrage veillera à intégrer les contributions, craintes et atteintes exprimées lors de la concertation, tout en continuant de travailler avec les autorités espagnoles pour assurer la mise en place d'un projet interopérable facilitant la mobilité en Europe.

LE MOT DES GARANTS

Marion THENET, garante de la Commission nationale du débat public, prend la parole pour présenter la CNDP et rappeler le rôle des garants dans le processus jusqu'aux enquêtes publiques des projets qu'elle garantit. Elle souligne que les garants ne sont pas là pour s'exprimer sur le projet, mais uniquement sur le processus de concertation.

Elle précise que cette dernière réunion est l'occasion pour les participants d'interroger les intervenants présents ce soir, mais que la concertation se poursuit jusqu'au 20 décembre compris, autant *via* le site internet du projet que par les cartes T disponibles à l'accueil de la salle.

Suite à la clôture le 20 décembre au soir, **Richard PASQUET** et elle-même rédigeront un bilan afin de rendre compte des 3 mois de concertation d'un point de vue qualitatif uniquement et de manière aussi exhaustive que possible. Ce bilan public sera publié au plus tard le 20 janvier et entrainera la rédaction d'une réponse de la part de la maîtrise d'ouvrage dans les 2 mois qui suivent. S'en suivra une concertation continue qui mènera à l'enquête publique si le projet est confirmé.

Elle remercie enfin les participants de leur présence et leur rappelle qu'ils auront la possibilité de s'exprimer autant ce soir que jusqu'au 20 décembre.

LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES

L'animatrice présente les grands chiffres de la concertation préalable ayant démarré le 23 septembre, chiffres calculés le matin même de la réunion.



La concertation en quelques chiffres

12
RENCONTRES ORGANISÉES

2 réunions publiques – 1 table ronde – 4 ateliers thématiques – 3 rencontres mobiles – 2 rencontres en collège et lycée



822
PERSONNES RENCONTRÉES*



7
TERRITOIRES VISITÉS

Pau – Oloron-Sainte-Marie – Eysus – Arudy – Bedous – Accous – Lescun

4 613
DOCUMENTS DISTRIBUÉS

- 825 dossiers de concertation
- 2 130 dépliants du projet
- 770 flyers
- 238 affiches
- 650 Cartes T boîtées ou distribuées

546
CONTRIBUTIONS ENREGISTRÉES*

site internet – rendez-vous de la concertation – Cartes T – mails – courriers



* Au 16 décembre 2024, 9h



LES GRANDES THEMATIQUES DE LA CONCERTATION

L'animatrice initie ensuite un temps permettant de revenir sur les expressions des participants durant la concertation, regroupées en 5 grandes thématiques.

Thématique 1 : l'opportunité du projet

4 sous-thématiques : le dimensionnement du projet, son financement, ses alternatives et ses retombées

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

- DIMENSIONNEMENT
- FINANCEMENT
- ALTERNATIVES
- RETOMBÉES

« Que se passerait-il si le projet n'avait pas lieu ? Ne serait-il pas intéressant d'étudier dès à présent une alternative avec un transport modal par voie routière, non polluant ? »

Atelier « Impacts environnementaux », 19 novembre 2024

« (...) Je n'oublie pas non plus la dimension sociale en permettant peut-être plus d'échanges et de relations entre la France et l'Espagne. Auparavant il y avait plus d'échanges entre vallées transfrontalières (...). »

1 internaute, 26 septembre 2024

« (...) Ce projet, on le fait pour l'Espagne (...). »

Table ronde, 14 novembre 2024

« (...) Le peu de rentabilité du transport de passagers aboutira inéluctablement à son abandon rapide, et les Aspeis risquent d'avoir tous les inconvénients du train, sans n'en tirer aucun avantage (...). »

1 internaute, 03 décembre 2024

« Combien ça coûte ? »

Elève de 5e, collège d'Aspe, 04 décembre 2024



L'animatrice rappelle dans un premier temps que la concertation porte sur la réouverture de la ligne de Pau à l'entrée du tunnel du Somport. Elle inclut donc les travaux d'adaptation de la ligne en circulation entre Pau et Bedous, les travaux de remise en état de la partie entre Bedous et l'entrée du tunnel du Somport, mais également les services associés à la réouverture de la ligne. L'animatrice constate ainsi que les participants ont exprimé des interrogations sur le fait de ne pas concerter sur le tunnel et la partie espagnole de la ligne. Elle précise que plus largement, les participants à la concertation se sont interrogés sur l'envergure du projet : régionale, nationale ou internationale.

Elle exprime que les participants se sont également interrogés sur les objectifs du projet ; selon certains, il s'agit d'un projet pour l'Espagne, voire l'Aragon ; pour d'autres, c'est un projet appelé à favoriser le décloisonnement de la vallée ou rendu nécessaire par le besoin de, selon l'expression régulièrement employée durant la concertation, « sortir les camions des routes ». L'animatrice indique que les participants semblent percevoir le projet comme bénéfique pour la vallée d'Aspe ou à l'inverse, uniquement appelé à servir les extrémités de la ligne.

Alain ROUSSET prend la parole pour préciser que selon lui, que la seule alternative à ce projet est la route. Il rappelle que les Pyrénées représentent une « frontière sauvage » et que les deux passages existants sont le long de la Méditerranée ou par le Pays basque. Au Pays basque, 10 000 camions transitent quotidiennement, pour 700 en vallée d'Aspe (jusqu'à 1000 certains jours). Il rappelle que la route présente un risque, récemment et dramatiquement illustré par son effondrement consécutif aux intempéries du mois de septembre, et que ces événements risquent de se démultiplier, immobilisant ainsi les habitants et acteurs économiques des territoires français et espagnol.

Jean-Luc GARY, Directeur Territorial au sein de la Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine de SNCF Réseau, prend ensuite la parole pour rappeler que le rôle de SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage est de concevoir, en lien avec les autorités françaises et espagnoles, un projet de ligne ferroviaire interopérable entre Pau et Saragosse et permettant le transport des voyageurs et de marchandises. Il précise que le travail mené par les équipes est donc de permettre la prise de décisions éclairée sur ce projet complexe, mais sur une ligne qui a déjà été en activité.

Thématique 2 : SNCF Réseau : expertise et infrastructure

5 sous-thématiques : l'interopérabilité, l'électrification, la sécurité, les voies d'évitement et les haltes

SNCF RÉSEAU : EXPERTISE ET INFRASTRUCTURE

- INTEROPÉRABILITÉ
- ÉLECTRIFICATION
- SÉCURITÉ
- CRÉATION DE VOIES D'ÉVITEMENT
- CRÉATION D'UNE À DEUX HALTES

Callout 1: « L'écartement des rails n'est pas le même en France et en Espagne, non ? »
 Elève de 5e, collège d'Aspe, 04 décembre 2024

Callout 2: « (...) Le système de freinage sera-t-il fiable, y a-t-il un risque de panne ? (...) »
 Atelier « Impacts environnementaux », 19 novembre 2024

Callout 3: « (...) Le fait qu'il n'y ait qu'une seule voie représente un point de fragilité, notamment en cas de panne ou d'obstacle sur la ligne, ce qui pourrait perturber le trafic (...) »
 Réunion de lancement, 24 septembre 2024

Callout 4: « (...) Quand la ligne rouvrira à l'horizon 2032, sera-t-elle électrifiée avec des caténaires ou pas ? (...) »
 1 internaute, 26 septembre 2024

Callout 5: « Dans la vallée d'Aspe, il existe un réel potentiel pour produire de l'hydrogène vert. Cette énergie pourrait être utilisée pour alimenter la ligne ferroviaire (...) »
 Atelier « Impacts environnementaux », 19 novembre 2024

Callout 6: « Dans la nuit du 6 au 7 septembre 2024, outre la RN 134, la voie ferrée actuellement désaffectée entre Urdos et Canfranc a été touchée par les intempéries. (...) Vu le profil de la ligne en Vallée d'Aspe, et au regard des déboires vécus entre Pau et Bedous depuis 2016, peut-on craindre de tels sinistres à l'avenir sur la ligne Pau Canfranc ? »
 1 internaute, 20 novembre 2024

L'animatrice reprend la parole pour évoquer la question de l'infrastructure portée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et rappelle que le projet est dimensionné aussi bien pour le transport voyageurs que le transport marchandises, comme cela fut le cas historiquement, au sein d'un environnement aussi grandiose que contraint.

Elle présente le fait que cette cohabitation des trains de voyageurs et de marchandises a interpellé les participants, ainsi que la capacité de SNCF Réseau à proposer une infrastructure fiable le long d'un tracé présentant de nombreuses spécificités ; pentes, sinuosité et tunnel hélicoïdal notamment. Elle exprime que les participants se sont également inquiétés de la sécurité de la ligne pour le transport de marchandises dangereuses, mais aussi du fait des aléas climatiques récurrents et récemment illustrés dans la vallée.

Enfin elle partage les interrogations des participants sur l'interopérabilité des systèmes et des infrastructures entre la France et l'Espagne, et la capacité à effectuer un trajet de bout en bout sans rupture de charge.

Olivier MARTY, Directeur Territorial Adjoint au sein de la Direction Territoriale Nouvelle Aquitaine de SNCF Réseau, prend la parole pour appuyer l'aspect atypique de la ligne de montagne et connectée avec l'Espagne. Il précise que tout le projet est prévu pour assurer l'interopérabilité et donc la circulation de bout en bout en répondant aux problèmes d'écartement des voies et d'électrification.

