

Pau


CONCERTATION
PRÉALABLE VOLONTAIRE

Bilan des maîtres d'ouvrage

Canfranc

Pau- Canfranc

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE



La concertation engagée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur le projet de réouverture de la ligne internationale entre Pau et Canfranc (Espagne) s'est achevée, marquant une étape importante dans la mise en œuvre de ce projet ambitieux. La mobilisation publique au cours de ce processus de concertation témoigne de l'intérêt et de l'engagement des citoyens, des élus, des associations et des acteurs économiques pour l'avenir de cette liaison ferroviaire transfrontalière.

Les avis exprimés ont été variés et parfois contrastés, reflétant la diversité des attentes et des préoccupations des uns et des autres. Certains ont souligné les bénéfices économiques, touristiques et environnementaux attendus de la réouverture de la ligne, tandis que d'autres ont exprimé des réserves concernant les impacts sur l'environnement, la faisabilité technique et les coûts associés au projet. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont pris soin d'écouter attentivement ces contributions, en adoptant une démarche transparente.

Les réponses apportées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont été élaborées avec rigueur et en concertation avec les experts et les partenaires du projet. Elles visent à répondre aux interrogations soulevées,

à clarifier les enjeux et à proposer des solutions concrètes pour maximiser les bénéfices du projet tout en minimisant ses impacts négatifs. Cette démarche d'écoute active et de dialogue constructif va permettre d'enrichir le projet et de le rendre plus conforme aux attentes des territoires concernés.

En conclusion, la concertation volontaire autour de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc a été un exercice démocratique exemplaire. Les contributions recueillies et les réponses apportées constituent une base solide pour la poursuite de ce projet, dans le respect des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions réaffirment leur engagement à poursuivre ce dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, afin de garantir la réussite de ce projet stratégique pour le développement de la Vallée d'Aspe et le renforcement des liens entre la France et l'Espagne.

Sommaire

6. **Partie 1** Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

- 8. **Présentation du projet**
- 9. L'infrastructure ferroviaire envisagée
- 11. Les services associés envisagés
- 12. Coût et financement du projet
- 13. **Les acteurs du projet**
- 13. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, maîtres d'ouvrage
- 13. Le rôle de la région Nouvelle-Aquitaine
- 13. Le groupe quadripartite

14. **Partie 2** L'organisation et le déroulement de la concertation préalable sous l'égide de la CNDP

- 16. **Une concertation sous l'égide de la CNDP**
- 17. **La démarche et ses objectifs**
- 17. **Les outils d'information, de mobilisation et de participation**
- 18. L'information initiale, au lancement de la concertation
- 18. L'information continue, tout au long de la démarche
- 20. Les outils de participation et d'expression mis à la disposition du public
- 21. **Le dispositif de la concertation préalable**
- 24. **La concertation en chiffres**
- 24. La participation durant les rencontres
- 26. La participation sur le site de la concertation
- 28. Les autres formes de participation
- 29. Focus : la concertation dans la presse et sur les réseaux sociaux

30. **Partie 3** les enseignements de la concertation et les premiers engagements des maîtres d'ouvrage

- 32. **Les enseignements sur la concertation**
- 32. Une participation effective des habitants du territoire
- 32. Un accueil contrasté : espoir, doutes, et nombreuses questions
- 33. **Les enseignements sur l'opportunité et les alternatives au projet**
- 33. Pertinence de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc en tant que projet structurant pour le territoire : enjeu du désenclavement de la vallée
- 34. Décarbonation des transports : la question de l'électrification de la ligne
- 34. L'opportunité de la mise en place d'une offre de transport des marchandises
- 35. L'absence de mise en œuvre du projet
- 36. **Les enseignements sur l'offre de service voyageurs**
- 38. **Les enseignements sur l'offre de service de transport de marchandises**
- 40. **Les enseignements liés aux impacts sur la vie quotidienne**
- 42. **Les enseignements liés aux impacts environnementaux**
- 44. **Les enseignements liés aux impacts socio-économiques du projet**
- 46. **Les engagements des maîtres d'ouvrage**

48. **Partie 4** Les réponses des maîtres d'ouvrage au bilan des garants

- 50. **Les réponses des maîtres d'ouvrage aux demandes de précisions de la CNDP**
- 84. **Les réponses des maîtres d'ouvrage aux recommandations de la CNDP**

91. **Annexes** Les contributions du public



Partie 1

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau - Canfranc a fait l'objet d'une concertation préalable volontaire du 23 septembre 2024 au 20 décembre 2024.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par **SNCF Réseau** (pour l'infrastructure de la voie ferrée) et **SNCF Gares & Connexions** (pour les gares et haltes).

La concertation a porté sur la zone de ligne ferroviaire Pau - entrée du tunnel ferroviaire international du Somport, soit la partie française du projet européen de ligne transpyrénéenne Pau - Canfranc - Saragosse, hors tunnel. Bien que géographiquement située entre Pau et l'entrée du tunnel du Somport, la ligne ferroviaire concernée a toujours été dénommée « ligne Pau - Canfranc ».

Par convention, il est proposé de conserver ici cette dénomination.

LE PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE

Pau-Canfranc

en chiffre



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 et 3 terminus Canfranc)



2 allers-retours trains longue distance

Pau-Saragosse par jour



10 allers-retours trains de fret

par jour

PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet de réouverture de la ligne Pau – Canfranc, section française, soumis à la concertation du 23 septembre 2024 au 20 décembre 2024 porte à la fois sur **les aménagements et travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire envisagés sur les 85 kilomètres du linéaire** (de Pau à l'entrée du tunnel du Somport) et sur **les services associés envisagés** :

- Restauration de l'offre de service voyageurs régionale et internationale ;
- Organisation de l'offre de transport marchandises ;
- Mise en place d'une offre de train touristique.

Il s'agit de :

- **Concernant le tronçon Pau – Bedous (60 km)** : l'adaptation de l'infrastructure ferroviaire existante et des points de desserte permettant d'accueillir l'offre de service envisagée.
- **Concernant le tronçon Bedous – Forges d'Abel (25 km)** : l'aménagement de la ligne ferroviaire existante et des points de desserte en vue de sa réouverture, permettant d'accueillir l'offre de service envisagée.

Les travaux sur le réseau ferroviaire envisagés par les maîtres d'ouvrage

- Entre Bedous et Les Forges d'Abel : rétablissement de la continuité de la ligne (ouvrages d'art, plateforme et voie) et création d'une ou deux haltes ;
- Mise au gabarit des tunnels et ouvrages d'art
- Création de voies d'évitement
- Modernisation ou suppression de passages à niveau ;
- Programme de modernisation et de mise en accessibilité des gares et haltes ;
- Électrification de la ligne ;
- Modernisation des systèmes de signalisation et de communication pour assurer l'interopérabilité entre la France et l'Espagne.

Les services envisagés résultant de la remise en état complète du tronçon Pau – Canfranc :

- Mise en place de l'infrastructure permettant l'amélioration de l'offre de service voyageurs régionale et internationale en proposant une augmentation des circulations de trains de voyageurs ;
- Mise en place de l'infrastructure permettant le report modal d'une grande partie des poids lourds circulant dans la vallée d'Aspe par la création d'un service de ferroutage.

L'infrastructure ferroviaire envisagée

Pau – Bedous : les travaux d'adaptation envisagés

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 : création

de voies d'évitement, modernisation ou suppression de passages à niveau, modernisation et mise en accessibilité de gares et haltes, électrification de la ligne, modernisation des systèmes de signalisation et de communication.

Commune concernée	Principaux travaux envisagés
Gan	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'une voie d'évitement (études en cours). ○ Création d'un passage souterrain piéton en gare. ○ Mise en accessibilité PMR. ○ Abaissement du tunnel du Ten (71 m). ○ Passage à niveau (PN) 11 : suppression.
Buzy-en-Béarn	<ul style="list-style-type: none"> ○ Aménagement de la voie d'évitement (agrandissement). ○ Création d'un passage souterrain piéton. ○ Mise en accessibilité PMR.
Ogeu-les-Bains	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'une voie d'évitement en gare. ○ Création d'un passage souterrain piétons. ○ Mise en accessibilité PMR. ○ Pose d'écrans acoustiques. ○ PN 19 : aménagement en SAL 2 ou suppression (passage par PN 20 ou par le pont route via D920).
Herrère	<ul style="list-style-type: none"> ○ PN 21 suppression
Escout	<ul style="list-style-type: none"> ○ PN 26, 28 : suppression. ○ PN 29 : passage en SAL2 ou suppression.
Oloron	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création de voies en gare. ○ Pose d'écrans acoustiques.
Bidos	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'une voie en tiroir. ○ Pose d'écrans acoustiques. ○ Mise en accessibilité PMR.
Lurbe-Saint-Christau	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'une voie d'évitement. ○ Mise en accessibilité PMR.
Sarrance	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mise en accessibilité PMR. ○ PN 53 : en assurer la gestion (fermé/ ouvert sur demande pour transhumance).

Bedous – Canfranc : les aménagements de la ligne et points d'arrêt envisagés

La section Bedous – Canfranc, actuellement non circulée (tunnel du Somport fermé, voie inutilisable et ponctuellement interrompue), nécessite la rénovation complète des infrastructures :

- mise au gabarit de tunnels, d'ouvrages d'art,
- création de voies d'évitement,
- création d'une ou de deux haltes ferroviaires.

Comme pour l'ensemble de la ligne, les travaux concerneraient également : la modernisation ou suppression de passages à niveau, la modernisation et mise en accessibilité de gares, l'électrification de la ligne, la modernisation des moyens de signalisation et de communication.

Commune concernée	Principaux travaux envisagés
Bedous	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'une voie et d'un passage souterrain en gare. ○ PN 61 : aménagement d'un chemin communal côté Gave. -> aménagement en SAL 2 ou suppression. ○ PN 62 : création d'un raccordement par chemin de Daban Athas. -> aménagement en SAL 2 ou suppression.
Lescun	<ul style="list-style-type: none"> ○ Reconstruction du viaduc de l'Estanguet.
Accous	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nouvel ouvrage sur la RN134 et le Gave. ○ PN 63 : aménagement en SAL2 ou suppression (remise en état du chemin longitudinal et passage sous le PRA). ○ PN 64 : suppression (passage sous voie avant la RN134). ○ PN 66 : aménagements en cours de réflexion ou suppression.
Lees - Athas	<ul style="list-style-type: none"> ○ PN 65 : suppression.
Etsaut	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'une halte ferroviaire à l'étude. ○ Reconstruction d'un ouvrage sur la RN134. ○ Pose d'écrans acoustiques. ○ Suppression d'un franchissement de type PN (création possible d'une passerelle piétonne).
Urdos	<ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'une halte ferroviaire à l'étude. ○ Création d'une voie d'évitement. ○ Reconstruction du tunnel du Lazaret. ○ Reconstruction d'un ouvrage sur la RN134. ○ PN 67 : suppression. ○ PN 68 : suppression.
Borce	<ul style="list-style-type: none"> ○ Reconstruction du tunnel de Peilhou. ○ Création d'un tiroir de maintenance.

Les services associés envisagés

Transport des voyageurs : l'offre de service envisagée

L'offre de service TER sur la ligne dépend de la Région Nouvelle Aquitaine, en tant qu'Autorité organisatrice du transport régional.

Les marchés étant ouverts à la concurrence, l'offre de transport international sur la ligne dépend des opérateurs de transport, non identifiés à ce jour, qui souhaiteraient se positionner sur ce segment.

L'infrastructure envisagée par les maîtres d'ouvrage possède la capacité d'un déploiement de l'offre de service suivante :

L'offre TER serait ainsi renforcée avec :

- **Pau-Oloron** : passage de 16 à 26 TER par jour (1 train par heure toute la journée, et renfort aux 30 min le matin et le soir) ;
- **Pau-Bedous** : passage de 8 à 18 TER par jour entre Pau et Bedous (1 train toutes les deux heures toute la journée) ;
- **Pau-Canfranc** : 6 TER journaliers entre Pau et Canfranc.

Oloron, Canfranc et éventuellement Bedous seraient desservies par les 4 trains longue distance Pau – Saragosse.

Il serait également possible de combiner l'exploitation d'un service de train touristique avec des visites de sites remarquables.

Transport des marchandises : l'offre de service envisagée

Les marchés étant ouverts à la concurrence, l'offre de fret sur la ligne dépend des opérateurs de transport, non identifiés à ce jour, qui souhaiteraient se positionner sur ce segment.

Permettre le report modal des poids lourds circulant dans la vallée d'Aspe est un des objectifs du projet de réouverture de la ligne. En effet, la part modale du ferroviaire dans le trafic de marchandises entre la France et la péninsule ibérique représente moins de 2% du trafic global de marchandises, ce qui est très faible en comparaison de ce qui existe à travers les Alpes (de 15 à 30%, dépassant même les 70 % en Suisse).

2024



L'OFFRE ACTUELLE DE TRANSPORT DES VOYAGEURS 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.

A partir de 2032*

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.

* (mise en service souhaitée)

L'infrastructure envisagée par les maîtres d'ouvrage aurait la capacité de permettre le déploiement de l'offre de service ci-contre :

2024



LE TRANSPORT ACTUEL DES MARCHANDISES

- **Trafic moyen journalier des poids lourds** via le tunnel du Somport en 2023 : **500 unités en moyenne***
- **2 Mt de marchandises** ont traversé la barrière pyrénéenne via le tunnel du Somport en 2020.

* Selon la Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques

A partir de 2032*

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**

* (mise en service souhaitée)

Les enjeux du projet en matière de fret ferroviaire :

- **Renforcer la sécurité des voyageurs et transporteurs** qui empruntent les routes de l'axe transpyrénéen où les accidents impliquant des poids-lourds sont fréquents ;
- **Lutter contre les nuisances ;**
- **Lutter contre la pollution générée par le trafic routier** qui, entre autres, dégrade le massif montagneux (déjà très fragile au niveau environnemental et écologique).

Concernant la mise en place d'un service de ferroutage, l'accès pourrait être facilité dans la zone de Lacq, à Artix, en raison de la présence d'un faisceau de voies de service important qui offre un accès direct au réseau principal. Côté espagnol, le terminal devrait se situer au niveau de la plateforme de Plaza à Saragosse.

Coût et financement du projet

En septembre 2024, au regard du stade du projet (études d'avant-projet en cours), le montant brut des travaux (section française jusqu'à l'entrée du tunnel du Somport) est estimé à plus de 450 millions d'euros (coût brut travaux).