Il précise que la ligne dispose de fondations solides et que le projet veillera à répondre aux risques de notre époque. Il explique que SNCF Réseau est un acteur expérimenté qui a conçu d'autres

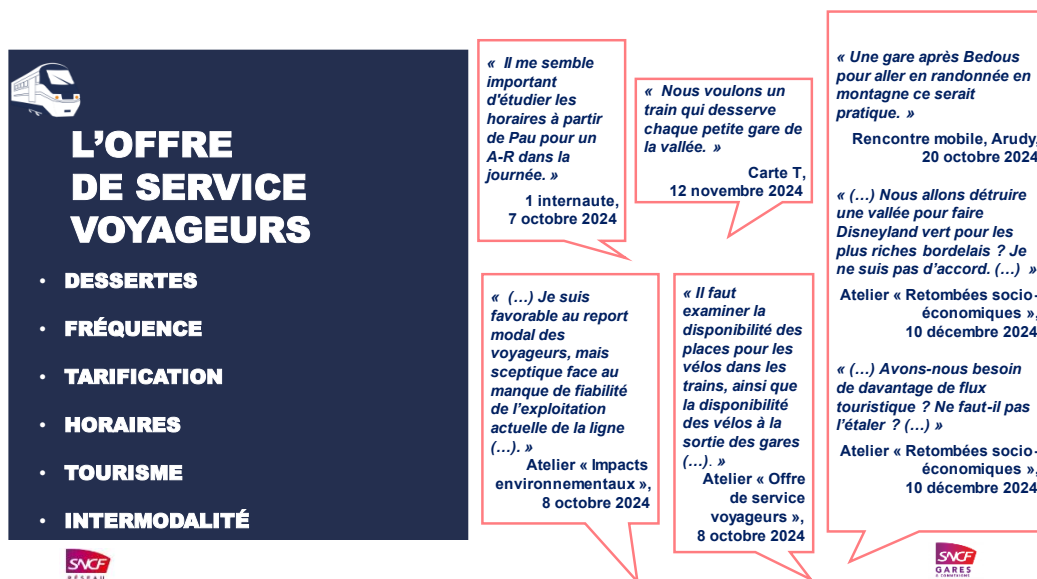
projets de montagne présentant des fortes pentes ; le projet, s’il devait être confirmé, serait adapté aux spécificités du territoire.

Concernant la ligne à voie unique, il précise que cela n’empêche pas de multiples circulations grâce à la création ou la remise en état de voies d’évitement, permettant aux trains de se croiser. Enfin il conclut que la sécurité de la ligne se partage entre l’infrastructure elle-même, pour laquelle SNCF Réseau veille à respecter l’ensemble des normes, et le matériel utilisé par les opérateurs qui l’utiliseront.

Matthieu CHABANEL, reprend la parole pour exprimer que, malgré l’ampleur du projet, il présente un ensemble de caractéristiques sur lesquelles SNCF Réseau a l’habitude de travailler et ne nécessitant donc pas d’innovations techniques qui pourraient créer une incertitude technique.

Thématique 3 : L’offre de service voyageurs

5 sous-thématiques : les dessertes et la fréquence des trains, la tarification, les horaires, le tourisme et l’intermodalité possible par la ligne



L’animatrice aborde ensuite la question de l’offre voyageurs : le renforcement de l’offre de transport voyageurs est globalement perçu comme positif, notamment par les personnes rencontrées lors des rencontres mobiles et par les élèves du collège d’Aspe et les internes du lycée Guynemer. Elle relève que l’atelier dédié à ce sujet a cependant permis de faire ressortir un fort point de vigilance ; la nécessité de garantir une exploitation fiable, où les dysfonctionnements actuellement constatés n’auraient plus lieu d’être. Elle précise que les participants ont exprimé le besoin d’adapter les horaires des trains pour accompagner les déplacements pendulaires, ainsi que d’en reconsidérer les tarifs. Elle partage que selon les publics rencontrés, la fréquentation de la ligne est présentée comme trop limitée, donc pas nécessaire, ou trop importante, donc à renforcer, notamment lors des heures de pointe.

Sur la question du développement touristique, l’animatrice relève le décalage entre les participants résidant sur la ligne circulée, qui en doutent, et les participants de la ligne non circulée, qui l’attendent, bien qu’une crainte de surtourisme ait été évoquée.

Enfin elle communique au public l’avis exprimé par les participants sur le nombre limité de dessertes entre Bedous et le tunnel du Somport, ainsi que leurs attentes en matière d’aménagement et de mise en place de solutions facilitant les « derniers kilomètres ».

Alain ROUSSET reprend la parole pour exprimer que le projet n’est pour l’instant pas encore arrêté sur la question des haltes et des prix, et que les contributions de la concertation seront étudiées sur ces sujets. Il rappelle que les TER sont un service public et que le passager ne paie qu’entre 20 et 30% du prix réel. Il précise que la vallée d’Aspe présente souvent des files de voitures et de camions, dans les deux sens, et que le projet vise à favoriser le report modal vers une plateforme ferroviaire qui existe déjà. Il exprime que la fréquentation du train augmente, autant sur la ligne Pau – Bedous qu’à l’échelle de la Nouvelle-Aquitaine, notamment aux heures de pointe. Une expérimentation est en cours, avec un système d’arrêt à la demande dans le Limousin qui présente de bons résultats.

Il relève que la mise en place d’une carte interopérable permettant le trajet de Pau jusqu’à Saragosse est théoriquement possible et sera étudiée. Enfin, il rappelle les attentes de l’Europe sur cette ligne, notamment de par son financement.

Thématique 4 : Le report modal : l’offre de service marchandises

5 sous-thématiques : la fréquence, les plateformes logistiques, le ferroutage, la réglementation, les horaires

LE REPORT MODAL : L'OFFRE DE SERVICE MARCHANDISES

- FRÉQUENCE
- PLATEFORMES LOGISTIQUES
- FERROUTAGE
- RÉGLEMENTATION
- HORAIRES

« Bravo pour ce projet qui va dans le sens d'un retour à un transport de carboné. Par contre, il faut aller au bout de nos ambitions et interdire les camions sur l'axe routier et les obliger au ferroutage. »
 1 internaute, 17 novembre 2024

« Où seront chargées les marchandises ? »
 Elève de 5e, collège d'Aspe, 04 décembre 2024

« C'est une estimation « de début », il y aura à terme davantage de trains circulant par jour (...) »
 Atelier « Impacts environnementaux », 19 novembre 2024

« Je crains qu'à terme, le transport de voyageurs n'existe plus, et que la ligne soit exclusivement dédiée au transport de marchandises. »
 Atelier « Impacts environnementaux », 19 novembre 2024

« (...) Cette ligne peut servir aussi de ligne de déestage, (...) on va avoir un afflux de trafic de marchandises par Hendaye. »
 Table ronde, 14 novembre 2024

« Concernant le fret local, est-ce qu'il y aura quelque chose de prévu pour les entreprises locales ? »
 Réunion de lancement, 23 septembre 2024

L'animatrice rappelle la tenue sur ce sujet d'une table ronde à Pau le 14 novembre dernier, mais précise que ce sujet a été abordé par les participants durant l'ensemble des rencontres et événements de la concertation. Elle partage le fait que les participants se sont notamment interrogés sur la gestion de la future exploitation, les entreprises intéressées, les arrêts des trains de marchandises et la logistique nécessaire au ferroutage. Sur la question du report modal, elle précise que des participants l'ont présenté comme le seul motif d'acceptabilité du passage des trains de marchandises.

Olivier MARTY, prend la parole pour préciser que SNCF Réseau, bien qu'en charge de l'infrastructure ferroviaire, compare le transport par rail et par route, comme le feront les chargeurs et les transporteurs. Concernant la réglementation, il rappelle que cela fait appel aux compétences des Etats français et espagnol de par l'aspect international du tronçon dont fait partie la RN134. Le report modal est ainsi un critère d'attractivité de la ligne, mais également une attente dans la définition du projet, comme c'est le cas sur d'autres autoroutes ferroviaires conçues par SNCF Réseau.

A la suite de cette intervention, les participants dans l'assistance expriment leur impatience vis-à-vis de la longueur des prises de parole. L'animatrice leur demande d'attendre la fin de la présentation de la dernière partie, relative aux impacts du projet et pour laquelle il y a de fortes attentes, avant de leur laisser le micro pour s'exprimer librement. Certains participants réitèrent leurs mécontentements, incités au silence par d'autres participants.

Thématique 4 : Les impacts sur la vie quotidienne

5 sous-thématiques : les passages à niveau, les nuisances (bruit et vibrations), les questions foncières, les impacts environnementaux et la phase travaux

LES IMPACTS SUR LA VIE QUOTIDIENNE

- PASSAGES À NIVEAU
- BRUIT – VIBRATIONS
- QUESTIONS FONCIÈRES
- IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
- PHASE TRAVAUX

« (...) Concernant la suppression de passages à niveau, il est nécessaire que des techniciens de SNCF Réseau viennent sur site pour échanger sur des solutions à mettre en place. »

« Pour éventuellement accepter la fermeture d'un passage à niveau, nous avons besoin d'informations complémentaires. (...) »

« Est ce qu'on pourrait savoir ce que vous allez faire avant la fin du projet? »

Atelier « Passages à niveau », 17 octobre 2024

« Allez-vous interrompre la circulation des trains entre Pau et Oloron durant les travaux ? »

Elève de 2^e, lycée Guynemer, 03 décembre 2024

« Quelles dispositions spécifiques (...) seront prises pour prendre en compte l'augmentation des nuisances, bruit et vibrations, qui seront générées ? (...) »

1 internaute, 1^{er} octobre 2024

« Les TER sont plutôt discrets et sympathiques, mais les trains de 450 mètres, de fret (malgré les études sur d'hypothétiques voies anti vibratiles, de protections acoustiques, et la mise en place d'un numéro vert (!)), seront évidemment très bruyants, feront fuir les touristes et rendront la vie impossible aux habitants. (...) »

1 internaute, 1^{er} octobre 2024

« (...) La ligne passe dans une zone où il y a plusieurs couples de Vautour percnoptère avec un enjeu très fort de conservation (...). Est-ce que les contraintes du chantier sont compatibles avec ces dates ? »

mail, 29 novembre 2024

Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d’Ouvrage au sein de la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine de SNCF Réseau, prend la parole pour exprimer que sur les questions des passages à niveau et du foncier, SNCF Réseau a d’ores et déjà prévu de retourner les 14 et 15 janvier dans 4 communes qui souhaitaient échanger en proximité. La diminution du risque aux passages à niveau est une condition obligatoire à l’ouverture de la voie, mais le dialogue reste ouvert avec les communes et leurs habitants durant ces rencontres.

Concernant les impacts, elle précise que des études sont en cours, notamment acoustiques et vibratoires, qui permettront à SNCF Réseau de revenir auprès des personnes concernées dès que possible avec des propositions concrètes pour discuter avec eux de leur acceptabilité.

TEMPS D’ECHANGES AVEC LE PUBLIC : SYNTHÈSE

Par souci de clarté et de lisibilité, les propos ont été résumés et synthétisés. A noter que cette synthèse n’altère en rien l’exhaustivité des questions ou remarques rapportées, toutes prises en compte.

Intervenant 1 (Henri BELLEGARDE, maire de Bedous)

Bonjour, ce n’est pas pour poser des questions mais simplement pour témoigner de l’importance, de l’utilité et de la nécessité de ce projet. Je témoigne en tant que maire de l’effet positif apporté par la remise en circulation du train entre Oloron et Bedous depuis 2016, sur le développement du quartier de la gare où a pu s’installer un bel établissement. Et il y a tous les aspects de mobilité, de développement touristique dont peuvent profiter les nombreux visiteurs.