La présente estimation fera l'objet d'ajustements au fur et à mesure de l'avancée du projet, et notamment des études complémentaires en cours et des enseignements issus de la concertation préalable. Elle sera consolidée pour l'enquête publique.

A ce stade, le projet est entièrement financé par la Région Nouvelle-Aquitaine. Cependant, il fera l'objet d'un appel à projet en vue d'obtenir des subventions européennes pour sa phase de conception-réalisation.

Le transport ferroviaire de marchandises permettrait d'assurer au gestionnaire de l'infrastructure des revenus via les péages d'infrastructure, améliorant dès lors la rentabilité économique du projet.

+

Pour plus d'informations sur le projet, téléchargez [ICI](#) le dossier de concertation.



LES ACTEURS DU PROJET

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure du Réseau ferré national (RFN)

 SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire français. Le réseau ferré français est le deuxième plus grand d'Europe. Depuis le 1er janvier 2020, SNCF Réseau est l'une des cinq sociétés constituant le groupe SNCF. Elle prend en charge le développement commercial, la circulation des trains et une gestion réunifiée des infrastructures. SNCF Réseau commercialise l'accès au réseau, gère les circulations (voyageurs et fret) et assure la maintenance des infrastructures ainsi que leur développement. En 2023, SNCF Réseau emploie environ 52 000 personnes, soit 20% des effectifs du groupe SNCF.

SNCF Gares & connexions

 SNCF Gares & Connexions conçoit, construit, modernise et exploite les gares de France, celles d'aujourd'hui et de demain. Forte de son expertise et de l'engagement de ses milliers de collaborateurs, SNCF Gares & Connexions se mobilise chaque jour afin de concilier les besoins de l'ensemble des parties prenantes (voyageurs et visiteurs, entreprises de mobilité, commerces, collectivités locales), pour accueillir toujours plus de voyageurs. Parce qu'une gare est un écosystème complexe, son rôle est d'intégrer et de connecter harmonieusement les nombreuses fonctions et services qui la composent, au bénéfice du développement des territoires et d'une mobilité facilitée et durable, en garantissant le niveau de sûreté et de sécurité attendu par tous.

Le rôle de la Région Nouvelle-Aquitaine

 **Le projet de réouverture de ligne ferroviaire Pau - Canfranc est porté par la Région Nouvelle-Aquitaine.** Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait de la Région la cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région organise **les transports**

à l'échelle régionale. Parmi ses domaines d'intervention, la Région prend en charge les transports scolaires, les transports en cars interurbains et les trains régionaux (TER). Elle agit également, en partenariat avec les collectivités, pour la **mobilité locale** et facilite **l'intermodalité** avec l'ensemble des partenaires des mobilités.

La Région a pour ambition d'améliorer l'efficacité et la qualité des transports régionaux. L'objectif est de donner accès à des offres et services attractifs pour les déplacements quotidiens en Nouvelle-Aquitaine et d'inciter au report modal vers des transports décarbonés et efficaces.

Le projet de réouverture de la ligne Pau - Canfranc s'inscrit dans les grands projets régionaux en faveur des transports et répond à l'ambition régionale de développer le transport ferroviaire en cohérence avec le SRADDET (le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires), et son programme Néo Terra⁸ pour la transition écologique.

Le groupe quadripartite



Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau - Canfranc - Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, l'État Français (Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation) et l'État Espagnol (Ministère des Transports et de la Mobilité Durable - MTMS). Ils sont accompagnés et soutenus par l'Union européenne, disposent du soutien technique des gestionnaires de réseaux ADIF (Administrador De Infraestructuras Ferroviarias) et SNCF Réseau et collaborent sur les programmes d'études Canfraneus puis MIE pour la réouverture de la ligne transpyrénéenne.

Le groupe quadripartite s'est réuni le 28 février 2022 pour valider la structure organisationnelle à mettre en place pour les phases ultérieures du projet. Le projet sera porté par un Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE).



Partie 2

L'organisation et le déroulement de la concertation préalable sous l'égide de la CNDP

SNCF Réseau et sa filiale 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 de garants afin d'organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne Pau - Canfranc.

La concertation préalable s'est déroulée du lundi 23 septembre 2024 au vendredi 20 décembre 2024. Elle a notamment réuni 1 110 participants et engendré 509 contributions sur le site dédié à la concertation.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP



Au regard du périmètre d'impact du projet, de ses bénéficiaires et de ses enjeux, **SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont souhaité associer un large public** aux options du projet, en amont des décisions administratives qui jalonnent sa mise en œuvre.

Les maîtres d'ouvrage ont décidé :

- D'organiser une concertation préalable volontaire au titre des articles L.121-15-1 et L.121-17 du Code de l'environnement, aux conditions fixées par les articles L.121-16 et L.121-16.1. Il s'agit d'une procédure organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire.
- De saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 3 avril 2024 pour demander la désignation d'un(e) ou de plusieurs garant.e.s pour accompagner la concertation, en charge de garantir le droit de chacun à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques publiques qui ont un impact sur l'environnement.

La CNDP, créée en 1995, est une Autorité Administrative Indépendante dont la mission est d'informer les citoyens et de faire en sorte que leurs points de vue soient pris en compte avec attention et respect. Son rôle est de faire respecter et d'assurer la correcte mise en place des procédures de démocratie participative prévues par la loi.

Dans le cadre d'une saisine volontaire de la CNDP, un ou plusieurs représentant(s) de la CNDP accompagne(nt) les maîtres d'ouvrage tout au long de la démarche de concertation. **Ces garants sont indépendants de la maîtrise d'ouvrage et assurent que les modalités de la participation sont en phase avec les 6 principes de la CNDP :**

- **L'indépendance** : les garants ne sont pas liés aux parties prenantes concernées par le projet et n'ont aucun lien financier avec aucune de ces parties prenantes ;
- **La neutralité** : les garants sont neutres, ils ne donnent pas d'avis sur le fond du projet et veillent au respect de la participation ;
- **La transparence** : l'information en lien avec la concertation sur le projet est complète et sincère, et largement diffusée dès la saisine de la CNDP par le porteur de projet et jusqu'au bilan de la concertation qui est également public. La concertation est ouverte à tous, les échanges font l'objet de comptes-rendus ;
- **L'argumentation** : chaque personne a la possibilité de s'exprimer et de développer ses arguments, sans considération quantitative. Toute intervention doit être entendue ;
- **L'égalité** : toute personne qui s'exprime a droit à la parole de manière égale, sans considération pour son poids politique, social, économique ou autre ;
- **L'inclusion** : les modalités d'information et de concertation sont variées et permettent de toucher tous les publics concernés, y compris les personnes les plus éloignées des arènes publiques.

Les garants de la CNDP accompagnent et conseillent les maîtres d'ouvrage, qui in fine décident des modalités d'information et de concertation mises en place. Ainsi, sur la recommandation des garants de la CNDP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont choisi d'organiser une concertation préalable d'une durée de 3 mois afin d'aller au plus près des territoires.

Le 3 avril 2024, la CNDP a désigné Madame Marion THENET et Monsieur Richard PASQUET garante et garant de la concertation. Elle a précisé ses attentes dans [une lettre de mission](#) publiée le 10 avril 2024.

Le 20 janvier 2025, les garants de la concertation ont publié leur bilan de la concertation. Celui-ci est disponible sur le site de la concertation. Pour le télécharger, cliquez [ICI](#).

[Le présent document représente la réponse des maîtres d'ouvrage au bilan de la concertation des garants de la CNDP.](#)


LA DÉMARCHÉ ET SES OBJECTIFS

Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc a vocation à contribuer à l'accessibilité des Pyrénées et à améliorer l'offre de mobilité, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises. Selon les maîtres d'ouvrage, sa mise en service peut représenter une alternative de transport efficace et durable à l'usage des véhicules routiers, en adéquation avec les objectifs nationaux et européens de décarbonation des transports.

En conséquence, le dispositif de concertation s'attache à **intégrer la participation citoyenne à la fois dans la réflexion sur l'infrastructure ferroviaire** (adaptation et aménagements), **sur l'amélioration de l'offre de service voyageurs régionale et internationale, et sur la transition des modes de transport de marchandises** grâce au report du fret routier vers le fret ferroviaire.

Les objectifs identifiés de la concertation préalable sont les suivants :

- **Présenter le projet de réouverture ferroviaire de la section Pau – Canfranc** (jusqu'à l'entrée du tunnel du Somport) ;
- **Échanger sur l'opportunité du projet, ses enjeux, et les impacts environnementaux et socio-économiques** qui en découlent avec les riverains, usagers et acteurs concernés par le projet ;
- **Recueillir avis, contributions et questions** sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- **Informersur les prochaines étapes du projet.**



Périmètre géographique de la concertation défini en phase préparatoire

Les communes directement concernées par le projet sont : Pau, Gelos, Gan, Jurançon, Buzy-en-Béarn, Buziet, Ogeu-Les-Bains, Herrère, Escou, Escout, Précilhon, Oloron-Sainte-Marie, Goès, Bidos, Gurmençon, Asasp-Arros, Eysus, Lurbe-Saint-Christau, Escot, Sarrance, Bedous, Accous, Cette-Eygun, Etsaut, Léas-Athas, Borce, Lescun, UrDOS.

LES OUTILS D'INFORMATION, DE MOBILISATION ET DE PARTICIPATION

Au regard des offres de service envisagées, le périmètre du projet global s'étend sur un triangle : Bordeaux-Toulouse-Saragosse, l'objectif étant de relier le sud-ouest français (Région Nouvelle-Aquitaine et Occitanie) à l'Espagne via l'Aragon afin de connecter des pôles urbains.

Cependant, l'éventualité d'étendre le périmètre de la concertation au territoire espagnol n'a pas été retenue, les tronçons transfrontalier et espagnol du projet global ne relevant pas de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions. Néanmoins, **les autorités aragonaises ont été informées tout au long de la concertation préalable** et ont relayé l'information ; des contributions en provenance de l'Espagne ont ainsi été enregistrées sur le site de la concertation, et certains rendez-vous de la concertation ont vu la participation d'organisations espagnoles. Pour la parfaite information du public, **des représentants de la Communauté autonome d'Aragon ont été invités lors de rendez-vous de la concertation** et ont répondu aux questions du public.

Durant la phase de préparation, l'éventualité d'organiser une table ronde sur le transport des marchandises à Bordeaux a été étudiée. En accord avec les garants de la CNDP, la table ronde du 14 novembre 2024 a finalement été organisée à Pau, afin de faciliter la mobilisation et la participation des acteurs professionnels du territoire.

En accord avec les garants de la CNDP, il a également été décidé d'organiser les rendez-vous de la concertation **sur le périmètre des territoires directement concernés par le projet d'infrastructure ferroviaire**, entre Pau et les Forges d'Abel. L'organisation de **trois réunions publiques hybrides**, avec possibilité de participer à distance, et la mise à disposition du site internet de la concertation ont permis d'**élargir ce périmètre à des échelles nationales et internationales**.

L'information initiale, au lancement de la concertation

Conformément aux dispositions réglementaires, les modalités de participation ont été annoncées 15 jours avant l'ouverture de la période de concertation préalable par les moyens suivants :

- Avis dans la presse locale : **publication légale** dans *Sud-Ouest* et *République des Pyrénées* le 07/09/2024.
- Distribution de l'affiche réglementaire le 09/09/2024, accompagnée d'une affiche dite « communicante » : chaque affiche a été distribuée en 2 exemplaires sur le périmètre de la concertation.



Affiches distribuées dans les mairies de Pau, Gelos, Gan, Jurançon, Buzy-en-Bearn, Buziet, Ogeu-Les-Bains, Herrère, Escou, Escout, Précilhon, Oloron-Sainte-Marie, Goès, Bidos, Gurmençon, Asasp-Arros, Eysus, Lurbe-Saint-Christau, Escot, Sarrance, Bedous, Accous, Cette-Eygun, Etsaut, Léas-Athas, Borce, Lescun, Urdos, Arudy, ainsi qu'au Conseil Départemental 64, à la Communauté de Communes Haut-Béarn, à la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, à la Communauté de Communes Vallée d'Ossau, à la Maison de la Région Nouvelle-Aquitaine et à la CCI Pau-Béarn, et au Parc National des Pyrénées à Tarbes.

- Ouverture du **site de la concertation** (espace information) www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc le 09/09/2024.
- **Conférence de presse d'Alain ROUSSET**, président de la Région Nouvelle-Aquitaine, le 13 septembre 2024 : annonce du lancement de la concertation préalable.
- **Communiqué de presse de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions** envoyé le 20/09/2024.
- Distribution les 16 et 17 septembre 2024 du **dossier de concertation** et du **dépliant du projet** dans les 29 mairies du territoire ainsi qu'au Conseil Départemental 64, à la Communauté de Communes Haut-Béarn, à la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, à la Communauté de Communes Vallée d'Ossau, à la Maison de la Région Nouvelle-Aquitaine, à la CCI Pau-Béarn, et au Parc National des Pyrénées à Tarbes. **Entre 10 et 30 exemplaires de chaque support ont ainsi été mis à disposition du public dans chacune des institutions citées.**
- Diffusion le 16 septembre 2024 d'un « **kit de communication** » à l'ensemble des communes/institutions du périmètre, ainsi qu'aux Conseil Départemental 64, à la Communauté



de Communes Haut-Béarn, à la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, à la Communauté de Communes Vallée d'Ossau, à la Maison de la Région Nouvelle-Aquitaine, à la CCI Pau-Béarn, au Parc National des Pyrénées à Tarbes et aux associations CRELOC et CROC.

Le kit comporte un calendrier éditorial avec les publications préédigées et un dossier de visuels « bannières » pour les réseaux sociaux.



La totalité des documents diffusés proposait le calendrier détaillé de la concertation préalable ainsi que l'adresse du site de la concertation.

L'information continue, tout au long de la démarche

Le site de la concertation

Le site de la concertation a été alimenté et complété tout au long de la concertation préalable : **actualités** des prochains rendez-vous, **publication du support de présentation, du compte-rendu et le cas échéant, du replay de chaque rendez-vous de la concertation.**



Trois **fiches thématiques** ont été publiées le 12 novembre 2024 pour répondre plus largement aux questions du public et/ou pour apporter un complément d'information :

- Une **fiche thématique** précisant les programmes d'études cofinancés par l'Europe (études concernées, calendrier, acteurs, financement) ;
- Une **fiche thématique** détaillant les hypothèses de travail concernant la modernisation ou la suppression des passages à niveau sur l'intégralité du linéaire ;
- Une **fiche thématique** détaillant les mouvements et la fréquence de passage des trains envisagés par gare.