Pour moi, ce projet est un projet d’avenir qui s’explique d’un point de vue patrimonial indiscutable, et d’un point de vue environnemental et socioéconomique. Nous savons que, y compris dans la vallée, il y a des industriels qui ont déjà manifesté leur intérêt pour bénéficier de cette infrastructure qui est encore une fois nécessaire, indispensable à la complémentarité avec la RN 134.

Intervenant 2 (Bernard CAZENAVE, vice-président du CRELOC)

Je suis né à Lacq où j’ai vécu une partie de mon enfance. Il y avait une route nationale avec des camions qui passaient devant chez moi. Donc je sais ce que c’est, le danger et les dégâts du camion. Je rappelle que la pollution de l’air, c’est 8 millions de morts par an dans le monde, c’est 40 000 morts en France. Alors pour ceux qui pensent à la solution des camions non polluants, aujourd’hui, un camion électrique c’est trois fois plus cher qu’un camion qui roule au diesel.

Ensuite, pour ceux qui craignent qu’on ne puisse pas reporter le trafic sur le train et donc diminuer le nombre de camions, je voudrais citer l’exemple de la vallée de la Roya, où une décision du tribunal administratif en 2017 a interdit tous les camions de plus de 19 tonnes à la demande de cinq communes de la vallée de Tende, desservie par la ligne internationale Nice-Cuneo, où il y a

déjà trois tunnels hélicoïdaux. Après les crues catastrophiques d'octobre 2020, c'est le train qui a ravitaillé la vallée de Tende.

Juste un petit mot encore par rapport au tourisme : quand on parle de Pau-Canfranc-Saragosse, on pourrait rajouter Tarbes, Lourdes, une grande destination touristique. Pour les nuisances liées au tourisme, si les touristes prennent plus le train, on diminue fortement les nuisances par rapport aux voitures et aux bus, évidemment.

Je me réjouis de voir des interventions à la tribune qui vont dans le bon sens. On ne peut pas parler d'Europe et de lutte contre le réchauffement climatique si on ne fait pas ce projet formidable de rétablir la voie ferrée Pau-Canfranc-Saragosse. C'est notre Notre-Dame de Paris à nous, je crois.

Intervenant 3 (Jean-Philippe CRABIER)

J'ai ma maison de famille à 20 mètres de la voie à Etsaut. J'ai un arrière-grand-père qui l'avait construite cette voie, mais à cette époque-là, c'était très différent. Alors quand même, quand on nous dit c'est vert, les voies rapides, le feroutage et les voies rapides, ça renforce la métropolisation, la mondialisation, c'est à dire deux activités extrêmement polluantes et énergivores.

Moi, je voudrais parler des nuisances pour la vallée : on nous dit rassurez-vous, on fera avec la réglementation. Alors moi, j'aimerais qu'on me parle un peu de cette histoire de bruit moyenné : dans une brochure de la SNCF faite avec France Nature Environnement, on nous explique qu'il ne faut pas confondre le bruit instantané et le bruit moyenné. Pour la réglementation et pour voir si un train fait vraiment du bruit, on ne prend pas le bruit à son passage, mais on prend le bruit et on le lisse sur le temps de passage de tous les trains. Alors ils expliquent ça très bien, ils disent : *« Prenons l'exemple de plusieurs circulations de trains identiques générant un niveau de bruit de 80 décibels, pendant dix passages, 10 secondes par passage, sur une période de 6 à 22h. L'énergie acoustique d'un passage de train émise pendant 10 secondes est équivalente à celle d'un bruit de 42 décibels. Cela revient à dire que le niveau de LAeq¹ de 6h à 22h du passage d'un seul train sur la période serait de 42. Pour 16 trains, ce serait de 54 décibels, pour 128 ce serait de 63 décibels. »* Et après ils finissent : *« Nombres 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. »* Qu'est-ce que c'est que ces histoires de réglementation qui font qu'on lisse le passage des trains sur toute la durée de la journée et puis après on dit aux gens : *« Non, écoutez, les trains ne sont pas si bruyants que ça. »* Est ce que vous pourriez nous parler aussi des études sur la santé des gens qui habitent à côté des trains ? Est ce qu'on pourrait parler des fenêtres qu'on ne peut pas ouvrir à cause de la poussière ? Est ce qu'on peut parler des vrais accidents de train ? Des basses fréquences avec les lignes 25 000 volts ? Moi je voudrais qu'on en parle une fois. On nous dit *« nos équipes feront, feront, feront »* et comme partout en France, c'est une fois que c'est fait qu'on dit : *« Ecoutez le bruit il est lissé, vous ne comprenez pas. »* Moi j'aimerais qu'on parle de ça pour une fois, que les gens sachent. Parce que c'est bien beau des grands discours moralisateurs sur l'écologie, etc. c'est super avec la vie des autres,

¹ Le niveau LAeq(T) (pour Level A equivalent) est le niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit existant réellement pendant la période T considérée. Il exprime la moyenne de l'énergie reçue au cours d'une période. (Source : <https://www.bruitparif.fr/les-indicateurs-de-bruit1/>)

quand c'est les autres qui vont faire le sacrifice de supporter 50 trains par jour, 50 passages par jour, 25 trains par jour, 7 trains la nuit, 14 passages la nuit.

Intervenante 4 (habitante de la vallée d'Aspe)

Je suis habitante de la vallée d'Aspe. C'est une vallée qui est magnifique et qui ne mérite pas d'être détruite. Ce projet va la détruire. Je me demande si ceux qui ont programmé ce projet sont vraiment amoureux de cette vallée. Moi, j'y ai mes ancêtres et ils en seraient malades. On dit que les trains vont remplacer les camions, c'est faux. On le sait, chaque fois qu'il y a une ligne ferroviaire, il y a doublement du trafic de camions. D'autre part, le bruit se répand comme dans un amphithéâtre. La vallée est très étroite, on va avoir un phénomène d'écho terrible. Alors pour expliquer et pour vraiment comprendre ce qu'il se passe : j'étais au-dessus d'Urdo, 600 mètres au-dessus, dans une balade, j'entendais les engins pelleteurs qui réparaient la route comme si j'avais été à côté. Est-ce que SNCF Réseau se rend compte à quel point la vie des gens va être pourrie dans cette vallée ? On a déjà les camions, mais les trains en plus, ça va être vraiment un enfer. Et cette vallée, si on se projette un peu, si on aime la terre, cette vallée est belle, magnifique. La massacrer à ce point ? J'en suis malade. Et les porteurs de ce projet, il faut croire qu'ils n'aiment pas cette vallée. Elle ne le mérite pas. Je voudrais simplement savoir si un jour vous quantifierez, au-delà des gens qui habitent à côté des voies, le nombre d'habitants qui vont être touchés ? Parce que ce genre de projet est irréversible.

Réponse d'Alain ROUSSET (Président de la Région Nouvelle-Aquitaine)

Alain ROUSSET explique que le but de ce projet est justement de préserver la vallée qui se dépeuple et où de nombreux services ne sont plus présents. Il rappelle que le train a existé, et qu'il était alors plus bruyant que ce que permettent les techniques actuelles. Il explique que dans les grandes villes, la même question se pose, par exemple lors de la mise en place des tramways, mais que le bruit reste moins important que celui des voitures ou des camions. Il rajoute que les protections phoniques sont également bien plus efficaces et que la voie ayant été rouverte entre Oloron et Bedous, l'expérience existe et des solutions ont déjà été mises en place. Il précise entendre de nombreuses critiques sur les camions, interrogeant la sécurité, mais le transport ferroviaire est au moins 22 fois plus sécurisé que le transport par camion.

La vallée ne sera donc pas détruite, mais au contraire protégée : il y aura des réglementations croissantes sur la circulation des camions. Si la route reste nécessaire, les marchandises seront plus présentes dans les trains que sur la route.

Pour Alain ROUSSET, le projet vise à remettre en fonctionnement une voie existante qui permettra de sécuriser les circulations et d'éviter que des habitants soient bloqués en cas d'intempéries. Il ajoute que des protections phoniques existent pour les riverains, que le train produit moins de poussière que les camions, et qu'il s'agit d'arrêter de se faire peur.

Complément de Matthieu CHABANEL (Président Directeur Général de SNCF Réseau)

Matthieu CHABANEL prend la parole pour partager quelques caractéristiques prévues de la ligne : l'utilisation de long rails soudés de plusieurs centaines de mètres et non ceux de 18 mètres présents sur des lignes plus anciennes. Leur utilisation permettra de réduire le bruit, essentiellement dû au passage des roues sur les jonctions des rails. Il précise également qu'il est proposé que la ligne soit électrifiée dès la réouverture, ce qui ne causera pas les pollutions des moteurs thermiques. Des études acoustiques poussées seront réalisées pour proposer des solutions appliquées à chaque situation. Il précise qu'il est attendu un projet techniquement de haut niveau, autant concernant les infrastructures ferroviaires que son insertion dans son environnement.

Intervenante 5 (Anne GIRARD, habitante de Jurançon)

Vous avez évoqué en début de session les prochaines étapes de ce projet. En termes de calendrier, où est ce que ça va nous mener ? À partir de quelle date envisagez-vous la validation ou non définitive de ce projet ? Et à partir de cette décision, quel sera le délai entre cette date et le début des travaux ? Merci.

Réponse de Matthieu CHABANEL (Président Directeur Général de SNCF Réseau)

Matthieu CHABANEL explique qu'il y aura un temps de prise en compte des contributions, de poursuite des études puis de préparation du dossier d'enquête publique qui présentera de manière plus précise le projet au territoire, et qui est envisagé à la mi 2025. Suite à l'enquête publique, il explique que les commissaires enquêteurs remettront un rapport au préfet qui, en fonction, délivrera ou non un arrêté de validation de la déclaration d'utilité publique. Une nouvelle phase d'études, dites de projet, démarrera alors pour préparer les travaux, qui sont prévus début 2029 et pour une durée de 4 ans, soit une mise en service à l'horizon de la fin de l'année 2032.

Intervenante 6 (Vanessa Lemaistre, habitante d'Oloron)

J'habite entre le pont Laclau à Oloron et la voie ferrée. Quand je suis arrivée à Oloron, j'étais contre la déviation d'Oloron, qui aurait pourtant enlevé les camions du pont Laclau pour mon avantage personnel, et j'étais pour le train. J'ai changé d'avis sur le train, mais pas sur la déviation d'Oloron. Je vais vous expliquer pourquoi. Tout d'abord, juste parce que je suis allée voir les chiffres du côté de Saragosse. Donc, je voudrais remercier l'Aragon de nous fournir des chiffres et les données que nous n'avons pas en France, puisqu'en France on nous cache ces données. Vous l'aviez évoqué dans votre livret, mais malheureusement à la soirée sur la socio économie, les données ont été vraiment pauvres et inexistantes.

J'ai entendu ce soir que dans un monde qui va subir de plus en plus d'aléas, notamment climatiques, il nous faut cette voie ferrée. Je pense que non, il nous faut la relocalisation. On a vu pendant la COVID ce que donnait le fait de produire à distance, et j'avais vraiment eu l'espoir qu'on relocalise nos économies.

Entre l'Espagne et la France, il y a une frontière naturelle qui s'appelle effectivement les Pyrénées. Ce n'est pas en la franchissant de toute part pour augmenter le trafic de marchandises venant de Chine, d'Afrique et même d'Amérique du Sud, et qui transitent par Saragosse, qu'on va réduire le transport et donc réduire la pollution. Je ne suis pas du tout d'accord avec vos analyses. J'ai lu un article qui dit qu'il y a deux nouvelles routes maritimes qui vont s'ouvrir entre la Chine et l'Espagne. J'ai le document, je vais le fournir avant vendredi. Ce qui prouve bien que Saragosse est en train de devenir la plaque tournante d'entrée des marchandises internationales vers le reste de l'Europe et nous sommes sur leur chemin. Il y a moins de trafic à travers les Alpes qu'à travers les Pyrénées, pour vous dire à quel point nous sommes déjà hyper accueillants envers les marchandises. Ensuite, vous nous dites que la feuille de route, c'est du train de marchandises et de voyageurs. Je rappelle que la feuille de route du tunnel, c'était que le tunnel du Somport ne serait ouvert que pour du transit régional. Je crois que tous les habitants de la vallée d'Aspe conviendront qu'il n'y a pas que du trafic régional qui passe actuellement à travers ce tunnel. Donc les feuilles de route c'est bien gentil, mais en fait on peut s'asseoir dessus tant qu'on veut.

« *L'Europe attend le projet et le finance.* » La Chine aussi attend ce projet, mais ne le finance pas.

Je voudrais lire juste deux petits extraits de votre petit livret : « *L'absence d'offre de transport de marchandise prive l'exploitation de la ligne d'une source de revenus essentielle et donc remet en cause la viabilité financière du projet. Dans ce scénario, l'intégralité du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc serait remise en question.* » Donc, si le transit de marchandises ne se fait pas, le projet n'est pas viable. Pour le transit de voyageurs : « *Dans l'hypothèse où l'offre de service de transport voyageurs international n'était pas maintenue, les sillons horaires libérés seraient alors réutilisés.* » Réutilisés pour qui ? Pour du transport de marchandises. Donc pour le moment, on nous présente du transport de voyageurs, on sait bien que les lignes fermeront dès qu'elles ne seront pas rentables et le transport de marchandises étant rentable, il le remplacera. Merci.

Réponse de Alain ROUSSET (Président de la Région Nouvelle-Aquitaine)

Alain ROUSSET note qu'il s'agit d'une approche privilégiant la circulation des camions. Il explique qu'il travaille à réindustrialiser la Région Nouvelle-Aquitaine et ajoute que vouloir mettre un mur entre l'Aragon et la Nouvelle Aquitaine, entre l'Espagne et la France, c'est lutter contre l'Europe.

Intervenante 7 (Annie LACAZEDIEU, présidente de l'association GéolVal)

Je suis présidente d'une association GéolVal qui intervient dans la vallée depuis plus de 20 ans pour des activités de tourisme géologique pour grand public. Nous organisons en vallée d'Aspe, mais un peu partout dans les Pyrénées, des activités en montagne à pied pour des familles et pour qui veut venir à nos randonnées.

J'aimerais dire deux choses, en tant que géologue d'abord, et puis ensuite en tant que responsable de ce qui se fait au nom de GéolVal. En tant que géologue, je dirais que je serais d'accord avec les habitants de la vallée : vous avez dans cette vallée quelque chose d'absolument fabuleux et de précieux, je parle des monuments construits par vos ancêtres. Cette ligne de chemin de fer comporte des ouvrages d'art qui sont des merveilles absolues, bâties sur

la chaîne pyrénéenne du côté où elle est extrêmement abrupte, sans géotechnicien ayant les moyens modernes dont nous disposons. Elle est d'une solidité à toute épreuve. Elle est faite en pierres taillées à la main par vos ancêtres et jointes à la chaux, qui se transforme en quelques 100 ou 200 ans en calcaire. Donc vous avez des fossés en pierre calcaire, jointes par du calcaire, des soutènements pareils, on ne fait pas plus solide et l'étanchéité de cette voie ferrée et des tunnels est tout à fait remarquable par rapport à ce qu'on fait en béton. Cela résiste beaucoup mieux aux tractions qui peuvent arriver à cause de tremblements de terre ou autres. Cette voie à elle seule mérite d'être protégée comme un objet patrimonial fabuleux du XIX^e siècle. Il ne faut pas la laisser tomber. Or, si on ne met rien dessus, je ne vois pas pourquoi on dépenserait 0,01 € pour la maintenir.

Le second point : grâce aux financeurs de la région et pas seulement de la région, GéolVal a monté ce qu'on a appelé le géo train pyrénéen, qui est un projet que vous tous, habitants de la Vallée, qui a constitué à installer dans les différentes gares, rénovées à l'occasion de la réouverture de la voie, des panneaux qui portent des informations et surtout qui portent, pour chaque gare, une dizaine d'itinéraires que l'on peut faire à pied depuis la gare. Ce projet existe, 80 % des itinéraires sont disponibles en accès libre sur le site de GéolVal et nous organisons des randonnées dessus. Depuis trois ans, nous faisons aussi des visites guidées en géo train. C'est à dire que nous amenons des touristes de Pau à Bedous en expliquant ce qu'il se passe.

Notre souci, si la ligne est réouverte, c'est de focaliser sur deux points vraiment fondamentaux. Un point géologique, patrimonial et historique remarquable, c'est le défilé du Fort du Portalet. Il a une valeur historique, mémorielle, patrimoniale, géologique remarquable, car les infrastructures se sont installées en traversant ce défilé de par le soubassement géologique. Et ça, ce sont les élèves qui viennent le voir avec nous. L'autre point fondamental d'après nous, c'est le stop éventuel à la gare des Forges d'Abel : c'est à partir de cette gare, si les gens y viennent en train, qu'ils pourront accéder aux randonnées les plus fabuleuses que vous avez dans votre vallée, vers les hauts sommets de la haute vallée d'Aspe.

Voilà, nous ne sommes que des géologues qui essayent de faire ce qu'ils peuvent pour que nos enfants, vos enfants prennent le train pour aller dans la montagne et puissent faire un aller-retour en train et une randonnée d'un jour ou deux dans la montagne.

Réponse de Jorge AZCÓN NAVARRO (Président du gouvernement d'Aragon)

Jorge AZCÓN NAVARRO commence par remercier sa traductrice. Il précise que les personnes sont bien plus importantes que les marchandises. Sa fille a fait ses études à Pau lorsqu'elle avait 11 ans et que le plus important à ses yeux n'était pas l'apprentissage de la langue française, mais celui de l'éducation et de la culture française. Ces opportunités dont va bénéficier sa fille sont celles qu'il souhaite aux enfants français.

Il explique que Saragosse et l'Aragon vont recevoir 40 000 millions d'euros d'investissements cette année, et qu'un groupe chinois a décidé de s'implanter près de l'usine de Stellantis à Saragosse pour construire des batteries. Ces investisseurs n'ont pas parlé de la ligne, mais selon lui, la ligne n'intéresse que les Français et les Espagnols. Il exprime qu'elle représente une connexion entre les deux pays, un enrichissement personnel, culturel, et donc le lien entre les deux pays.

Intervenant 8 (Benjamin VIRY – à distance)

Comment peut-on garantir aux riverains qu'ils ne vont pas subir à la fois les nuisances du train et de la route pour des raisons de rentabilité économique ? Autrement dit la crainte de davantage de trafic et de nuisances.

Le train Oloron-Bedous est un superbe outil de découverte de la vallée. N'est-ce pas la vocation de cette ligne et son prolongement jusqu'à Canfranc ?

Réponse de Alain ROUSSET (Président de la Région Nouvelle-Aquitaine)

Alain ROUSSET confirme que la ligne permet la découverte de la vallée et rejoint les propos de la présidente de GéolVal sur sa beauté. Il précise ne pas avoir constaté de surtourisme, malgré la venue des personnes durant la COVID – au contraire, cela permettra la mise en place d'un tourisme vert et durable.

La réouverture de la ligne vise à diminuer le transport des marchandises par la route, qualifié d'« insupportable ». Les réglementations environnementales vont aller dans le sens de la diminution des camions sur la route. Alain Rousset ajoute que la RN134 présente un risque croissant avec l'augmentation des intempéries, alors que la voie ferrée présente une plateforme d'une incroyable solidité. Selon lui, la réouverture reste une chance pour la vallée. Il cite René Rose, ancien maire de Borce, le premier à avoir créé des structures associatives en faveur de la réouverture, et précise se battre pour la réouverture en son souvenir.

Intervenant 9 (Patrick BLANCAN – exploitant agricole à la maison Lourbu, Borce)

Nous avons été les premiers sinistrés. Juste en bas de ma prairie, la voie ferrée passe. Vous dites que la voie ferrée n'a pas été touchée. Vous n'avez pas été jusque-là, ça se voit, parce qu'il est parti 150 mètres carrés de traverses de rails dans le gave. Même les gros plots en béton qui étaient dessous sont partis dans le gave.

Après, vous voulez mettre des trains électriques, quand, comme dans le Nord il y a quinze jours, il y a eu dix centimètres de neige et aucun train qui a circulé. Expliquez-moi comment vous allez faire pour faire circuler des trains avec 1,50 mètre, voire 2 mètres de neige, surtout des trains électriques, M. Rousset ?

Moi, je suis éleveur, berger transhumant. La voie ferrée va passer au ras de mes prairies. Le stress pour mes animaux. Déjà, le stress, ils l'ont eu avec la catastrophe qu'on a subie. Et là, maintenant, vous voulez remettre le train. Mais vous allez m'expliquer comment je vais faire pour vivre, avec mes bêtes qui vont stresser, M. Rousset ?