	Mise à disposition dans les collectivités À partir du 09/09/2024	Distribution durant la concertation 23 septembre 2024 - 20 décembre 2024	TOTAL
Affiche réglementaire	92	-	92
Affiche « communicante »	92	52	144
Dossier de concertation	400	425	825
Dépliant du projet	1300	830	2 130
Flyer	-	770	770



Les réseaux sociaux

Une campagne sponsorisée géolocalisée Facebook a été organisée par SNCF Réseau pour annoncer et rappeler les rendez-vous de la concertation ; elle a par la suite été relancée 3 fois en octobre, novembre et décembre 2024, en amont des ateliers et réunions publiques programmés.

Toutes renvoyaient vers le site de la concertation.

Les supports imprimés

Durant chacun des douze rendez-vous de la concertation, **50 à 150 dossiers de concertation, dépliant du projet, et flyers du calendrier de la concertation** ont été distribués au public présent.

A la demande de certaines collectivités (Oloron, Bedous), des stocks supplémentaires ont également été livrés en mairie.



Kits de communication

Les communes qui avaient reçues le kit de communication ont également reçu des mises à jour en amont de la table ronde du 14 novembre 2024 et de la réunion de clôture du 16 décembre 2024.

L'objectif était de les tenir informées des modifications de rendez-vous et de les inciter à poursuivre leur communication sur la concertation en cours.

Communiqué de presse

Un second communiqué de presse a été partagé par SNCF Réseau le 12 décembre 2024, pour annoncer la réunion de clôture de la concertation.

Panneau d'information

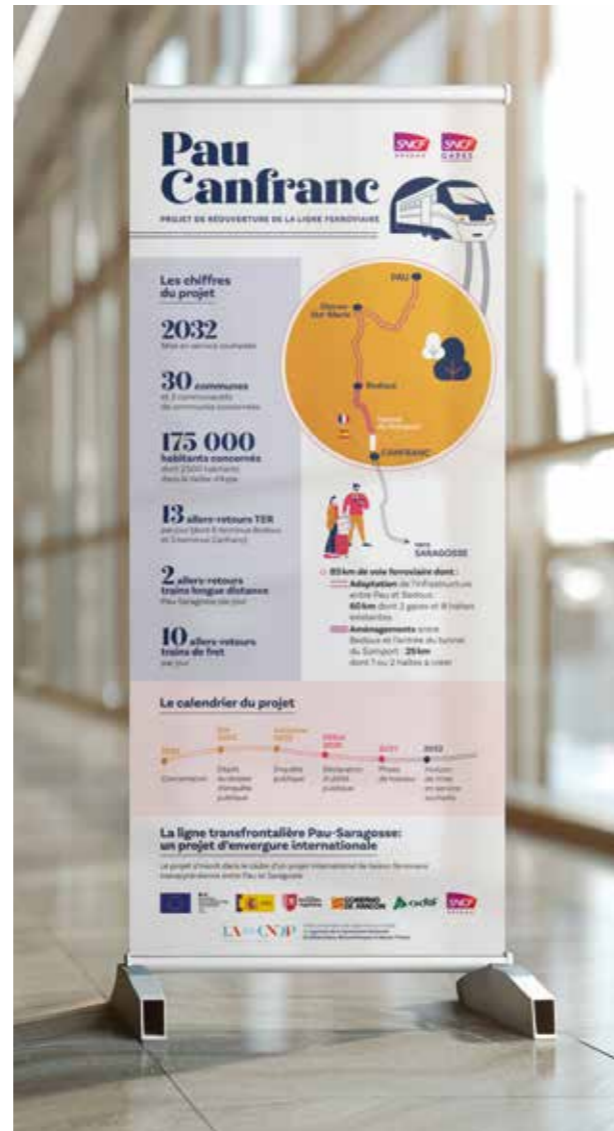
Un kakémono a été réalisé sur le thème du projet et **déployé lors des réunions publiques, ateliers thématiques et rencontres mobiles**. Il était complété des kakémonos identitaires des deux maîtres d'ouvrage, ainsi que de la Région Nouvelle-Aquitaine, porteur du projet.

Le relais de la presse

Tout au long de la concertation, la presse locale et régionale (*Sud-Ouest* et *République des Pyrénées*) a relayé l'information, avant et après chaque rencontre avec le public.

Les outils de participation et d'expression mis à la disposition du public

Durant toute la durée de la concertation préalable, le public pouvait s'informer, poser ses questions, donner son avis ou contribuer sur les différentes thématiques que couvre le projet et notamment : l'opportunité du projet, les aménagements et travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire envisagée, les hypothèses de travail présentées en matière d'offre de service de transport voyageurs ou marchandises, le report modal, les impacts environnementaux du projet, ses impacts socio-économiques ou les alternatives au projet.



Le public avait plusieurs moyens à sa disposition pour poser ses questions ou contribuer :

- **Pendant les temps présentsiels et/ou distanciels** de rencontres et d'échanges : réunions publiques, ateliers thématiques ou de proximité et rencontres mobiles ;
- **Sur le site internet du projet dans la rubrique « Exprimez-vous »** : la plateforme technique ne permettant pas la publication par le public des pièces jointes, toutes les pièces jointes des contributeurs ont été mises à la disposition du public dans la rubrique « Documents ». Vous pouvez les consulter [ICI](#).



- **Par Cartes T : 450 exemplaires ont été distribués** en boîtes aux lettres dans 10 communes de la zone actuellement non-circulée (Bedous, Accous, Cette-Eygun, Etsaut, Léas-Athas, Borce, Urdos, Lescun, Osse-En-Aspe et Aydius).
- **200 Cartes T ont également été distribuées** au public durant les rencontres de la concertation à Arudy, Pau, Bedous, Eysus et Oloron-Sainte-Marie.
- **Par courrier envoyé à SNCF Réseau** : SNCF Réseau, Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Maîtrise d'Ouvrage Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine - Concertation Pau-Canfranc - 17 Rue Cabanac - CS 61926 33081 Bordeaux Cedex ;
- **Par courriel envoyé à SNCF Réseau** : bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr ;
- **Par courrier ou courriel envoyé aux garants de la CNDP** : Marion THENET : marion.thenet@garant-cndp.fr ou Richard PASQUET : richard.pasquet@garant-cndp.fr / Par courrier : CNDP, 244 Bd. Saint-Germain, 75007 PARIS.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions se sont engagées à répondre, pendant la concertation et/ou dans leur réponse au bilan des garants, à l'ensemble des questions posées par le public. Toutes les réponses déjà apportées par les maîtres d'ouvrage sont disponibles sur la [plateforme de la concertation](#).

LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est fortement lié aux enjeux européens, nationaux et territoriaux de décarbonation des transports. En conséquence, le dispositif de concertation envisagé permettait de porter à l'attention du public les caractéristiques du projet en matière d'infrastructures, son impact environnemental, sociétal et économique sur le territoire, mais également la réflexion actuelle sur le report modal du transport des voyageurs et des marchandises.

Les 12 rendez-vous de la concertation

Chaque rendez-vous de la concertation a fait l'objet d'un compte-rendu détaillé, disponible en libre accès sur le site de la concertation. Les deux réunions publiques (ouverture et clôture) ainsi que la table ronde permettaient également une participation à distance, en direct. Sous deux jours, les replays ont été mis à la disposition du public sur le site de la concertation. Ces divers documents sont toujours disponibles.

Les modifications de lieu durant la concertation

Deux rencontres ont fait l'objet d'un changement de lieu, dans les deux cas pour privilégier une salle en capacité d'accueillir un public plus nombreux :

- **L'atelier thématique « Les impacts environnementaux » du 19 novembre 2024**, initialement prévu Château Fénart à Bedous (une quarantaine de places), a finalement eu lieu le même jour à la salle des fêtes à Accous (une centaine de places). Dès le 17 octobre 2024, le changement de lieu était annoncé durant les rendez-vous de la concertation et sur le site de la concertation. Le jour-dit, deux affichettes ont été apposées sur la vitrine d'entrée du Château Fénart pour rappeler ce changement de salle (la nouvelle salle étant située à quelque 4 kilomètres de là).

2. A l'issue de la concertation préalable, toutes les contributions ont été regroupées et restent accessibles dans la rubrique « Expressions sur le projet ».

Les rendez-vous de la concertation préalable du public du 23 septembre au 20 décembre 2024

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] https://shorturl.re/lancement	Jeudi 17 octobre 2024 18h-20h Atelier thématique - Passages à niveau et franchissement de voie Salle du Lauzart, à Lescun Accès libre	Mardi 19 novembre 2024 18h-20h Atelier thématique - Les impacts environnementaux Salle des fêtes, à Accous Accès libre
Jeudi 3 octobre 2024 10h-12h30 Rencontre mobile - Marché de Bedous Place François Sarraillé, à Bedous	Dimanche 20 octobre 2024 11h-14h Rencontre mobile - Foire d'automne d'Arudy Place de l'Hôtel de Ville, à Arudy	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
Mardi 8 octobre 2024 18h-20h Atelier thématique - L'offre de service Voyageurs Salle des Fêtes, à Accous Accès libre	Samedi 26 octobre 2024 10h-12h30 Rencontre mobile - Pau Gare ferroviaire, à Pau	Lundi 16 décembre 2024 19h-21h Réunion publique de clôture Salle Palas, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, à Oloron-Sainte-Marie Accès libre Diffusion en direct sur [Teams]
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] https://shorturl.re/table ronde	PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC	

Toute information pratique sur les rendez-vous de la concertation et tout éventuel changement de lieu ou de date seront communiqués sur le site internet de la concertation : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc

- **La réunion de clôture, du 16 décembre 2024**, initialement prévue à 18h à l'hôtel Alysson à Pau (une cinquantaine de places), a finalement eu lieu à 19h à la salle Palas d'Oloron-Sainte-Marie (350 places). Dès le 4 novembre 2024, le changement de lieu était annoncé durant les rendez-vous de la concertation et sur le site de la concertation. Le jour-dit, la réception de l'hôtel Alysson était capable, si besoin, de rediriger le public vers la salle Palas.

Le choix des thématiques, des dates, et des lieux des rencontres

Durant le printemps et l'été 2024, les maîtres d'ouvrage ont eu de nombreux échanges avec les garants de la CNDP ainsi qu'avec des représentants de la Région Nouvelle-Aquitaine qui, en tant que porteurs du projet, se sont également mobilisés dans l'organisation et la mise en œuvre de la concertation préalable. Ainsi, dès le mois de mai 2024 et sur la suggestion des garants de la CNDP, les maîtres d'ouvrage ont décidé de proposer un dispositif étalé sur 3 mois, du 23 septembre 2024 au 20 décembre 2024.

Les thématiques des ateliers ont été définies en accord avec les garants de la CNDP. Elles portaient sur :

- Le transport des voyageurs
- Les passages à niveau et les franchissements de voie
- Les impacts environnementaux du projet
- Les retombées socio-économiques du projet

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont décidé de proposer une table ronde en format hybride sur le sujet du transport des marchandises et du report modal afin de permettre au plus large public possible d'y assister. A cette table ronde ont été invités les industries de la région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, les services de l'Etat (DGITM et DREAL), des syndicats professionnels, des chargeurs, un opérateur ferroviaire, la CCI Pau-Béarn...

Les dates des rencontres ont été choisies en fonction de la disponibilité des espaces d'accueil, tout en évitant les fins de semaine et les vacances scolaires pour faciliter la disponibilité de tous.

Concernant les lieux des rencontres, un soin particulier a été apporté par les maîtres d'ouvrage à une présence globalement égalitaire entre la section de ligne ferroviaire circulée Pau - Bedous et la section de ligne ferroviaire non circulée Bedous - Tunnel du Somport. De plus, les maîtres d'ouvrage ayant choisi de privilégier un format avec accès libre, c'est-à-dire ne nécessitant pas une inscription préalable des participants, les lieux des rencontres ont été sélectionnés en fonction de leur capacité d'accueil.

Sur la suggestion des garants de la CNDP, les maîtres d'ouvrage ont souhaité venir à la rencontre des jeunes publics au collège d'Aspe à Bedous, l'établissement de ce type le plus proche de la zone non-circulée, et au lycée Guynemer à Oloron-Sainte-Marie, afin de recueillir les contributions, avis, attentes, et l'expertise d'usage des internes du lycée.

3 rencontres mobiles ont été organisées durant le premier mois de la concertation afin d'informer au mieux les publics concernés :

- Au marché de Bedous le 3 octobre 2024
- Durant la Foire d'automne d'Arudy le 20 octobre 2024
- Sur le parvis de la gare* de Pau le 26 octobre 2024, durant le concours Les 5 Etoiles de Pau.

*Pour des raisons de sécurité, la rencontre ne pouvait être organisée dans l'enceinte de la gare.