Intervention de Alain ROUSSET (Président de la Région Nouvelle-Aquitaine)

Alain ROUSSET demande à l'intervenant s'il pense qu'un camion ne stresse pas les bêtes.

Reprise de l'intervenant 9 (Patrick BLANCAN – exploitant agricole à la maison Lourbu, Borce)

M. Rousset, les camions ils passent à 800 mètres de chez moi. La différence est là, c'est que le train va passer à 50 mètres de chez moi, dans mon élevage.

Réponse de Alain ROUSSET (Président de la Région Nouvelle-Aquitaine)

Alain ROUSSET prend note de ce que dit l'intervenant. Il exprime voir des inquiétudes individuelles s'opposer à un projet collectif. Comme cela a été fait pour la réouverture entre Oloron et Bedous, il s'agit de travailler sur les problèmes individuels pour régler les cas d'accès aux fermes ou les difficultés liées aux élevages, en lien avec SNCF Réseau et les services de l'Etat. Il précise que c'est l'objet du débat que de travailler au projet collectif, tout en réglant les problèmes individuels.

Intervenant 10

Vous parlez du fait que le train allait réduire les camions sur la route. Moi je vais vous expliquer que, potentiellement, le train va remettre des camions sur la route.

Je suppose que la ligne va être exploitée par SNCF Fret ou la SNCF de manière générale. J'ai travaillé pendant dix ans avec la SNCF. J'étais côté chargeurs, dans une compagnie pétrolière ; pour ravitailler nos dépôts pétroliers et pour réduire l'empreinte carbone, on a travaillé avec la SNCF. On avait besoin de la fiabilité de la SNCF pour approvisionner à flux constant ces dépôts pétroliers. Nous avons eu d'énormes difficultés dans nos relations commerciales, des choses ubuesques, le manque d'investissement dans les locomotives, les trains en retard... On ne pouvait pas approvisionner les dépôts parce qu'il manquait des locomotives, parce qu'il y avait des grèves récurrentes, parce que le chauffeur de loco qui était tel jour nommé pour faire une ligne n'avait pas été formé pour la locomotive qui était disponible, donc le train ne pouvait pas quitter la gare. Nous avons eu régulièrement, pendant dix ans, des difficultés avec Fret SNCF. La conséquence de tout ça, les conséquences économiques, c'est que petit à petit, nous avons été obligés de nous désengager de l'activité ferroviaire, avec grand regret. Et la conséquence, c'est que certains pétroliers ont remis les barges en route et ont quitté le ferroviaire. Et nous avons été obligés, à regret, de remettre les camions sur la route pour pouvoir approvisionner nos dépôts et, entre autres, le dépôt de Toulouse où régulièrement Monsieur le préfet était obligé de faire jouer ses réseaux parisiens pour mettre la pression sur la SNCF afin qu'on puisse ravitailler nos dépôts pour approvisionner l'aéroport. Tout cela, je souhaite que ça n'arrive plus, mais c'est mon expérience. Tout ça fait que les camions, on a été obligés de les remettre sur la route.

Réponse de Matthieu CHABANEL (Président Directeur Général de SNCF Réseau)

Matthieu CHABANEL précise que depuis la fin des années 2000, le marché du transport de marchandises est ouvert à la concurrence, permettant aux chargeurs de faire autant appel à SNCF Fret qu'à d'autres entreprises ferroviaires pour transporter leurs marchandises.

Réponse de Bernard UTHURRY (Maire d’Oloron-Sainte-Marie)

Bernard UTHURRY exprime sa compréhension face au fait que les personnes ayant des réticences s’expriment davantage que les personnes en faveur du projet. Il explique qu’à Oloron vont bientôt démarrer des travaux d’entretien du pont Laclau, où passent 860 camions par jour et 12 000 véhicules, ce qui génère des bouchons. Il rejoint les propos qui considèrent la relocalisation comme la voie du progrès, tout comme la réduction de la consommation. Toutes ces mesures prennent du temps, et en parallèle, les flux routiers entraînent des investissements croissants pour accueillir ces flux, investissements dont l’amortissement se fait sur des dizaines voire une centaine d’années. Il rajoute qu’au-delà de l’effondrement, la RN134 présente une quarantaine de points de vulnérabilité qui vont représenter un fort coût supplémentaire.

Il cite l’exemple de la ligne entre Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port, qui a connu un débat similaire, mais où les habitants ont finalement inclus la ligne dans leur quotidien avec peu d’opposition actuelle.

Il conclut en rappelant que des accidents de voitures ou de camions entraînent des morts tous les ans sur la RN134, alors que le train est 25 fois moins dangereux pour les voyageurs et l’environnement que les voitures ou les camions.

Intervenant 11 (Alain CAZENAVE-PIARROT, président du CRELOC)

Je suis très surpris de la tournure que prend cette dernière réunion qui devait synthétiser toutes les remarques que nous avons pu faire au cours de la magnifique opération qui a été organisée par la Commission nationale du débat public et par la SNCF.

Quand nous avons créé le CRELOC, il y a 40 ans, tout le monde ricanait. Lorsqu’on a dit qu’il fallait réouvrir cette voie ferrée pour des raisons environnementales, tout le monde s’esclaffait et construisait le long du chemin de fer des pavillons – surtout au sud d’Oloron, en direction de la vallée d’Aspe. Je comprends très bien les craintes des Aspois et des gens de la conurbation d’Oloron de voir passer des trains, mais ça a tellement été dit que je ne vais pas revenir là-dessus.

Je voudrais maintenant revenir sur le fond. Quand nous avons créé le CRELOC avec quelques copains, nous étions imprégnés de la pensée de notre maître à la faculté de Bordeaux, Jacques Ellul : *« Il faut agir localement, mais auparavant penser globalement. »* Moi, je rapproche ce qui s’est passé à Mayotte, il y a huit jours, de ce qui s’est passé en vallée d’Aspe il y a deux mois, de ce qui s’est passé à Valence et de ce qui se passera demain. Nous vivons dans un monde de plus en plus fragile et de plus en plus surpeuplé. Donc il faut savoir quel type d’économie nous voulons. Entre la décroissance, comme on a pu l’entendre tout à l’heure. Entre les tristesses avec relents pétainistes et populistes, comme on l’a aussi entendu. Entre le tout industrie, le tout batterie chinoise comme on le voit se développer, je pense qu’il faut développer, et ce sera ma troisième idée, une voie moyenne. Cette voie moyenne peut intégrer de la relocalisation, mais on voit que ce n’est pas facile, pour la vallée d’Aspe. Comme pour toute l’Europe et le monde entier, elle passe par la décarbonation. Et la décarbonation, c’est le chemin de fer.

Intervenant 12

Je me permets de rebondir sur le commentaire de Monsieur Uthurry. Certes, on a 25 fois moins de risque sur le train de ferroutage, mais quid d'un potentiel accident ? On a souvenir d'accidents absolument dramatiques, ne serait-ce que pour une citerne de camion qui peut tomber dans le gave. Que se passe-t-il si un train de ferroutage se prend une coulée de boue imprévue qui glisse des montagnes et qui vient ensevelir une voie ferrée ? Quid d'un accident au moment où un train de fret passe, que se passe-t-il ? Est-ce que vous avez envisagé des axes pour prévoir les accidents ? Les anticiper ? Les imaginer, ne serait-ce que les imaginer, peut-être ?

Réponse de Matthieu CHABANEL (Président Directeur Général de SNCF Réseau)

Matthieu CHABANEL explique qu'une politique de sécurité existe avec notamment la suspension des circulations en cas d'alerte météo orange ou rouge. En parallèle, des études techniques sont menées afin d'assurer la sécurité de la protection de l'infrastructure ferroviaire et ainsi limiter les risques. Il précise que cela assure que le chemin de fer est un mode de transport de marchandises bien plus sûr que la route, illustré par le choix de chargeurs de marchandises dangereuses de le privilégier.

Intervenant 13 (José Maria SISO, membre de Alianza corREDores de Saragosse et de Energie TGV des Pyrénées Orientales)

Comme je l'ai dit l'autre fois à Pau, nous sommes pour le Pau-Canfranc et on veut renforcer notre soutien sur ce projet. Je voulais revenir sur ce qui a été dit durant le processus de concertation : il y a quelques aspects à approfondir. Il faut avoir une vision holistique. C'est un projet qui intéresse beaucoup l'Europe, ça intéresse beaucoup les deux États et les régions, mais pas que l'Aragon et la Nouvelle-Aquitaine : il y a aussi l'Occitanie, la Catalogne et la communauté de Valence.

Les passages à niveau : je vous recommande très fortement de supprimer tous ceux qui sont possibles, particulièrement ceux qui sont juste en travers de la route, ce sont les plus dangereux. Je peux vous dire que tous les passages à niveau entre Saragosse et Huesca ont été éliminés et le projet pour rejoindre Pau-Canfranc va supprimer tous les passages à niveau entre Huesca et Canfranc. C'est quelque chose de très important et qui évite beaucoup de nuisances par ailleurs.

Si possible, il est très intéressant de faire des voies d'évitement hors des gares. Ce n'est pas toujours possible, mais quand même, il faut le faire. Nous avons une expérience sur deux voies uniques entre Tarragone et Lérida avec voies d'évitements en dehors des gares. On a également fait sur la ligne entre Gérone et Figueras des voies d'évitements en dehors des gares.

Il faut avoir une voie d'évitement aux Forges d'Abel ; ce n'est pas prévu, mais cela servirait pour les trains en détresse, les normes européennes le demandent. Il faut refaire le dessin de plage de voie de la gare de Canfranc pour prévoir le fret.

Je veux évoquer aussi le train de voyageurs de nuit. Personne n'en parle et pourtant, Saragosse peut être la grande plateforme des trains de nuit. Il n'y a pas la place à Barcelone pour gérer ces

trains tandis qu'à Saragosse, il y a la possibilité. Penser un train de nuit Saragosse-Paris, qui peut être connecté à Bayonne, comme ça se fait avec les trains de Latour-de-Carol ou de Cerbère qui vont sur Paris. Pour mémoire, ce sont des trains d'équilibre du territoire très intéressants.

Je vais aussi parler des trains adaptés pour la grande vitesse. Avec mon organisation, nous avons fait un schéma d'une ligne pour relier en grande vitesse Madrid-Valencia avec Teruel par le coin d'Ademuz et ça positionne Teruel à moins d'une heure de Valence et 1h15 de Cuenca. Ça veut dire qu'on peut faire tout le corridor qui relie Valence, Saragosse, Pau jusqu'à Nantes, et Bordeaux aussi bien sûr.

Le fret, il faut obligatoirement faire des terminaux. Il n'y a pas de trains dans la vallée parce qu'il n'y a pas de terminaux. En Occitanie il y en a beaucoup sur la région des Pyrénées-Orientales, mais il faut faire quelque chose à Artix, peut-être à Lacq et aussi en Occitanie. Je propose par exemple Juillan, juste à côté de l'aéroport de Tarbes.

Le système de ferroutage : il faut en parler parce qu'il y a beaucoup de choses qui n'ont pas été retenues, et il faudra parler des gabarits parce que ça n'a pas été bien géré. Pour mémoire, je peux vous dire que j'ai été le premier en France à avoir une autorisation de ferroutage pour faire le fameux P400 entre Perpignan et la frontière allemande. Les voyageurs pourront arriver le jour où on va changer l'écartement entre Huesca et Canfranc, mais les marchandises ne pourront pas arriver parce qu'il faut faire un contour au sud de Tarragone par la bifurcation de Teruel, qui va prendre des années. Il faut prévoir des alternatives. J'ai des bonnes nouvelles, elles existent par exemple à Huesca sur la plateforme PLHUS ou au terminal du port de Barcelone qui auront déjà l'écartement international.

Comme l'a mentionné M. Chabanel, on peut faire toute cette ligne interopérable à 25 000 volts jusqu'à Valencia et l'ERTMS est incontournable.

J'ai dit que le projet intéresse la Catalogne. Pourquoi ? Parce qu'on vient de lancer en Espagne une étude pour connecter le Pau-Canfranc à Tarragone. La ligne sera mise à l'écartement international ou, a minima, on va doubler la voie ibérique d'une voie à écartement international.

En Suisse, les trains passent, et les Suisses investissent dans les vallées. Elles sont précieuses, sont superbes et on ne peut pas comprendre la Suisse sans les trains de fret qui passent dans toutes les vallées.

Intervenante 14 (Isabelle LARROUY, conseillère régionale et habitante de Gan)

Je ne voudrais pas que le président de la région Aragon quitte cette salle en pensant que tous ceux qui ont des ancêtres ici refusent ce train. Loin de là. Il se trouve que j'ai aussi des ancêtres à Urdos, à Jaca ; les échanges de savoir-faire, de compétences et d'humanité entre un côté et l'autre des Pyrénées existent depuis toujours. Vous l'avez très bien dit, vous avez parlé de votre fille et c'est vrai que c'est aussi une ligne qui doit être ouverte pour les jeunes et pour la jeunesse. On parle beaucoup du fret, je comprends que ce soit une question extrêmement importante, mais il y a aussi ce projet global qui est porté par cette Pau-Canfranc. J'habite à Gan et je sais que ça va être aussi le moyen de transporter les gens de Pau à Oloron ou à Bedous, peut-être plus loin, mais en tout cas dans les trains du quotidien, cette ligne Pau-Canfranc est aussi nécessaire.

Ce projet global, il faut le voir non pas uniquement par le problème, qui peut être un problème, ou au contraire l'intérêt du fret, mais aussi l'intérêt des personnes et de toutes les personnes.

Intervenante 15

Je viens du médical. J'ai une question très simple et j'aimerais une réponse technique et mathématique. Comment pouvez-vous assurer la sécurité des personnes qui habitent dans la vallée avec un train de fret qui passe toutes les 30 minutes, avec tous les passages à niveau où il y aura un train de fret d'à peu près 450 mètres selon le dossier de concertation, 750 mètres selon le livre blanc, qui roule à environ 30 kilomètres par heure ? C'est impossible que ça s'arrête. Donc dans tous les cas, si vous passez aux passages à niveau et qu'il y a en train de fret, ça va être très long pour que ça passe, au moins six minutes plus le temps que les rambardes se lèvent, plus le fait que les rambardes se baissent. Ça va très lentement. Vous passez par les circuits de montage, le train de fret, il avance tout droit, vous le rattrapez au prochain passage à niveau. Donc ça se passe comment pour quelqu'un qui fait une crise cardiaque à Lescun ? Ça met à peu près 1h30 pour que les secours arrivent. Ça se passe comment ? J'ai besoin d'une réponse très claire. S'il y a un technicien qui peut me répondre, ce serait parfait.

Réponse de Matthieu CHABANEL (Président Directeur Général de SNCF Réseau)

Matthieu CHABANEL explique que le dossier de concertation évoque 10 trains de fret par jour, il n'y en aura donc pas toutes les 30 minutes un train de fret aux passages à niveau. Il précise que près de 1000 trains de fret passent tous les jours à des passages à niveau en France et que cette situation n'est donc pas atypique. Il s'excuse de ne pas pouvoir fournir de réponse mathématique mais cette question fait partie des études sur le projet. Il rappelle que la traversée d'un train de fret sur un passage à niveau arrive très fréquemment en France et que par ailleurs, dans 99% des cas, les accidents aux passages à niveau sont liés à des infractions au code de la route.

Complément de Valérie DE LA FUENTE (Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage au sein de la Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau)

Valérie DE LA FUENTE précise que sur le tronçon entre Bedous et le tunnel du Somport, les passages à niveau ne sont pas situés sur la RN134 et n'empêcheront donc pas la circulation des véhicules de secours. Elle confirme cependant l'importance de bien étudier la question des passages à niveau.

Intervenant 16 (Stéphane Carbonneau – habitant de Jurançon)

Je me suis établi en Béarn il y a 30 ans. J'étais venu d'ailleurs me battre aux côtés de ceux qui luttèrent contre le projet autoroutier en vallée d'Aspe. Je connais bien la vallée d'Aspe et j'étais à l'époque très favorable à la réouverture du Canfranc – mais ce n'était pas du tout le même projet qu'on nous vendait. Je vais faire une remarque qui fait suite à une question que j'avais posée en novembre, il y a un mois, à Pau. J'avais demandé quels étaient les outils juridiques contraignants

qui obligerait les transporteurs routiers à basculer le fret routier sur le train. Il m'a été répondu qu'il y avait trois outils : l'interdiction pure et simple du trafic routier, l'interdiction partielle des matières dangereuses, l'écotaxe... Mais il a bien été précisé que s'il n'y avait pas d'accord international entre la France et l'Espagne, rien ne se passerait. Donc évidemment, il n'y a aucune garantie. C'est ce que nous avons tous conclu ce soir-là. Il y a une inquiétude majeure : qu'on ait la double nuisance ferroviaire et routière. Vous rigolez, monsieur Rousset, mais c'est la vérité.

Intervention de Alain ROUSSET (Président de la Région Nouvelle-Aquitaine)

Alain ROUSSET répond que l'intervenant veut donc conserver les camions.

Reprise de l'intervenant 16 (Stéphane Carbonneau – habitant de Jurancon)

Je n'ai jamais dit ça, Monsieur, c'est un raccourci facile. Je conclurai d'ailleurs sur vos propos : vous avez dit l'Europe attend ce projet et le finance. Effectivement, c'est un projet qui n'est pas régional. Moi, je m'étais battu pour un projet régional. Ce n'est pas le cas. C'est un projet européen, international, qui obéit à une économie mondiale que nous refusons de plus en plus, et un projet mené par l'Europe autoritaire, c'est une commission antidémocratique, donc il y a tout à craindre. Merci.

Réponse de Alain ROUSSET (Président de la Région Nouvelle-Aquitaine)

Alain ROUSSET rappelle que toutes les prises de parole seront prises en compte. Il souligne que la Région est à l'origine de la saisine de la CNDP par SNCF Réseau. Il explique s'être renseigné sur la démarche de Louis Barthou à la fin du XIX^e siècle, et retrouver les mêmes arguments qu'à l'époque. Il approuve qu'il s'agît d'un projet européen, car la réindustrialisation de la France doit s'appuyer sur ses pays frontaliers et évoque également un projet d'échange culturel entre la France et l'Espagne. Cela permettra selon lui aux communes et aux entreprises de la vallée de se développer. Cela permettra également la sauvegarde de la voie ferrée et de ces ouvrages qu'il songe à faire inscrire au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il rappelle que la ligne avait été achevée par les ouvriers aragonais lorsque les ouvriers français étaient au front durant la Première guerre mondiale et que la réouverture de la ligne est un devoir de mémoire et une exigence pour la coopération entre l'Aragon et la Nouvelle-Aquitaine ainsi que celle entre la France et l'Espagne.

Intervenant 17 (Benjamin VIRY – à distance)

Ce débat est riche et montre bien l'intérêt de tous pour l'avenir de cette magnifique vallée d'Aspe qu'il faut ménager.

CONCLUSION

Matthieu CHABANEL remercie l'ensemble des participants présents pour leurs contributions et rappelle que la participation reste possible sur le site internet de la concertation jusqu'au vendredi 20 décembre au soir.

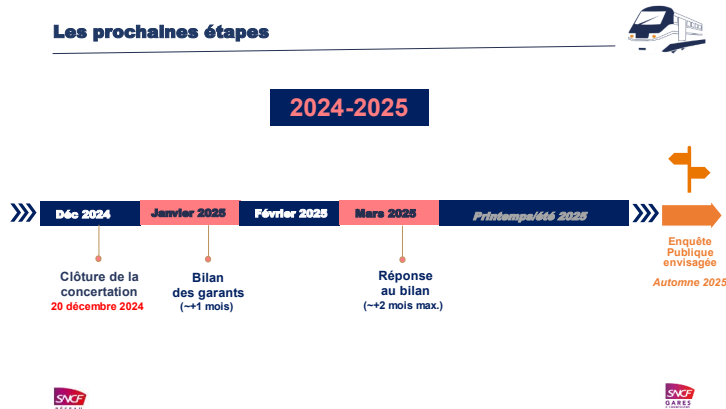
Intervenant 18

Sur internet ça ne marche pas, je viens d'essayer.

L'animatrice note l'information et ajoute que des feuilles sont disponibles à l'entrée de la salle, ainsi que des Carte T, pour laisser des contributions qui seront intégrées.

Matthieu CHABANEL reprend la parole pour rappeler qu'après le 20 décembre, les garants publieront un bilan auquel SNCF Réseau répondra fin mars 2025 afin d'enrichir les études et permettre la prise de décision sur la poursuite de ce projet.

Marion THENET, garante de la CNDP, conclut la séance en remerciant les participants et en rappelant qu'un pot de l'amitié est prévu. Elle précise que les garants feront de leur mieux pour bien intégrer l'ensemble des contributions publiées jusqu'au 20 décembre. Elle rappelle enfin que cette concertation préalable n'est que le début, qu'une concertation continue est prévue et que l'enquête publique suivra, ce qui permettra au territoire de continuer de s'exprimer sur le projet.