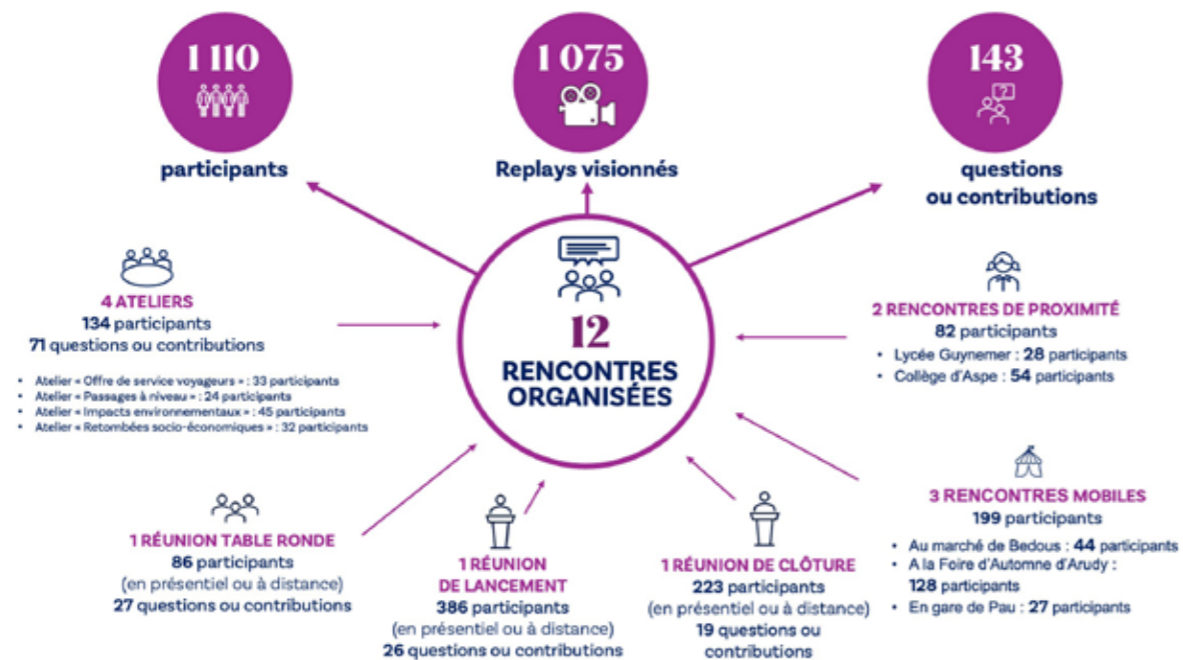
LA CONCERTATION EN CHIFFRES

La participation durant les rencontres

12 rencontres ont été organisées le long du linéaire du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc :

- 7 rencontres le long ou à proximité du tronçon circulé (Pau - Bedous)
- 5 rencontres le long ou à proximité du tronçon non-circulé (Bedous compris)

- Les citoyens « riverains », ou en proximité du projet, majoritairement présents lors des réunions publiques et ateliers, ont interrogé :
 - Concernant plus spécifiquement le tronçon non-circulé, l'effectivité du report modal routier et les conditions de sa réussite, ainsi que la question de la sécurité.
 - Concernant plus spécifiquement le tronçon circulé : les nuisances (bruit, vibrations) associées à la circulation des trains de fret et les solutions proposées.



Les maîtres d'ouvrage ont constaté une **forte mobilisation du public**, notamment durant la réunion d'ouverture de la concertation préalable le 24 septembre 2024 et durant la réunion de clôture de la concertation le 16 décembre 2024 – toutes deux organisées à Oloron-Sainte-Marie.

Malgré les intempéries qui ont frappé le territoire les 6 et 7 septembre 2024, coupant la RN134 à hauteur d'Urdo et l'accès à l'Espagne jusqu'au 20 décembre 2024, et grâce au relai d'information mis en place par la presse et les collectivités territoriales concernées, le public et les acteurs du territoire étaient présents pour échanger avec la maîtrise d'ouvrage sur le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

Grâce à l'organisation de rendez-vous spécifiques, les maîtres d'ouvrage ont rencontré **des publics divers** et constaté des centres d'intérêt variés :

- **Les jeunes publics**, consultés lors de rencontres dédiées au collège d'Aspe à Bedous et au lycée Guynemer à Oloron-Sainte-Marie, ont montré un intérêt pour le transport des voyageurs, les services en gare et dans les trains, et l'opportunité d'une offre de service renforcée en fréquence.
- **Les citoyens retraités** ont exprimé une sensibilité accrue à la préservation des spécificités du territoire, spécificités environnementales (en matière de bruit, par exemple) et spécificités socio-économiques (en matière de tourisme et d'accessibilité). Le caractère historique et patrimonial de la ligne a également été souligné.
- **Les publics géographiquement plus éloignés**, rencontrés lors de dispositifs dits « allers vers », par exemple à Arudy et à Pau, ont montré un intérêt pour le transport des voyageurs entre la France et l'Espagne et pour le potentiel touristique induit par le projet.



Intervenants invités durant les rendez-vous de la concertation

Outre les représentants de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, des intervenants ont été invités durant les différents rendez-vous de la concertation :

La Région Nouvelle-Aquitaine, en tant que porteur de projet, s'est fortement mobilisée afin de présenter le projet et de répondre aux questions du public :

- Alain ROUSSET, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
- Bernard UTHURRY, Conseiller régional, Région Nouvelle-Aquitaine
- Isabelle LARROUY, Conseillère régionale, Région Nouvelle-Aquitaine
- Florent LACARRERE, Conseiller régional, Région Nouvelle-Aquitaine
- Emilie ALONSO, Conseillère régionale, Région Nouvelle-Aquitaine
- Luc FEDERMAN, Directeur Général Adjoint du Pôle Transports, Infrastructures, Mobilités et Cadre de vie, Région Nouvelle-Aquitaine
- 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
- Juliette HENRY, Chargée de mission Territoires, Région Nouvelle-Aquitaine
- Didier DUCHIER, Directeur Général Adjoint Mobilités, Région Nouvelle-Aquitaine

La Communauté autonome d'Aragon était présente pour échanger sur le projet durant la table ronde du 14 novembre 2024 à Pau et la réunion de clôture du 16 décembre 2024 à Oloron-Sainte-Marie :

- Jorge AZCÓN NAVARRO, Président du gouvernement d'Aragon
- Miguel Angel ANIA, Directeur Général des Transports, gouvernement d'Aragon

La sous-prefète d'Oloron, Marion Aoustin-Roth, était également présente lors de la réunion de clôture du 16 décembre 2024.

Les élus des communes situées sur le périmètre du projet se sont mobilisés pour l'accueil des réunions publiques :

- Bernard UTHURRY, Maire d'Oloron Sainte-Marie, Président de la Communauté de communes du Haut-Béarn
- Dany BARRAUD, Maire d'Accous
- Vincent METZGER, Conseiller municipal, Lescun
- Danielle GAY, Maire de Lescun
- Françoise ASSAD, Maire de Bidos

La maîtrise d'ouvrage souhaite également souligner et remercier la présence **des associations, industriels, acteurs institutionnels ou académiques, syndicats** :

- Melina ROTH, Directrice du Parc National des Pyrénées
- Patrick CLERIS, Elu au Bureau de la Chambre de Commerce de Pau
- Bruno OLIVER, Directeur de la Fundación Transpirenaica
- Grégory CASADEBAIG, Président, et Hervé AUJARD, membre de la commission ferroviaire, association Béarn Adour Pyrénées
- Marie-José NAVARRE, Vice-Présidente du groupe LOHR
- Arturo FERRER, Directeur Industriel de l'usine Lindt & Sprüngli à Oloron-Sainte-Marie
- Carole LARREY, Responsable RSE Lindt & Sprüngli France
- David BOSC, Chef d'établissement du site de Safran Landing Systems à Bidos
- Caroline AUGÉ, Secrétaire Générale, OTRE des Pays de l'Adour (OTRE : Organisation des Transporteurs Routiers Européens)

La participation sur le site de la concertation

L'espace de contribution a été ouvert le 23 septembre 2024 à 8h00, et clôturé le 20 décembre 2024 à 23h59. Pour consulter les contributions et les réponses apportées aux questions, cliquez [ICI](#).

Avec 509 dépôts de contribution (dont 277 entre le 1er décembre et le 20 décembre 2024, date de la clôture de la concertation), Les participations ont été nombreuses sur le site de la concertation.

Les contributions et questions partagées ont porté sur une diversité de thématiques, et ont parfois été complétées par des fichiers joints. La plateforme ne permettant pas de déposer de pièces jointes, celles-ci (15 contributions complémentaires) ont été regroupées et mises à la disposition du public dans la rubrique « Documents » : Elles sont disponibles [ICI](#). Il est à noter des pics de connexion autour des événements de la concertation.

Les contributions représentent

259 contributions
sous forme d'avis exprimés

250 contributions
sous forme de questions

Le délai de publication des contributions pouvait prendre jusqu'à 3 jours (pour les contributions déposées en fin de semaine notamment). En effet, une étape de modération par les services de SNCF Réseau était prévue avant parution. A noter cependant que l'intégralité des contributions ont été publiées.

Le site dédié à la concertation est hébergé par le portail internet général de SNCF Réseau. Ce dernier fait l'objet d'une opération maintenance une fois par mois et de mises à jour régulières. Ainsi, durant quelques heures, les contributions n'ont pu être visibles le 17 décembre 2024. Cela a également pu engendrer occasionnellement un délai supplémentaire de parution de quelques heures, mais n'a eu aucun impact sur la réception des contributions du public.

En bref

La fréquentation du site de la concertation



509 dépôts de contribution
(avis ou question)

7125 visites

3968 utilisateurs uniques

11 300 pages vues

Les contributeurs

130 contributeurs ont choisi de s'identifier lors de leur participation. 98 contributions sont anonymes.

La maîtrise d'ouvrage note les 114 contributions de l'association CROC « Contre la Réouverture d'Oloron Canfranc », (dans leur grande majorité, sous forme de questions multiples) officiellement publiées, essentiellement entre le 18 et le 20 décembre 2024, date de la clôture de la concertation. L'intégralité des questions posées par le CROC sont également regroupées au sein d'une publication dont le lien a été partagé dans l'espace de contributions :

<https://drive.google.com/drive/folders/1riLdT-VnQjIHU6hXhzbzkkKWUHE2x2PEj?usp=sharing>.

Les organisations ayant souhaité publier officiellement leur contribution sont :

- CCI Tarbes et Hautes-Pyrénées, représentée par François-Xavier BRUNET
- Groupe local des Shifters de Pau
- CROC « Contre la Réouverture d'Oloron Canfranc »
- ALIA, le Cluster Logistique et Innovant d'Aragon
- Association Bordelaise des Amis des Chemins de fer (ABAC), représentée par Xavier Lavaud
- AFTP Alliance Ferroviaire Transpyrénéenne - Énergie TGV - Alianza de Corredores
- Mobilités Douces en Haut-Béarn
- Commission Intergouvernementale du tunnel routier du Somport
- AFAC Aquitaine
- FNAUT
- Sepanso Nouvelle-Aquitaine
- Europorte Services
- Asociación para el Fomento del Ferrocarril Convencional y la Movilidad
- Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron

Les thématiques abordées

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%

Les réponses des maîtres d'ouvrage aux questions du public

Près de 50% des contributions du public sont des questions – le plus souvent, une seule contribution regroupant une série de questions. Près de la moitié d'entre elles ont été téléversées entre le 16 décembre 2024, date de la réunion publique de clôture organisée à Oloron-Sainte-Marie, et le 20 décembre 2024, date de clôture de la concertation préalable.

À la date de publication du présent bilan, toutes les réponses des maîtres d'ouvrage ont été publiées sur le site de la concertation.

De nombreuses questions portent sur des sujets qui font appel à des acteurs au-delà de la maîtrise d'ouvrage assurée par SNCF Réseau (pour l'infrastructure de la voie ferrée) et SNCF Gares & Connexions (pour les gares et haltes). Cela a nécessité la mobilisation d'autres acteurs dans le processus de réponse, et notamment de la Région Nouvelle-Aquitaine, fortement impliquée dans le cadre de la concertation préalable. Cela a généré des délais de réponse plus importants, le circuit de validation impliquant de nombreux acteurs, dont les garants de la CNDP.

De plus, au stade actuel d'élaboration du projet, toutes les réponses aux questionnements légitimes du public n'ont pas encore été arrêtées. C'est l'objet même de la démarche de concertation. SNCF Réseau mène des études sur le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc depuis 2018, en étroite collaboration avec les partenaires français (Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine) et espagnols (Ministère des Transports, Gouvernement d'Aragon, ADIF), financées avec l'appui de la Commission Européenne. Les prochaines étapes, dont l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, permettront d'enrichir le projet et d'apporter des réponses aux sollicitations et interrogations qui se sont fait jour lors de la concertation préalable. Aussi, sans qu'une réponse puisse toujours être apportée dès cette phase de concertation préalable, chaque contribution a cependant été intégrée au dossier de concertation pour alimenter les réflexions et échanges concernant le projet.

Le cas échéant, les questions ont été communiquées aux organisations concernées. Ainsi, à titre d'exemple, 40 questions ont été adressées spécifiquement à la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM).

Les autres formes de participation

- 45 cartes T ont été reçues par la maîtrise d'ouvrage. Celles-ci sont annexées au présent bilan. Pour en prendre connaissance, cliquez [ICI](#).



- 25 mails ont été envoyés à l'adresse bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr. Tous ont été publiés sur le site de la concertation, à l'exception de :
 - Une demande d'envoi de dossiers de concertation
 - Une demande de communication du compte-rendu de l'atelier thématique « Passages à niveau »
 - Une demande de précision sur l'utilisation du module de participation sur le site de la concertation
 - Des partages d'articles de presse relatifs à la concertation

La maîtrise d'ouvrage a répondu à l'ensemble des demandes formulées par mail.

Focus : la concertation dans la presse et sur les réseaux sociaux

Dans les médias

La presse locale et régionale a largement relayé l'information tout au long de la concertation préalable en annonçant les réunions à venir et revenant sur les réunions organisées.

- 22 articles dédiés
- 8 articles faisant référence à la concertation

Principaux supports de presse :

- La République des Pyrénées, Sud-Ouest

Quelques exemples d'articles :

- Réouverture de la Pau-Canfranc : la concertation débute, comment ça marche ? Sud-Ouest, 24/09/2024
- Bedous : les collégiens sensibilisés à la réouverture de la Pau-Canfranc, La République des Pyrénées, 08/12/2024
- Vallée d'Aspe : des débats de plus en plus animés sur la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, La République des Pyrénées, 08/12/2024.

Sur les réseaux sociaux

Du 23 septembre 2024 au 20 décembre 2024, 47 publications dédiées à la concertation ont été recensées sur Facebook (principal réseau social utilisé dans ce cadre). Elles ont fait l'objet de 134 partages.

Outre les publications des maîtres d'ouvrage pour soutenir la mobilisation du public, il est constaté :

- L'engagement des collectivités, qui ont relayé l'information (CC du Haut-Béarn, Oloron-Sainte-Marie, Herrère, Jurançon, Buzy-en-Béarn) ;
- La mobilisation des acteurs locaux (CROC, CRELOC, Pyrénées re-belles) ;
- Des échanges au sein des groupes locaux tels que « Tu sais que tu aimes la Vallée d'Aspe quand... », avec notamment la diffusion de comptes-rendus initiés par des participants à la concertation.