CONTRIBUTION REMISE EN FIN DE REUNION

Intervenant 19

Señor Azcon,

¿Podría usted hablarnos de la circunvalación ferroviaria de Zaragoza prevista para desviarla mercancías que vienen de los puertos de Barcelona y Valencia para dirigirlas hacia Canfranc sin pasar por la plataforma Plaza?

¿Así como de las toneladas que eso supone?²

² Monsieur Azcon,

Pouvez-vous nous parler de la rocade ferroviaire de Saragosse, prévue pour détourner les marchandises provenant des ports de Barcelone et de Valence vers Canfranc sans passer par la plateforme Plaza ?

Ainsi que des tonnes que cela implique ?

Réponse de la Région Nouvelle-Aquitaine

Le ministère des transports espagnol, dans le cadre du programme d'études MIE 2022 (co-financé par l'Union européenne), a attribué très récemment (septembre 2024) un marché d'études pour évaluer la faisabilité d'un itinéraire de marchandises destiné à connecter la future ligne Pau-Canfranc-Saragosse au corridor méditerranéen. Cette étude n'a pas encore abouti à des conclusions sur cette faisabilité.

Le sujet que vous évoquez dans votre question concerne l'objet de cette étude, qui est donc portée par le ministère des Transports espagnol et non le gouvernement d'Aragon.

Actuellement, la connexion des marchandises entre le nœud de Saragosse et l'axe littoral du Corridor Méditerranéen dans la région de Barcelone s'effectue via deux lignes à voie unique à écartement ibérique avec un sens de circulation préférentiel. Ainsi, les marchandises allant de Saragosse vers Barcelone circulent par la ligne Saragosse-Lleida-Plana de Picamoixons-Barcelone, tandis que le sens inverse s'effectue par la ligne Barcelone-Mora la Nova-Caspe-Saragosse.

Dans le cadre de ces études, plusieurs alternatives seront étudiées, dont l'une sur un itinéraire ne passant pas par Saragosse pour relier directement la ligne Pau-Canfranc au corridor méditerranéen. Cette étude débouchera aussi sur une estimation économique des travaux à porter et une éventuelle programmation de ces travaux.



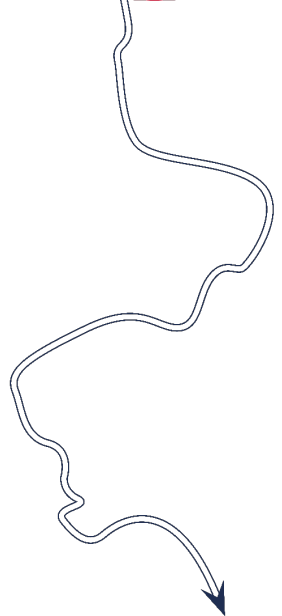
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public
du 23 septembre au 20 décembre 2024

Réunion de bilan

24 juin 2025
Oloron-Sainte-Marie





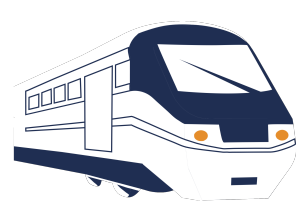
vers
SARAGOSSE



PROPOS INTRODUCTIFS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



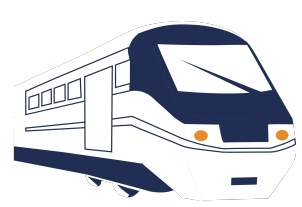


Bernard UTHURRY

Maire d'Oloron-Sainte-Marie

Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn

Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine



Avec nous ce soir

- **Jean-Luc GARY**, Directeur Territorial, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Pascal PETEL**, Directeur régional adjoint, Directeur du développement, SNCF Gares & Connexions
- **Jonathan VILCHES**, Chargé de mission ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, région Nouvelle-Aquitaine
- **Olivier MARTY**, Directeur Territorial Adjoint, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau
- **Valérie DE LA FUENTE**, Directrice du pôle Maîtrise d'ouvrage, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau



Déroulé de la réunion

18h00
Lancement
de la réunion

Propos
introdectifs

BILAN de la CONCERTATION
Dont contributions du public

Temps de clôture

La concertation en
quelques chiffres



Vos observations,
vos questions

20h00
Clôture



Vous avez la parole

Les bons réflexes



Égalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus



Écoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée



Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue

LE SITE DE LA CONCERTATION

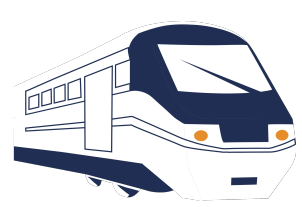


Pour s'informer

- L'actualité du projet
- Les documents de la concertation
- Ressources : en savoir plus
- Les fiches thématiques

<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>





Informations pratiques

CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE contributions ou questions portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

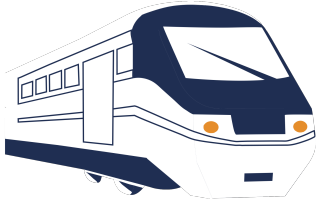
Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr



Jean-Luc GARY

Directeur Territorial, SNCF Réseau



Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

1. LA CONCERTATION

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE



LE PROJET



2032

Mise en service souhaitée



30 communes

et 3 communautés de communes concernées



175 000
habitants concernés



13 allers-retours TER

par jour (4 terminus Oloron-Sainte-Marie, 6 terminus Bedous, 3 terminus Canfranc)



2 allers-retours trains longue distance

Pau-Saragosse par jour



10 allers-retours trains de fret

par jour



Concertation préalable

Une concertation préalable, au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement

« permet de débattre de **l'opportunité**, des **objectifs** et des **caractéristiques** principales du projet .../... des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts significatifs sur l'environnement** et **l'aménagement du territoire**.

Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de **solutions alternatives**, y compris, pour un **projet**, son **absence de mise en œuvre**. Elle porte aussi sur les **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable... »

et ce jusqu'à l'enquête publique.

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



LES ACTEURS DE LA CONCERTATION

Les maîtres d'ouvrage



La commission nationale du débat public



La Région Nouvelle-Aquitaine



PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES



LES THÈMES ABORDÉS

Les thématiques	Contributions associées
Projet (Opportunité, acteurs, coût et financement, études, connexion franco-espagnole, avis global exprimé)	45,7%
Transport de marchandises (Report modal, capacité, modalité, ferroutage, horaires)	16,2%
Infrastructures (Gabarit, passages à niveau, voies d'évitement, électrification, résilience, travaux, tunnel du Somport, gares)	13,5%
Transport de voyageurs (Report modal, tourisme, fréquentation, horaires, intermodalité, coût, dessertes, fiabilité)	11,6%
Impacts (Environnement, nuisances pour les riverains, impacts économiques)	7,7%
Concertation (Dispositif, études, communication)	5,3%



Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc 2. LES ENSEIGNEMENTS

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



vers
SARAGOSSE



LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION



UNE MOBILISATION FORTE DES HABITANTS

609

participants en présentiel et
en distanciel



UN ACCUEIL CONTRASTÉ

- Une offre de transport voyageurs renforcée bien perçue sous conditions...
- Le transport de marchandises principal sujet d'interrogations
- Un besoin d'informations sur les impacts locaux
- Une opposition marginale mais affirmée



LES ENSEIGNEMENTS SUR L'OPPORTUNITÉ

DES ENJEUX POUR LE DÉSENCLAVEMENT DE LA VALLÉE

- Des déplacements quotidiens et occasionnels pour les jeunes et les travailleurs
- Un développement des dessertes
- Un renforcement de l'intermodalité
- L'implantation de plateformes logistiques

DÉCARBONATION DES TRANSPORTS, LA QUESTION DE L'ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE

- Bon accueil
- La question de l'utilisation de l'hydrogène, qui pourrait être produit sur place

MISE EN PLACE D'UNE OFFRE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

- La réduction des nuisances liées aux camions
- L'amélioration de la sécurité.
- Mais, quelles mesures réglementaires pour les nouvelles nuisances ?

L'ABSENCE DE MISE EN OEUVRE

- Insuffisance du report modal
- Effet tunnel du fret
- Crainte d'une moindre offre de transport de voyageurs
- Risque de surtourisme

LES ENSEIGNEMENTS SUR L'OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS

1 atelier organisé le 08 octobre 2024 à Accous

UN LARGE SOUTIEN EN FAVEUR D'UN SERVICE ÉLARGI ET RENFORCÉ

- Désenclavement de la vallée
- Alternative écologique à la route
- Solution face aux intempéries
- Renforcement des liens franco-espagnols

LES CONDITIONS DU SUCCÈS

- Création de haltes supplémentaires
- Solutions intermodales à proposer
- Amélioration de la communication
- Amélioration vis-à-vis du service actuel
- Associer les mobilités douces
- Améliorer l'accessibilité
- Développer des solutions de billettique unique
- Améliorer la signalétique

LES ENSEIGNEMENTS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

1 table ronde organisée le 14 novembre 2024 à Pau

ENTRE ATTENTES ET INQUIÉTUDES

- Réduction du trafic routier
- Solution écologique
- Amélioration des échanges transfrontaliers
- Diminution du risque d'accident
- Valorisation stratégique d'une infrastructure abandonnée

MAIS

- Nuisances pour les riverains
- Inquiétude quant à la capacité de l'infrastructure de supporter ce trafic
- Bénéfice seulement en bout de ligne
- Quelle rentabilité ?
- Quelles conséquences environnementales ?

LES QUESTIONS

- Quelle garantie de report modal ?
- Quelles modalités d'exploitation ?
- Quelles marchandises transportées ?
- Quelles mesures de sécurité ?

☞ Demandes de garanties concernant les impacts et l'efficacité du projet

LES ENSEIGNEMENTS DES IMPACTS SUR LA VIE QUOTIDIENNE

1 atelier franchissement de la voie le 17 octobre 2024 à Lescun

1 atelier impacts environnementaux le 19 novembre 2024 à Accous

PASSAGES À NIVEAU

- Hypothèses de suppression
- Alternatives
- Aménagements possibles
- Moyens de contournement

NUISANCES SONORES ET VIBRATOIRES

- Particularités acoustiques d'une vallée encaissée
- Impacts de trains lourds et longs

En particulier vis-à-vis des circulations nocturnes

MAITRISE FONCIÈRE

- Quels besoins de terrains à acquérir ?
- Dévaluation des propriétés riveraines ?