Médias

22 articles dédiés

8 articles dédiés faisant référence à la concertation



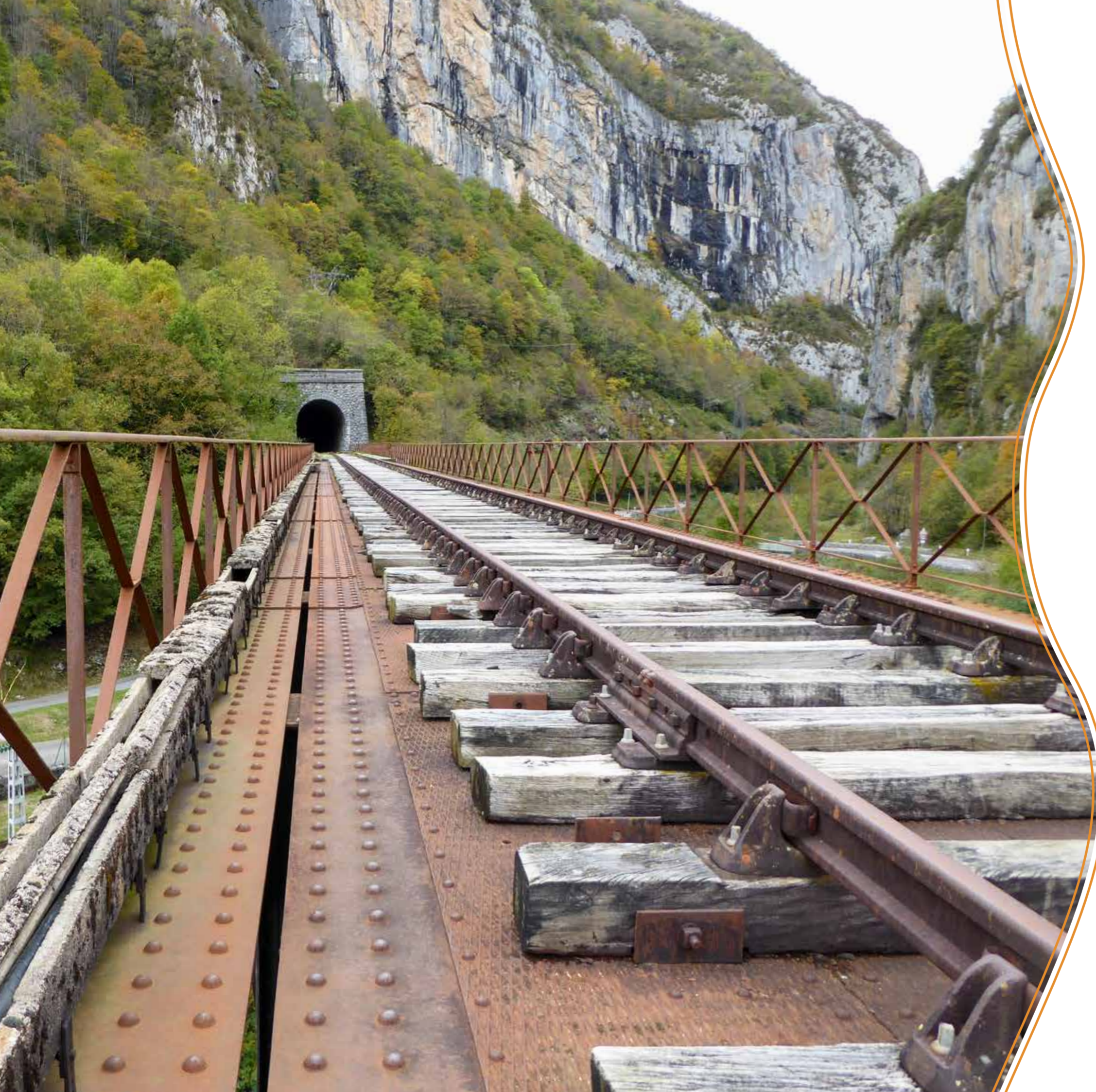
Réseaux sociaux

47 publications

23 septembre 2024 au 20 décembre 2024,

134 partages





Partie 3

Les enseignements de la concertation et les premiers engagements des maîtres d'ouvrage

Tout au long de la concertation, **10 experts de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions**, aux compétences variées, ont été mobilisés pour échanger avec les habitants et les acteurs locaux.

Ils ont été accompagnés par **12 représentants de la Région Nouvelle-Aquitaine** et, lors de certains rendez-vous, par des **représentants du gouvernement aragonais**.

Leur objectif était d'informer le public sur le projet, d'écouter ses préoccupations et de répondre à ses questions.

LES ENSEIGNEMENTS SUR LA CONCERTATION

Une participation effective des habitants du territoire

Les maîtres d'ouvrage se félicitent de la **forte mobilisation du public** tout au long de la concertation, en particulier lors de deux rendez-vous clés : **la réunion de lancement du 24 septembre 2024 et la réunion de clôture du 16 décembre 2024** ont rassemblé 609 participants en présentiel ou en distanciel. L'engagement du public s'est également manifesté à travers **les contributions sur le site de la concertation et les retours des Cartes T**, témoignant de l'intérêt des habitants pour le projet.

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc était connu des habitants, probablement du fait des effets combinés d'un débat sur cette thématique existant depuis plusieurs décennies sur le territoire et de la communication faite autour de la concertation préalable.

Grâce à un dispositif ambitieux, les maîtres d'ouvrage ont pu établir un dialogue direct avec **les riverains, résidents et acteurs locaux**, mais aussi avec **les jeunes, les populations plus éloignées du projet** et, ponctuellement, **les visiteurs de passage**.

Ils prennent acte de **l'accueil contrasté du projet sur le territoire**, marqué par des prises de position parfois passionnées. Ces réactions traduisent à la fois **les espoirs de certains, les inquiétudes d'autres et, pour les derniers, une opposition affirmée**.

Un accueil contrasté : espoir, doutes, et nombreuses questions

Sans minimiser la richesse des contributions individuelles, qu'elles prennent la forme de questions ou de propositions - toutes étant analysées par les équipes SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions -, les maîtres d'ouvrage retiennent plusieurs constats clés :

- **Un accueil globalement favorable, mais nuancé** : de nombreuses opinions exprimées traitent de l'opportunité du projet. Une partie du public rencontré l'aborde sous forme d'interrogations. La concertation a ainsi recueilli quasiment autant de questions que de contributions directement affirmatives ou critiques.

- **Une offre de transport voyageurs renforcée bien perçue, sous conditions** : le public se montre favorable à l'amélioration et l'élargissement du service, à condition que les dysfonctionnements actuels sur la ligne Pau-Bedous soient résolus, afin de ne pas compromettre la fréquentation future de la desserte. Une demande forte émerge également pour la création de haltes supplémentaires ou l'introduction d'un service d'arrêts à la demande sur la section Bedous - Canfranc.

ACTEURS, COÛT ET FINANCEMENT DU PROJET

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau - Canfranc a soulevé des interrogations concernant les parties prenantes impliquées, notamment le rôle de l'État et de l'Union européenne, ainsi que la structure organisationnelle chargée de sa mise en œuvre, ses échéances et sa composition.

Par ailleurs, le public a exprimé le souhait d'obtenir des précisions sur le coût du projet et les modalités de son financement.

45 contributions sur le site de la concertation y font notamment référence.

- **Le transport de marchandises, principal sujet d'interrogation** : de nombreux participants ont exprimé des doutes sur l'offre de service envisagée, au regard de son impact environnemental et des nuisances potentielles du fret ferroviaire. L'acceptabilité du projet repose en grande partie sur des garanties de report modal effectif, la mise en place de réglementations adaptées et la réalisation d'études complémentaires pour évaluer ses implications concrètes pour le territoire.
- **Un besoin d'information sur les impacts locaux** : les riverains et collectivités ont exprimé une attente forte quant à l'organisation de rencontres dédiées, en proximité immédiate avec les sites concernés, pour aborder des enjeux concrets, tels que **le maintien ou la suppression de passages à niveau, les nuisances sonores et vibratoires, ainsi que les questions foncières**.

- **Une opposition marginale, mais affirmée** : certains contributeurs rejettent le projet dans son intégralité, estimant qu'il bénéficierait uniquement aux extrémités du tracé, tout en ayant un impact environnemental trop important sur la haute vallée.

En sollicitant volontairement la CNDP, les maîtres d'ouvrage ont affirmé leur volonté de présenter leur projet en toute transparence et d'impliquer l'ensemble des parties prenantes intéressées (citoyens, associations, collectifs...) dans le processus de décision. La concertation vise non seulement à informer, mais aussi à recueillir les avis, suggestions et interrogations du public afin d'adapter et d'enrichir le projet. Cette démarche de dialogue, initiée à un stade précoce, permet d'approfondir certaines des données présentées lors des phases d'étude ultérieures, qui seront ensuite partagées avec le public, notamment dans le cadre de l'enquête publique.

Les réponses des maîtres d'ouvrage aux questions du public sont disponibles sur le site de la concertation. Pour y accéder, cliquez [ICI](#).

Dans leur bilan publié le 17 janvier 2025, les garants ont référencé les questions du public en attente de réponses et formulé des recommandations. Les réponses des maîtres d'ouvrage sont disponibles dans la partie 4 du présent document, page 48.

LES ENSEIGNEMENTS SUR L'OPPORTUNITÉ ET LES ALTERNATIVES AU PROJET

Les questions liées à **l'opportunité du projet et à ses alternatives** ont été explorées tout au long de la concertation, notamment à travers divers ateliers traitant des thématiques afférentes. La moitié d'entre eux portait sur l'offre de services, couvrant le transport des voyageurs et des marchandises, tandis que l'autre moitié encourageait les participants à analyser et enrichir le projet en tenant compte de ses impacts sur l'environnement naturel et humain.

Pertinence de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc en tant que projet structurant pour le territoire : enjeu du désenclavement de la vallée

Les maîtres d'ouvrage ont observé **un intérêt réel du public pour l'ambition du projet en ce qui concerne les déplacements quotidiens et occasionnels**, qu'ils soient régionaux, nationaux ou internationaux. La réouverture de la ligne comme vecteur de dynamisme économique et touristique de la vallée, en favorisant une meilleure accessibilité et une mise en valeur accrue de ses richesses naturelles et patrimoniales, a été soulignée.

Toutefois, **cette appétence avec l'offre de services voyageurs semble plus prononcée chez certains publics, en particulier les jeunes et les personnes exerçant une activité professionnelle à proximité de la ligne**. Pour d'autres, le terme même de « désenclavement » a été considéré comme inapproprié, estimant que le territoire ne présente pas les caractéristiques d'un espace enclavé.

Une grande partie des contributeurs a souligné l'importance de **développer les dessertes sur la section actuellement non circulée** entre Bedous et Canfranc. Par ailleurs, nombre d'entre eux ont également mis en avant la nécessité de renforcer les solutions d'**intermodalité** afin de faciliter les trajets de « dernier kilomètre » et l'accès aux destinations finales, en particulier vers les sites d'intérêt touristique et de loisirs.

Étant donné l'importance d'un maillage efficace pour optimiser l'usage, l'accessibilité et la performance de la ligne, le public s'est également interrogé **sur l'implantation des plateformes logistiques** indispensables au transport de marchandises, en particulier en lien avec les entreprises potentiellement intéressées dans la vallée d'Aspe.

“ Bien sûr, pour désenclaver sans remettre une couche de béton autoroutier en limitant la pollution. Relançons cette ligne qui permettra d'améliorer les échanges économiques et l'activité touristique. La vie des populations ne peut qu'en bénéficier. ”

**Site de la concertation,
15/10/2024**

“ (...) Il faudra veiller à construire une offre satisfaisante de gares/haltes pour desservir le territoire : aménager et développer les services aux gares/haltes existantes (stationnement de VL, stationnement sécurisé de vélos, bornes de location de vélos) et rouvrir des gares/haltes dans des villages de la haute vallée (Lescun, Etsaut, Urdos si la région porte le projet d'un TER avec une desserte fine (...). ”

Site de la concertation,
28/11/2024

“ (...) L'argument du «bientôt désenclavé» est le fantasme idéal pour vendre un projet qui n'est voué qu'au profit de quelques-uns servant au passage l'hubris de quelques autres. Quand tout sera détruit, nous n'aurons que nos yeux pour pleurer. Et les générations futures auront raison de ne pas nous pardonner. ”

Site de la concertation,
20/12/2024

Décarbonation des transports : la question de l'électrification de la ligne

Que ce soit pour le transport de marchandises ou les déplacements des voyageurs, qu'ils relèvent du quotidien ou du tourisme, le report modal vers le rail ou le fluvial constitue un enjeu central de la transition écologique à l'échelle nationale et internationale. **L'électrification de la ligne a été bien accueillie** par un public attentif à la réduction de la dépendance au transport routier, considéré comme plus polluant.

“ (...) 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, mais aussi pour contribuer à la décarbonation de l'industrie et du transport dans la région (...). ”

Atelier,
19/11/2024

L'hypothèse de transport par trains à hydrogène comme alternative à l'électrification a également été soulevée. Les maîtres d'ouvrage restent attentifs aux opportunités techniques offertes par cette énergie et aux expérimentations portées côté Aragon. Néanmoins, l'électrification est la solution privilégiée à ce stade, notamment pour faciliter le transport de marchandises sur la ligne.

L'opportunité de la mise en place d'une offre de transport des marchandises

La mise en place d'un service de transport de marchandises sur la ligne ferroviaire Pau-Canfranc a fait l'objet de nombreux échanges.

Sur la section actuellement en service entre Pau et Bedous : les riverains ont exprimé des préoccupations concernant les nuisances sonores et vibratoires. Ils ont manifesté le souhait d'obtenir davantage d'informations sur les études en cours et de participer aux réflexions sur les solutions envisagées pour limiter l'impact du passage des trains sur les habitations voisines. Par ailleurs, parmi eux, certains ont exprimé une opposition catégorique au projet, qu'ils jugent incompatible avec leur cadre de vie.

Sur la section actuellement non-circulée entre Bedous et Canfranc : les avis des participants ont été partagés :

- Une partie des contributeurs considère que le projet représente **une opportunité pour réduire significativement le trafic des poids lourds et ses nuisances associées**. Il contribuerait également à **améliorer la sécurité** des usagers de la route, notamment sur l'axe transpyrénéen, où les accidents impliquant des camions, y compris ceux transportant des matières dangereuses, sont fréquents.
- Une partie des participants **s'interroge sur l'opportunité du transport de marchandises** sur la ligne et souligne **les nuisances** qu'il pourrait engendrer à l'échelle de la vallée. Le contexte montagneux, amplifiant les effets sonores, est perçu comme un facteur aggravant, pouvant altérer la qualité de vie locale. Il est envisagé que l'offre de service ne suffise pas à réduire le trafic des poids lourds, qui nécessiterait des mesures réglementaires spécifiques pour soutenir le report modal. Par ailleurs, la crainte que la ligne serve de voie de délestage, entraînant une augmentation du trafic de marchandises tant sur route que sur rail dans la vallée d'Aspe, a également été exprimée.

- **La majorité des participants**, toutes origines confondues, lie leur adhésion au projet à la mise en place de **mesures réglementaires** garantissant un réel report modal de la route vers le rail. Beaucoup craignent en effet une « double peine », où transport routier et ferroviaire cohabiteraient sans réduction significative du trafic des poids lourds dans la vallée d'Aspe.

Enfin, les contributions des **participants plus éloignés géographiquement** témoignent d'un soutien au projet, considérant le fret ferroviaire comme une solution d'avenir.

“ 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 ”

Atelier,
10/12/2024

“ Il faut ouvrir cette ligne NON PAS POUR TRANSPORTER davantage de marchandises mais pour y mettre les camions qui roulent sur nos routes. Bien sûr, des passagers avec des trains FIABLES et réguliers pour que nous puissions aller travailler sans ces milliers de voitures sur la route chaque jour. ”

Site de la concertation,
16/12/2024

“ Je crois qu'il n'est pas besoin d'être grand scientifique pour se rendre compte que la vallée fera caisse de résonance... 42 passages de trains par jour à Bedous... Les TER sont plutôt discrets et sympathiques, mais les trains de 450 mètres, de fret (malgré les études sur d'hypothétiques voies anti vibratoires, 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. Au fait, qui s'occupera de compenser la perte de valeur des maisons de la vallée ? ”

Site de la concertation,
29/11/2024

L'absence de mise en œuvre du projet

Certains participants ont exprimé leur **opposition à la réouverture de la ligne ferroviaire sur la section Bedous - Canfranc**, avançant plusieurs arguments :

- **L'impossibilité ou l'insuffisance d'un report modal effectif** de la route vers le rail ;
- Un potentiel « effet tunnel », avec un projet bénéficiant uniquement aux extrémités de la ligne, sans retombées positives suffisantes pour le territoire afin de compenser les nuisances engendrées ;
- Une incompatibilité avec l'enjeu **de relocalisation de l'économie** ;
- La crainte que **l'offre de transport des voyageurs soit progressivement délaissée** au profit d'une ligne principalement dédiée au fret ;
- **Un besoin en transport ferroviaire jugé limité, voire inexistant**, pour les déplacements quotidiens ;
- Les risques liés au **surtourisme** dans un territoire déjà fortement fréquenté en période estivale.

“ Ce projet me semble totalement à contre-courant des orientations que nous devrions prendre afin de relocaliser notre économie. Construire de telles infrastructures ne fera qu'accroître les échanges inter-frontaliers au détriment de la protection du climat, de la biodiversité et de notre cadre de vie. Prêter des intentions louables à ce projet en matière d'écologie relève du «greenwashing» (...). ”

Site de la concertation,
18/12/2024

“ Je m'exprime contre la réouverture de cette ligne. Et je suis certainement mieux placée qu'un certains nombres pour affirmer que cette ligne n'apporte aucun service. Ce train circule (quand il circule!!!) depuis la gare de Bidos vers Bedous à vide. (...). ”

Site de la concertation,
18/12/2024

LES ENSEIGNEMENTS SUR L'OFFRE DE SERVICE VOYAGEURS

La question de l'offre de service en matière de transport des voyageurs a été traitée à travers :

- Un atelier organisé le 8 octobre 2024 à Accous.
- Environ 70 contributions (questions, avis) dédiées ou faisant référence à l'offre envisagée sur le site de la concertation.

L'offre de service voyageurs a également régulièrement été abordée lors des **rencontres mobiles** à Bedous, Pau et Arudy, ainsi que lors des **rencontres thématiques** avec les élèves du collège d'Aspe à Bedous et les internes du lycée Guynemer à Oloron-Sainte-Marie.



Atelier du 8 octobre 2024 à Accous

Pour rappel, l'offre de service voyageurs envisagée se caractérise par :

13 allers-retours TER par jour (4 terminus Oloron-Sainte-Marie, 6 terminus Bedous et 3 terminus Canfranc)

2 allers-retours trains longue distance Pau-Saragosse par jour, desservant Oloron, Canfranc et éventuellement Bedous

Quelques contributions

“ 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. ”

Atelier,
08/10/2024

“ Avez-vous une idée de la durée d'un trajet aller Pau / Saragosse bénéficiant de cette réouverture ? Une halte à Urdos est un minimum pour qui aime randonner vers le Somport ou bien skier en mode alpin, de randonnée, ou bien de fond. Pensez-vous autoriser les cyclistes à monter à bord ? Le Parc National des Pyrénées n'est pas accessible aux VTTistes mais l'Aragon n'a pas cette limitation. Etant donné le fret routier dans la vallée d'Aspe il est dangereux de rouler au nord des forges d'Abel. ”

Site de la concertation,
27/10/2024

“ Je suis très contente d'aller chercher où amener à la gare de Bedous mes petits enfants qui viennent régulièrement en train depuis Oloron. Je suis pour la réouverture jusqu'à Canfranc / Jaca car nous y allons souvent en voiture. Je suis prête à y aller en train. ”

Carte T,
04/12/2024

“ Avis d'une usagère lambda : Je préférerais, plutôt que de se lancer dans des projets hors de sens et au bénéfice surtout d'un autre pays, qu'on assure correctement et de manière fiable les lignes régionales (Oloron-Pau, Toulouse-Bayonne...), qui touchent beaucoup plus de personnes. ”

Site de la concertation,
19/12/2024

Un large soutien en faveur d'un service voyageurs élargi et renforcé

L'hypothèse d'un renforcement de l'offre de transport, notamment aux heures de pointe, a recueilli un avis favorable. Près de **trois quarts des participants** à la concertation, tant en ligne que lors des rencontres publiques, ont soutenu cette hypothèse.

Les principales motivations exprimées sont :

- Un **désenclavement de la vallée**, grâce à la réouverture de la ligne Pau - Canfranc ;
- Une **alternative écologique** à la route, en réduisant l'empreinte carbone des déplacements ;
- Une **solution face aux intempéries**, notamment après les événements climatiques de septembre 2024, garantissant un mode de transport fiable au quotidien ;
- Un **renforcement des liens franco-espagnols**, facilitant les déplacements touristiques et transfrontaliers.

Les **jeunes publics, notamment les lycéens**, déjà utilisateurs de la ligne Pau - Bedous, se sont montrés particulièrement favorables au projet.

Toutefois, certains participants ont exprimé des **doutes quant aux chiffres de fréquentation** de la ligne actuelle présentés lors de l'atelier dédié¹. La réelle demande des usagers du territoire en matière de transport voyageurs a également été questionnée.

¹ Pour prendre connaissance des chiffres présentés durant l'atelier, cliquez [ICI](#).

Les conditions du succès selon le public

Si l'élargissement et le renforcement du transport des voyageurs sont jugés pertinents, plusieurs points ont été soulignés par le public pour renforcer l'efficacité de l'offre de service envisagée :

SUR LA SECTION BEDOUS - CANFRANC :

- Création de **haltes supplémentaires**, notamment à Urdos, pour un meilleur maillage du territoire et un accès facilité aux sites d'intérêt ;
- Exploration de l'option d'**arrêts à la demande**, mentionnée à plusieurs reprises.

SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE :

- Développement de **solutions d'intermodalité** (navettes, transports à la demande) pour desservir les zones éloignées des haltes, particulièrement utiles aux touristes ;
- Amélioration de la **communication** sur les services de transport existants et futurs.

FIABILITÉ DU SERVICE :

- Des usagers ont dénoncé les **dysfonctionnements** de l'actuelle ligne Pau - Bedous (retards, annulations sans préavis) ;
- Malgré une volonté répétée d'utiliser davantage le train, les usagers craignent que les difficultés rencontrées freinent le **report modal** et compromettent le succès de l'offre.

Les attentes du territoire

Aménagements et infrastructures	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. – Bien adapter l'amplitude horaire. <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. – Mise en place d'un site numérique permettant le covoiturage. <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. – Information sur les solutions du dernier kilomètre (site web/ affichage). <p>Intermodalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Navette à la demande dédiées aux gares.

Les demandes de précision du public

Les participants ont interpellé la maîtrise d'ouvrage et les représentants de la région Nouvelle-Aquitaine sur plusieurs points nécessitant davantage de précisions :

- Les horaires et tarifs du futur service ;
- Le maintien des autres modes de transport collectif, notamment les lignes de cars ;
- Des garanties sur l'équilibre entre les offres de service de transport voyageurs et fret.

LES ENSEIGNEMENTS SUR L'OFFRE DE SERVICE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La question de l'offre de service envisagée pour le transport de marchandises a donné lieu à :

- 1 table ronde, en date du 14 novembre 2024 à Pau ;
- 124 contributions (questions, avis) dédiées ou faisant référence à l'offre envisagée sur le site de la concertation.

Sur l'ensemble des supports de contribution, l'hypothèse de la mise en place d'une offre de transport de marchandises sur la ligne ferroviaire Pau - Canfranc a fortement capté l'attention du public consulté. Les échanges en présentiel, en particulier lors des réunions publiques et des ateliers thématiques, ont également été marqués par de nombreuses interventions sur ce sujet.



Table ronde, 14 novembre 2024 à Pau

Pour rappel, l'offre de services voyageurs envisagée se caractérise par :

10 allers-retours de trains de fret par jour (dont 8 A/R de trains de fret affectés au ferroutage)

Quelques contributions

“ Il est indispensable que cette ligne internationale soit réouverte pour éviter que tous les camions venant d'Espagne empruntent la RN134 avec des conséquences non négligeables sur la sécurité. ”

Site de la concertation,
23/09/2024

“ Bonjour, beaucoup d'entreprises préfèrent la route pour les trajets courts ou moyens, surtout avec une nationale à côté. Comment comptez-vous les inciter à choisir le fret ferroviaire, qui est souvent plus cher et moins pratique ? Par quelles aides ou règles allez-vous rendre le rail plus attractif, et comment pouvez-vous vraiment garantir que cela réduira le nombre de camions sur la route ? Quelles actions concrètes sont prévues pour que ce transfert se fasse réellement ? Merci ”

Site de la concertation,
11/10/2024

“ Depuis la création du tunnel du Somport, les camions pourrissent la vie des Aspois. Et maintenant, j'apprends qu'en prime nous aurons des trains de fret qui circuleront dans notre belle vallée. Ne soyons pas naïfs, le train ne fera pas magiquement diminuer le nombre de camions : nous aurons donc les nuisances des camions ET en prime des trains ”

Site de la concertation,
19/10/2024

“ (...) Le maître d'ouvrage peut-il fournir les plans et des informations sur l'avant-projet de création d'un terminal de transbordement en gare d'Artix (...) ? ”

Site de la concertation,
19/12/2024

Les expressions du public : entre attente et inquiétudes

L'opportunité de mettre en place un service de transport de marchandises s'est imposée, sous l'impulsion du public, comme **un sujet central de la concertation préalable**, reléguant parfois au second plan d'autres thématiques, telles que les impacts socio-économiques. Les maîtres d'ouvrage ont constaté des débats animés et des prises de parole marquées par des opinions souvent contrastées et parfois très affirmées. Toutefois, **la majorité des interventions ont pris la forme de questions**, témoignant d'un besoin d'informations complémentaires pour apprécier l'offre de service envisagée.

Les contributions favorables à l'offre de transport de marchandises s'appuient principalement sur ses bénéfices environnementaux, économiques et sécuritaires :

- Réduction du trafic routier dans la vallée, limitant les nuisances associées à la circulation des poids lourds ;
- Solution plus écologique, contribuant à la baisse des émissions de CO₂ ;
- Amélioration des échanges transfrontaliers entre la France et l'Espagne ;
- Diminution des risques d'accidents sur la RN134 ;
- Valorisation stratégique d'une infrastructure abandonnée, avec un projet structurant pour le territoire.

Il est également constaté que l'hypothèse d'un report du transport routier vers le fret est positivement perçue par certains habitants de la zone non desservie entre Bedous et Canfranc, par les contributeurs espagnols, par les non-riverains et par les publics plus éloignés géographiquement du projet.

A contrario, les principales réserves exprimées concernent les impacts associés à l'exploitation ferroviaire des trains de fret et l'opportunité même de cette offre de service. Les interrogations portent notamment sur :

- Les nuisances pour les riverains (bruit, vibrations), amplifiées par la crainte d'un cumul des impacts liés au trafic ferroviaire et routier ;
- La capacité de l'infrastructure, dans un cadre montagneux, à supporter efficacement le trafic de fret envisagé ;

- La rentabilité du projet et son attractivité pour les opérateurs logistiques ;
- Les conséquences environnementales, notamment sur l'écosystème local ;
- Un bénéfice perçu comme inégalement réparti, profitant principalement aux territoires situés aux extrémités de la ligne, voire essentiellement à l'Espagne.

La mise en place d'un service de transport de marchandises suscite des interrogations majeures chez les riverains situés tout au long du tracé, en raison des nuisances associées. En haute vallée d'Aspe, certains habitants redoutent un **accroissement du trafic industriel**, dont les impacts visuels et sonores risquent d'altérer le patrimoine naturel de la vallée.

Enfin, certains contributeurs ont exprimé une **opposition ferme à l'offre de service**, pour les raisons précédemment exposées.

Le report modal, une condition essentielle à l'acceptabilité du projet

La majorité des contributeurs reconnaît l'intérêt écologique du projet, notamment grâce au ferroutage comme alternative au transport routier. Cependant, elle s'interroge également quant à son efficacité réelle pour diminuer le trafic de poids lourds, ainsi que sur les nuisances potentielles pour les riverains.

Comme il a été explicité par les participants à plusieurs reprises, **l'acceptabilité du projet par le territoire repose sur la garantie d'un report modal effectif**. Le public attend des informations et des études complémentaires pour en évaluer la faisabilité¹. Les contributeurs réclament également des mesures réglementaires, telles que des restrictions ou une interdiction du transport routier en vallée d'Aspe, afin d'assurer cette transition.

¹Cf page 48 : les questions des garants.