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIO-ÉCONOMIQUES

1 atelier Les impacts environnementaux le 19 novembre 2024 à Accous

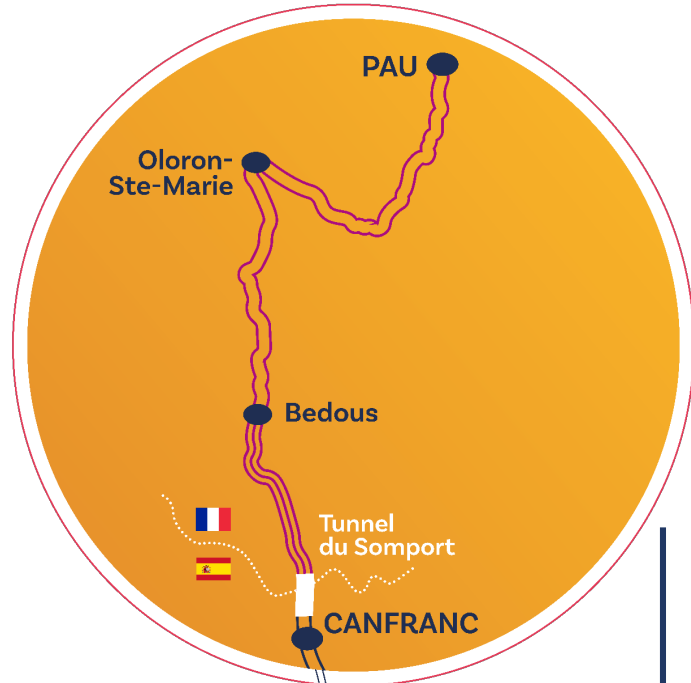
1 atelier Les retombées socio-économiques et la dynamique du territoire le 10 décembre 2024 à Eysus

DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES

- Amélioration de l'accessibilité à l'Espagne
- Développement et rayonnement touristique du territoire
- Risque de surtourisme
- Intérêt pour le train touristique

DEMANDES DE PRÉCISIONS SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

- Quel respect des continuités écologiques ?
- Quelles mesures pour maintenir la circulation de la faune sauvage ?
- Quelle organisation de chantier pendant les périodes de nidification ?



Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

3. LES ENGAGEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGES



vers
SARAGOSSE

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public

L'INFORMATION



**Maintien et mise à
jour du site**



**Lettre du
projet
périodique**



**Publication de
fiches thématiques**

Fiches socio-éco
Fiche enquête publique
Fiche Mecdu



LES RÉPONSES AUX ATTENTES EXPRIMÉES

**Arrêts à la
demande**

**Réflexion sur les
mobilités
du territoire**

**Rencontre avec
les acteurs
économiques
du territoire**

**Suppression des
passages à niveau**

**Gestion
des nuisances
acoustiques et
vibratoires**





Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

4. LES RÉPONSES AU BILAN DES GARANTS



vers
SARAGOSSE

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Concertation préalable du public



LE REPORT MODAL DES CAMIONS VERS LE TRAIN

Comment pourrait être encouragé le report modal ?

Les tarifs et la qualité de service seraient ils suffisamment attractifs pour favoriser le fret au détriment de la route ?

Avez-vous pris en compte la possibilité que le réseau espagnol de Canfranc à Saragosse ne présente pas dans son intégralité les caractéristiques envisagées pour la section française à la date prévue pour le lancement des offres de service du projet ?

Où se situerait la ou les plateformes de chargement/déchargement en fret conventionnel ou en ferroutage en France ? Et selon l'endroit précis merci de préciser son emprise foncière et quelle démarche juridique serait nécessaire pour cette installation ?

LE SERVICE VOYAGEURS

*Comment sera « encouragé »
le transfert des voyageurs de
la route vers le train ?*

*Est-ce que l'offre de bus actuelle
et notamment celle « à la
demande » serait maintenue ?*

COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET ET DES SERVICES

Le financement exclusif d'un projet d'infrastructure aux normes européennes pour permettre des services de fret et de transport de voyageurs de caractère international entre-t-il dans les compétences d'une Région ?

Quelle sera la participation financière de la SNCF pour tenir compte de sa compétence sur le réseau national, dans le cadre d'un GEIE ?

Comment pensez-vous prendre en compte les recommandations de la Commission Intergouvernementale du Tunnel routier pour en évaluer les conséquences sur le projet de réouverture du tunnel et sur son échéance ?

LES IMPACTS SUR LA VIE QUOTIDIENNE

Comment allez-vous associer les habitant.e.s pour décider de l'équipement en protection phonique et liées aux vibrations ?

Serait-il envisagé une indemnisation des habitants aux abords de la voie ferrée pour les nuisances sonores et visuelles ?

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Quelles mesures systémiques seraient prises pour respecter l'usage sûr et libre par la faune sauvage pour traverser la ligne de Chemin de fer avec l'augmentation en fréquence et en longueur des convois notamment relier les bois du Bager, de Geye, à ceux de Sarrance, Issor, Lourdios et d'Issaux ?

Comment seront associées le public et les associations de défense de l'environnement aux études environnementales et aux compensations potentielles en phase d'études et en phase de travaux ?

Est-ce que vous comptez proposer des mesures compensatoires pour les incidences environnementales résiduelles ?

INFRASTRUCTURES

Comment prendrez-vous en compte la demande d'installer des dispositifs « anti-déraillement » sur tous les tronçons de voie pentus à proximité du gage pour prévenir les dérives de convois ?

Quelle implication de la SNCF en tant que gestionnaire du réseau ferré national ?

ÉTUDES ET DONNÉES COMPLÉMENTAIRES

Réaliser l'analyse socio-économique de projet

Réaliser le bilan carbone du projet

Réaliser une étude de marché concernant le ferroutage, quelles perspectives réelles ? Avec la consultation des professionnels et d'étude de la demande, et sur un périmètre élargi Toulouse et Bordeaux avec une estimation de la baisse de camion sur les routes au profit du rail

Réaliser les études d'impact environnemental traversant un territoire Natura 2000 et notamment concernant la faune : évaluation de la colonisation de l'emprise, corridors de passage de la faune, chiroptères dans les tunnels désaffectés, la grenouille des Pyrénées, le vautour percnoptère...

Réaliser une étude de marché concernant la demande « voyageur »

ÉTUDES ET DONNÉES COMPLÉMENTAIRES

Décrire les compensations prévues fonction des différentes études d'impact

Réaliser une étude prospective « Comment voit-on le piémont oloronais et ses vallées en 2035 ? » afin de fixer une feuille de route pour le tissu social et économique de la vallée. Ou mettre à disposition cette étude si elle existe au sein des communes, des communautés de communes ou ailleurs, des réflexions formalisées sur cette vision de futur de la Région Nouvelle-Aquitaine ?

ÉTUDES ET DONNÉES COMPLÉMENTAIRES

*Réaliser ou voir si des études sont disponibles
d'évaluation des risques de transport de matières
dangereuses en milieu montagnard et accidenté*

ÉTUDES ET DONNÉES COMPLÉMENTAIRES

Donner les statistiques du trafic routier sur le périmètre des Pyrénées atlantiques et sur le périmètre élargi vers Toulouse et Bordeaux : origines destinations actuelles et projections à 10 ans 20 ans

Réaliser une étude du coût de l'entretien et de la réfection des routes depuis 20 ans, afin d'évaluer l'impact du transport routier sur la RN134 entre Bedous et le tunnel du Somport pour comparer avec le coût des travaux de la réouverture de cette ligne

ÉTUDES ET DONNÉES COMPLÉMENTAIRES

Etude comparative de ces 3 projets en termes de durée de trajet en particulier sur le tronçon Pau à Saragosse via San Sebastien :

- le SERM (Service Express Régional Métropolitain) basco-landais*
- Le couloir Cantabrie- Méditerranée*
- Pau-Canfranc-Saragosse*

Pouvez-vous expliquer quelle est la stratégie et la justification économique qui conduisent à mener de front ces 3 projets avec de nombreux points communs ?

LE TERRITOIRE ESPAGNOL

Comment le gouvernement espagnol pense réaliser la rocade 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 plateformes Plaza et Marflores ? Peut on donner un ordre de grandeur du tonnage susceptible d'être dirigé vers Canfranc ?

VOUS AVEZ LA PAROLE

Les bons réflexes



Égalité

Toute parole est légitime et tous les points de vue sont les bienvenus.



Écoute

Toute intervention est écoutée et la prise de parole se fait lorsque la dernière intervention est terminée.



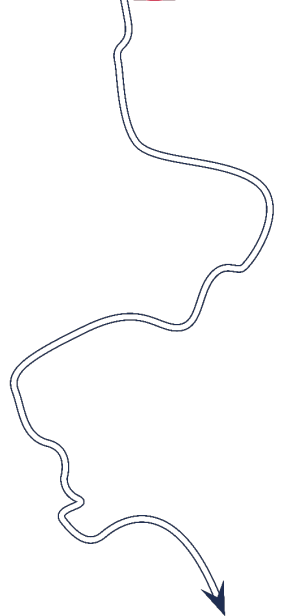
Bienveillance

Ne pas porter de jugement sur les propos tenus et ne pas avoir de crainte à prendre la parole



Respect

La prise de parole est cordiale bien qu'il puisse y avoir des oppositions de point de vue



vers
SARAGOSSE

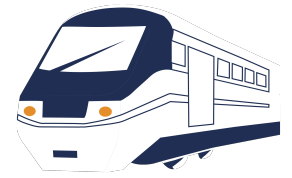


TEMPS DE CLÔTURE

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC
Concertation préalable du public



Les prochaines étapes



2024-2025



POUR S'INFORMER :

<https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>



CONTACTER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

contributions ou questions
portant sur le projet

SNCF Réseau

Valérie DE LA FUENTE

Directrice du pôle Maitrise d'Ouvrage

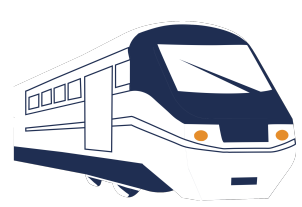
Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine

Concertation Pau-Canfranc

17 Rue Cabanac - CS 61926

33081 BORDEAUX CEDEX

bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr



Bernard UTHURRY

Maire d'Oloron-Sainte-Marie

Président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn

Conseiller Régional de Nouvelle-Aquitaine



PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC

Bilan de la Concertation préalable du public
Qui a eu lieu du 23 septembre au 20 décembre 2024

Merci.



Programme MIE 22-EU-TG-PCZ 2022

« Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Canfranc-Zaragoza »