Les demandes de précisions du public

Les participants ont exprimé le besoin d'obtenir des informations complémentaires sur plusieurs aspects du projet, notamment :

- Les restrictions au trafic routier : les moyens existants pour limiter ou interdire la circulation des poids lourds ;

- **La capacité de la ligne** : nombre maximum de trains en ferroutage par jour et part du trafic routier pouvant être transférée sur le rail ;
- **Les modalités d'exploitation** : horaires de circulation, durée d'un passage, temps de trajet entre les plateformes de transbordement, avec des comparaisons aux axes routiers et ferroviaires existants (notamment au Pays basque) ;
- **Les caractéristiques techniques** : type de trains utilisés, leur longueur et les équipements nécessaires ;
- **Les marchandises transportées** : nature des biens concernés et identification des acteurs industriels impliqués ;
- **La sécurité** : mesures mises en place pour assurer des circulations sûres et fiables ;
- **Les infrastructures** : emplacement prévu pour la plateforme de ferroutage et coordination des équipements entre la France et l'Espagne pour éviter toute rupture de charge ;
- **Les prévisions de flux logistiques** : origine et destination des marchandises transitant par la ligne.

Ces demandes traduisent une attente forte du public en matière de garanties sur les impacts et l'efficacité du projet.

LES ENSEIGNEMENTS LIÉS AUX IMPACTS SUR LA VIE QUOTIDIENNE



Atelier du 17 octobre 2024 à Lescun

La question des impacts du projet sur la vie quotidienne des habitants a donné lieu à :

- **1 atelier « Passages à niveau et franchissement de voie »**, en date du 17 octobre 2024 à Lescun ;

- **1 atelier « Les impacts environnementaux »**, en date du 19 novembre 2024 à Accous ;
- **59 contributions** (questions, avis) dédiées ou faisant référence aux impacts riverains **sur le site de la concertation**.

Par « Impacts sur la vie quotidienne », les maîtres d'ouvrage désignent les effets du projet de réouverture de la ligne ferroviaire sur le milieu humain, et plus particulièrement les riverains concernés.

Quelques contributions

“ Quelle est la solution de substitution ? Pour éventuellement accepter la fermeture d'un passage à niveau, nous avons besoin d'informations complémentaires. ”

Atelier,
17/10/2024

“ Il est nécessaire que des techniciens de SNCF Réseau viennent sur site pour échanger sur des solutions à mettre en place ”

Atelier,
17/10/2024

“ Comment la Région et SNCF Réseau prévoient-elles d'indemniser les habitants sur la future dévaluation de leurs maisons induite par une dégradation des conditions de vie en vallée conséquent à l'implantation d'une autoroute ferroviaire amenant nuisances sonores, nuisances visuelles ? ”

Site de la concertation,
12/12/2024

“ N'ayant connaissance des détails du projet, je souhaiterais connaître s'il est prévu des ouvrages anti-bruits le long de la future ligne notamment dans la traversée d'Eygun ? D'un côté la route, de l'autre le rail, le bruit est peut-être suffisant ”

Site de la concertation,
13/12/2024

“ Nous aimerions vous soumettre notre inquiétude concernant le projet de suppression du passage à niveau PN62 (Bedous, Suberlaché). Nous sommes agriculteurs et notre exploitation se retrouverait coupée en deux par la fermeture de ce passage à niveau, que nous empruntons plusieurs fois par jour à titre professionnel et personnel. Une grande partie de notre activité concerne la vente à la ferme, qui deviendrait très compliquée voire impossible avec la suppression du passage à niveau (...). ”

Site de la concertation,
20/12/2024

Les expressions du public : les principaux impacts relevés

Les contributions du public ont mis en lumière 3 sujets distincts de préoccupation :

- **Les passages à niveau et leurs conséquences sur les déplacements quotidiens** : les hypothèses de suppression de certains passages à niveau suscitent des interrogations, notamment pour les agriculteurs et les entreprises locales. Le public questionne la pertinence des hypothèses de travail présentées, les solutions alternatives existantes, les aménagements prévus et les éventuels contournements ;
- **Les nuisances sonores et vibratoires** : de nombreux riverains expriment des préoccupations quant à la fréquence, la durée et les horaires de passage des trains, en lien avec les impacts sur leur cadre de vie ;
- **La maîtrise foncière et la valeur des biens immobiliers** : les habitants s'inquiètent des acquisitions de terrains nécessaires au projet et de la possible dévaluation des propriétés situées à proximité immédiate de la ligne ferroviaire.

Lors de l'atelier « Passages à niveau et franchissement de voie » organisé à Lescun le 17 octobre 2024, les participants ont partagé leur expérience des usages quotidiens des passages à niveau et ont donné leur avis sur leur suppression ou leur modernisation.

Le compte-rendu de cet atelier est disponible [ICI](#).

Concernant les nuisances sonores et vibratoires, les habitants ont souligné les particularités acoustiques de la haute vallée, décrite comme un « entonnoir à sonorités », amplifiant les bruits ferroviaires.

L'ensemble des participants ayant abordé ce sujet associe ces nuisances principalement à l'**offre de transport de marchandises**, notamment aux circulations nocturnes des trains de fret, jugés particulièrement bruyants et dont le temps de passage pourrait être long. À l'inverse, les TER circulant déjà sur le tronçon Pau-Bedous sont considérés comme générant un niveau de nuisance acceptable.

Les demandes de précisions du public

Les contributeurs ont interpellé la maîtrise d'ouvrage afin d'organiser des **rendez-vous dédiés avec les riverains et/ou les collectivités locales** sur les sites concernés par les éventuelles fermetures de passages à niveau. Certains ont également mentionné la nécessité d'organiser des **rencontres spécifiques sur la maîtrise foncière avec les habitants concernés**.

De façon générale, les participants ont exprimé le besoin de disposer d'informations complémentaires sur les aspects du projet suivant :

- **Le détail des terrains à acquérir** dans le cadre du projet.
- **Les mesures des nuisances acoustiques et vibratoires** qui font actuellement l'objet d'études, ainsi que **les dispositifs prévus** pour limiter leur impact.
- **Le rôle des riverains dans les décisions** qui seront prises concernant les protections phoniques.
- **Les indemnisations envisagées** pour les habitants directement affectés par ces nuisances.

LES ENSEIGNEMENTS LIÉS AUX IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX



Atelier du 19 novembre 2024 à Accous

La question des impacts environnementaux du projet sur le territoire a donné lieu à :

- 1 atelier « **Les impacts environnementaux** », en date du 19 novembre 2024 à Accous ;
- 11 contributions (questions, avis) dédiées ou faisant référence aux impacts environnementaux **sur le site de la concertation.**

Par « Impacts environnementaux », les maîtres d'ouvrage désignent les effets du projet de réouverture de la ligne ferroviaire sur le milieu physique et naturel.

Les expressions du public : demandes de précisions

Les contributions du public sur les impacts environnementaux se traduisent exclusivement par des questions visant à obtenir des précisions supplémentaires, notamment sur :

- **Le rôle des écobuages** dans l'aggravation des glissements de terrain et des crues torrentielles.
- **Une éventuelle interdiction des produits phytosanitaires** à proximité des cours d'eau (à moins de 50 ou 100 mètres de la voie).
- **En phase de chantier** : la prise en compte des périodes de nidification du vautour percnoptère dans le calendrier des travaux.
- **En phase de chantier** : l'origine de l'eau utilisée pour la brumisation des poussières.
- **Les mesures prévues pour la faune sauvage**, notamment les dispositifs facilitant le déplacement des grands tétras, isards, cervidés et grands carnassiers.
- Les mesures prévues pour garantir **le respect des continuités écologiques.**

Quelques contributions

“ 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 ? ”

Atelier,
10/11/2024

“ (...) Je demande donc que l'emploi de désherbants soit proscrit dans les lieux écologiquement sensibles. Et j'aimerais savoir quel volume de désherbant par kilomètre de voie et par an est utilisée, et quel volume total sur la France par an est utilisé. (...) ”

Mail,
20/12/2024

LES ENSEIGNEMENTS LIÉS AUX IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

La question des retombées socio-économiques du projet sur le territoire a donné lieu à :

- 1 atelier « **Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire** », en date du 10 décembre 2024 à Eysus ;
- 49 contributions (questions, avis) dédiées ou faisant référence aux impacts socio-économiques **sur le site de la concertation**.

Comme mentionné précédemment, l'atelier consacré aux impacts socio-économiques du projet, initialement structuré autour de travaux en petits groupes pour recueillir les contributions du territoire, a été adapté à la demande des participants. Il a ainsi permis un échange plus large, centré principalement sur les interrogations relatives à l'offre de transport de marchandises envisagée.

En conséquence, au cours de la concertation, la question des enjeux et impacts socio-économiques du projet a très majoritairement été envisagée sous l'angle du tourisme.



Atelier du 10 décembre 2024 à Eysus

Quelques contributions

“ C’est bien pour les touristes, mais ils vont être nombreux, ça va être énervant. ”

Collège d’Aspe,
04/12/2024

“ Avec une dizaine de copains nous allons souvent en bus régional et bus RNFEN voir un ami à Jaca pour des repas très festifs. On utilisera bien sur le train, si la ligne rouvre de Bedous à Jaca? Je le prends aussi pour aller chez le médecin à Oloron ”

Carte T,
04/12/2024

“ Développement sur le même principe que le ter sorties géologie avec train géologie et/ou histoire et/ou gastronomie. Packages nuit sur Pau, visite château, train vers Canfranc et nuit hôtel Canfranc. Créneau tourisme vert/faible impact carbone/culture. ”

Atelier,
14/12/2024

“ (...) Pourquoi le maître d'ouvrage souhaite-t-il réaliser une offre de train touristique qui concernera seulement une centaine de visiteurs chaque année ? (...) ”

Site de la concertation,
20/12/2024

Les expressions du public :

La majorité des participants qui se sont exprimés considère que **la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc contribuerait positivement au développement et au rayonnement touristique du territoire**, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Bien que l'existence de bus reliant les points d'intérêt ait été reconnue, plusieurs intervenants ont souligné le manque de lisibilité et la complexité du réseau pour les voyageurs internationaux, en particulier les randonneurs, nombreux dans la région.

L'amélioration de l'accessibilité à l'Espagne par le train a également été accueillie favorablement, notamment par les jeunes publics, qui y voient une opportunité pour leurs déplacements de loisirs.

Concernant l'éventualité d'un **train touristique**, certains participants ont exprimé le souhait que des retours d'expérience issus de projets similaires en France et à l'étranger, notamment en Espagne, soient partagés. Si la question d'un matériel roulant spécifique n'a pas été abordée, celle de l'organisation et des services complémentaires (audio-guide, formules combinées train/visites/hébergement) a été évoquée. À cet égard, des initiatives locales, comme celles menées par l'association GéolVal dans le domaine du tourisme géologique, ont été mises en avant.

À l'inverse, des participants estiment que **l'impact touristique de la réouverture de la ligne resterait limité**, ne concernant qu'une centaine de personnes par an, et remettent en question la viabilité économique d'un train touristique. D'autres ont alerté sur **les risques de surtourisme** en période estivale, jugeant que le territoire est déjà saturé à cette période de l'année. Pour ces derniers, la réouverture de la ligne pourrait ainsi avoir des effets négatifs en accentuant la pression touristique sur la vallée.

Les points de vigilance soulignés par le public

Pour améliorer l'accessibilité du territoire aux touristes et soutenir le développement économique de la vallée d'Aspe, les participants ont mis en avant plusieurs points :

- **Le renforcement des dessertes sur la section non circulée entre Bedous et Canfranc** : l'absence de desserte des principaux points d'intérêt (comme le fort du Portalet ou la station de ski du Somport) a été soulignée. Il est donc recommandé d'implanter des arrêts à proximité de ces sites pour en faciliter l'accès.
- **Le développement de solutions d'intermodalité en gare pour assurer le « dernier kilomètre »** : bien que les habitants de la vallée aient une forte tradition de solidarité et d'organisation collective pour leurs déplacements quotidiens, ce mode d'entraide ne peut être transposé aux visiteurs occasionnels. Des alternatives adaptées doivent donc être mises en place.
- **Une meilleure information et communication sur les solutions de transport existantes** : la signalétique sur site, ainsi qu'une communication optimisée sur Internet, sont jugées essentielles pour permettre aux touristes d'anticiper et d'organiser plus facilement leurs déplacements en transports en commun ou en modes doux.

LES ENGAGEMENTS DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Tout au long de la démarche de concertation préalable, les maîtres d'ouvrage se sont attachés à :

- **Faciliter les échanges** autour du projet en créant un cadre propice au dialogue ;
- **Partager l'ensemble des données disponibles** en fonction de l'état d'avancement du projet, afin de garantir une information complète et accessible à tous les participants à la concertation ;
- **Permettre un débat ouvert** sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses enjeux, en intégrant aussi bien les aspects liés à l'infrastructure que les hypothèses de travail sur les offres de service ;
- **Aller à la rencontre des habitants riverains** pour les associer de manière privilégiée à la réflexion et à l'élaboration du projet ;
- **Tirer les enseignements de la concertation** afin d'alimenter la décision finale en prenant en compte les contributions recueillies.

Les maîtres d'ouvrage sont conscients que l'état d'avancement du projet ne permet pas encore de répondre à toutes les interrogations du public, notamment en ce qui concerne les offres de service, certaines études étant toujours en cours ou à venir. Ils jugent donc essentiel de poursuivre le dialogue et de tenir la population informée des avancées du projet à mesure qu'il progresse.

Engagements en matière d'information et de continuité des échanges :

- **Maintien et mise à jour du site de la concertation (www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc)** : le site restera actif et régulièrement alimenté en nouvelles informations sur le projet. Il continuera d'offrir un accès à l'ensemble des documents de la concertation préalable, y compris les contributions du public et les réponses des maîtres d'ouvrage.
- **Organisation d'une réunion publique** le lundi 19 mai 2025, 18h, à Oloron-Sainte-Marie, salle Palas : cette réunion aura pour objectif de présenter les conclusions de la concertation préalable, de répondre aux questions des participants **et de définir les modalités de suivi et d'échange pour la suite du projet.**

- **Publication d'une newsletter trimestrielle** : accessible sur le site de la concertation, elle permettra de tenir les habitants informés des avancées et des actualités du projet ainsi que du dialogue avec le territoire.
- **Publication de fiches thématiques** : publiées progressivement sur le site, elles fourniront une information claire et détaillée sur les différentes dimensions du projet, en fonction de l'avancée des études.
- **Partage des études d'avant-projet** : les analyses socio-économiques et études environnementales seront mises à disposition du public, au plus tard lors de l'enquête publique.

Engagements pour répondre aux attentes et ajuster le projet :

- **Question de la faisabilité d'un service d'arrêts à la demande** : une attention particulière sera portée par la Région Nouvelle-Aquitaine pour évaluer la possibilité de mettre en place un tel service.
- **Création d'un groupe de travail sur les mobilités du territoire** : dans une phase ultérieure du projet, un comité réunissant collectivités et autorités compétentes en matière de transport sera mis en place pour favoriser une offre de transport cohérente et intégrée, adaptée aux besoins quotidiens et occasionnels des habitants et des visiteurs.
- **Rencontres avec les acteurs économiques et les entreprises du territoire** : les porteurs de projet iront à la rencontre des acteurs locaux afin de recueillir leurs attentes et besoins en matière de transport des marchandises.

Engagements sur des enjeux spécifiques :

- **Suppression des passages à niveau** : depuis janvier 2025, des échanges sont en cours avec les territoires concernés afin d'évaluer les impacts et d'explorer des solutions alternatives. Cette démarche de concertation avec les riverains se poursuivra au printemps 2025. À ce stade des études, aucune décision définitive n'a été prise, et les contributions des habitants restent essentielles pour alimenter la réflexion.

- **Gestion des nuisances sonores et vibratoires** : une étude acoustique est actuellement menée sur l'ensemble du linéaire. Dès que les résultats seront disponibles, des échanges auront lieu avec les riverains concernés pour leur présenter les solutions envisagées et garantir le respect des normes en vigueur.

Les maîtres d'ouvrage réaffirment ainsi leur volonté d'assurer un dialogue continu avec le territoire et d'adapter le projet en fonction des attentes et préoccupations exprimées par les habitants et les acteurs locaux.



Réunion de clôture, 16 décembre 2024 à Oloron-Sainte-Marie

Partie 4

Les réponses des maîtres d'ouvrage au bilan des garants

Dans leur bilan publié le 20 janvier 2025, les garants de la CNDP ont adressé des demandes de précisions et formulé des recommandations au responsable du projet, qui a été invité à y répondre.

Cette 4^e partie présente les réponses des maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

LES REPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS DES GARANTS DE LA CNDP

Les précisions à apporter de la part du responsable du projet portent sur les 8 thèmes suivants :

- THÈME 1
Le report modal des camions vers le train
- THÈME 2
Le service voyageur
- THÈME 3
Coût et financement du projet et des services
- THÈME 4
Les impacts sur la vie quotidienne
- THÈME 5
Impact environnemental
- THÈME 6
Infrastructure
- THÈME 7
Etudes et données complémentaires
- THÈME 8
Questions concernant le territoire espagnol

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

THÈME 1 : Le report modal des camions vers le train

1.1 : Comment pourrait être « encouragé » le report modal des camions vers le train ?

1.2 : Pourriez-vous partager le retour d'expérience de la Suisse et de l'Allemagne sur la mise en place d'un portique qui aurait permis un report des camions de la route sur le train ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Favoriser le report modal des camions vers le train repose avant tout sur la création d'une nouvelle offre de transport, actuellement absente sur le territoire. Aujourd'hui, la route demeure la seule solution pour le transport de marchandises. **La réouverture de la ligne Pau-Canfranc vise précisément à réduire le trafic de poids lourds en développant une alternative de fret ferroviaire.**

Pour être pertinente, cette alternative repose sur :

- **Le travail mené en amont sur l'optimisation logistique**, afin de rendre le train plus accessible aux acteurs économiques locaux. En effet, le manque de liaisons directes par absence de gares terminales proches des usines complique le déchargement des trains, ainsi que la livraison des marchandises aux entreprises, avec pour conséquence un manque d'appétence des transporteurs pour le transport ferroviaire. L'une des conditions de la réussite du report modal implique donc la mise en place d'un réseau structuré, comprenant l'aménagement de plateformes logistiques et d'infrastructures adaptées pour faciliter l'accès des entreprises, et notamment des acteurs économiques locaux, au fret ferroviaire. Côté français, la mise en place d'un service de feroutage dans la zone de Lacq à Artix, qui pourrait permettre un accès direct au réseau principal, est une option en cours d'étude.
- **La mise en place de mesures réglementaires :**
 - Les éco-taxes, comme c'est d'ores et déjà le cas en Allemagne et en Autriche, et comme cela le sera sur le territoire de la Marne et de la Région Grand Est à l'horizon 2027 ;
 - L'installation d'un péage sur le tunnel du Somport - qui nécessiterait en amont un accord politique entre la France et l'Espagne et une révision du traité régissant les conditions d'utilisation du tunnel routier du Somport ;
 - L'interdiction du transport de matières dangereuses dans le tunnel routier qui devrait alors être réalisé uniquement par mode ferroviaire.

Enfin, des incitations financières, telles que les certificats d'économies d'énergie (CEE), peuvent constituer un levier pour aider les entreprises à adapter leurs infrastructures au transport de fret.

La Suisse et l'Allemagne ont mis en place une politique d'écotaxe dans les années 2000 (2001 pour la Suisse, 2005 pour l'Allemagne), entraînant plusieurs effets significatifs :

- **Un levier financier pour les infrastructures de transport :** l'écotaxe a généré d'importantes recettes publiques, contribuant à la création et à l'entretien des infrastructures de transport. En 2012, cette taxe a rapporté 1,2 milliard d'euros en Suisse et 4,4 milliards en Allemagne. Ces fonds ont été réinvestis dans le développement des infrastructures. Grâce à ce financement, la Suisse a mené une politique ambitieuse de report modal, réduisant de 49 % la circulation des poids lourds dans le transport de marchandises entre 2000 et 2018.
- **Une réduction des émissions et de la taille des camions :** en Suisse comme en Allemagne, le tarif des péages varie selon la taille et les émissions des véhicules, encourageant ainsi l'utilisation de camions plus petits et moins polluants. Par exemple, en Allemagne, la part des camions Euro 2 (plus polluants) a chuté de 30 % à 4 % entre 2005 et 2009. En Suisse, les cinq premières années de l'écotaxe ont entraîné une baisse de 16 % du trafic poids lourds.

Ces politiques montrent que l'écotaxe peut être un outil efficace pour financer les infrastructures, réduire la pollution et inciter au report modal vers le rail.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

1.3 : Pourriez-vous approfondir votre réponse concernant les outils juridiques ou financiers (péage ou subvention) permettant de satisfaire les objectifs de report modal ?

1.4 : Les tarifs et la qualité de service seraient-ils suffisamment attractifs pour favoriser le fret au détriment de la route ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Pour favoriser le report modal des camions vers le train, les pouvoirs publics disposent de plusieurs leviers.

La mise en place de mesures réglementaires :

- Les éco-taxes, comme c'est d'ores et déjà le cas en Allemagne et en Autriche, et comme cela le sera sur le territoire de la Marne et de la Région Grand Est à l'horizon 2027 ;
- L'installation d'un péage sur le tunnel du Somport – qui nécessiterait en amont un accord politique entre la France et l'Espagne et une révision du traité régissant les conditions d'utilisation du tunnel routier du Somport ;
- L'interdiction du transport de matières dangereuses dans le tunnel routier qui devrait alors être réalisé uniquement par mode ferroviaire.

Les subventions : depuis plusieurs années, diverses incitations financières ont été mises en place afin d'inciter les entreprises à adopter le fret ferroviaire. Ainsi, pendant la crise sanitaire, au second semestre 2020, les péages ferroviaires ont été supprimés pour soutenir le secteur ; en 2021, leur coût a été réduit de moitié pour renforcer cette dynamique.

Plus récemment, en 2024, une réduction de 90 % des tarifs des péages du fret ferroviaire entre la France et l'Espagne, sur le secteur du Perthus, a été actée. Celle-ci s'inscrit dans une stratégie de long terme, visant à pérenniser l'attractivité du fret ferroviaire et à favoriser le report modal.

Le fret ferroviaire présente par essence de nombreux atouts en matière de durabilité et de capacité de transport par rapport au transport routier : il est une **réponse aux enjeux environnementaux** (un train émet environ 9 fois moins de CO₂ qu'un camion par tonne transportée) et contribue aux objectifs climatiques de l'Union européenne et de la France, visant à décarboner les transports et à réduire la dépendance aux énergies fossiles. Il contribue également à diminuer le trafic routier et par conséquent, à réduire les coûts d'entretien des routes.

Pour l'entreprise, c'est une **alternative efficace et résiliente au transport routier**, car le fret ferroviaire se distingue par une **stabilité des coûts** sur le long terme (contrairement au transport routier, fortement impacté par le prix des carburants et les pénuries de chauffeurs) et une **sécurité accrue** (moins de risques d'accidents et de vols par rapport au transport routier). C'est aussi une **alternative nécessaire**, comme les intempéries du mois de septembre 2024, qui ont fortement impacté les transporteurs routiers, tendent à le prouver.

Cependant, son succès dépend de l'amélioration des infrastructures ferroviaires (ce qui est l'objectif du projet), de la compétitivité tarifaire et du soutien des pouvoirs publics. C'est précisément la raison d'être des études dites d'avant-projet actuellement menées, et l'objectif du futur Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE) qui sera créé à l'initiative de la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, l'État Français (Ministère de la Transition Ecologique – MTE) et l'État Espagnol (Ministère des Transports de la Mobilité Durable – MTMS).

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

1.5 : Où se situerait la ou les plate-formes de chargement /déchargement en fret conventionnel ou ferroutage en France ? Et selon l'endroit merci de préciser son emprise foncière et quelle démarche juridique sera nécessaire pour cette installation ?

1.6 : Quand comptez-vous lancer l'appel à candidature pour trouver un porteur des travaux de la plate-forme de ferroutage d'Artix ?

1.7 : 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 ?

1.8 : Quelles dispositions seraient prises pour que le matériel roulant spécifique à la circulation sur l'itinéraire soit disponible à la date de mise en service de l'infrastructure ?

1.9 : Comment être assuré de trouver un opérateur qui assure en Services de transport ferroviaire librement organisés (SLO) le service de ferroutage / conventionnel ? A-t-on des moyens pour se garantir contre une absence de candidat ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le fret conventionnel et le ferroutage sont deux modes de transport de marchandises par le rail qui n'impliquent pas les mêmes contraintes logistiques.

Le fret conventionnel désigne le transport de marchandises directement chargées dans des wagons spécialisés, sans leurs véhicules de transport. On dénombre environ **1 400 Installations Terminales Embranchées (ITE) ou voies ferrées privées reliant directement des sites industriels ou commerciaux au réseau national**, desservant diverses entreprises, usines, dépôts, zones industrielles et portuaires en France. A ce stade d'avancée du projet de réouverture, il n'est pas prévu d'installation particulière pour le fret conventionnel sur le linéaire Pau-Canfranc.

Le ferroutage consiste à transporter des camions, remorques ou conteneurs sur des wagons spéciaux, permettant un transport intermodal sans rupture de charge. Pour assurer un service d'autoroute ferroviaire, il est nécessaire d'avoir une plateforme de chargement/déchargement à chaque extrémité de l'itinéraire. Selon les premières études sur le service d'autoroute ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, côté espagnol, c'est **le site de PLAZA** à Saragosse qui pourrait être choisi. Côté français, **la zone de Lacq/Artix**, au sens large, a été ciblée pour l'implantation d'une plateforme logistique. Des études complémentaires seront menées pour préciser les hypothèses d'emprise foncière et son intégration dans le projet global de réouverture de la ligne.

Au stade actuel d'avancement du projet, il est encore trop tôt pour établir un calendrier précis sur cet aspect. Cependant, le délai nécessaire à la mise en place de cette plateforme ne dépassera pas celui des travaux. Cette question sera abordée une fois la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) achevée.

De nombreux travaux, à hauteur de 200 millions d'euros, ont d'ores et déjà été effectués par l'Espagne pour rendre son réseau interopérable : notamment **la pose de traverses adaptées** afin de convertir la ligne à l'écartement standard lors de la réouverture de la liaison internationale, et le déploiement de la **signalisation ERTMS** et des **liaisons radio en GSMR** dans le cadre des opérations de modernisation de la ligne Huesca - Canfranc.

Toutes les spécifications techniques requises ont été recensées lors des études de convergence et les deux pays se sont engagés à réaliser l'ensemble des travaux nécessaires pour homogénéiser leurs infrastructures.

La gouvernance franco-espagnole du projet garantit, à travers des échanges réguliers, que les réseaux des deux pays disposeront des caractéristiques indispensables à l'exploitation des liaisons internationales.

Le matériel roulant est d'ores et déjà disponible sur le marché - aussi bien concernant le fret conventionnel que le ferroutage. Les délais travaux seront donc compatibles avec des délais d'achat du matériel roulants. Les entreprises ferroviaires et chargeurs concernés seront accompagnés dans leurs démarches d'acquisition de ce matériel.

Au stade actuel d'avancée du projet, il est encore trop tôt pour répondre avec précision sur ces questions. Néanmoins, tout sera mis en œuvre pour créer un environnement favorable et attractif pour les opérateurs.

Le tissu économique et industriel du bassin de Lacq a manifesté sa volonté de voir la logistique ferroviaire se développer pour favoriser ses échanges. Côté espagnol, la demande est également dynamique. De plus, la concertation a permis de relever un intérêt de principe du tissu industriel local. Néanmoins, le projet soulève encore de nombreuses questions sur les infrastructures proposées, notamment concernant les plateformes de transbordement. Il s'agit avant tout d'y répondre via les études en cours de réalisation.

A noter cependant que le service n'est pas conditionné au lancement d'un appel d'offres spécifique, comme l'illustre l'autoroute Cherbourg-Mouguerre, qui est l'initiative d'une entreprise privée et non le résultat d'un appel d'offres.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

THÈME 2 :
Le service voyageurs

2.1 : Comment serait « encouragé » le transfert des voyageurs de la route vers le train ?

2.2 : Est-ce que l'offre de bus actuelle et notamment celle « à la demande » serait maintenue ?

2.3 : Le service auto-train de nuit serait-il proposé ?

2.4 : Quelle priorité sera donnée au TER dans le plan d'exploitation de la ligne et comment optimiser le nombre et la longueur des voies d'évitement pour assurer que l'exploitation des TER ne sera pas pénalisée par les attentes sur les voies d'évitement ?

2.5 : Le maître ouvrage et la Région Nouvelle-Aquitaine peuvent-ils s'engager sur une pérennité du service TER en cas de succès du service de ferroutage, en particulier comment seraient faits les arbitrages entre les exigences du TER et des opérateurs privés des services fret et internationaux ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le report modal des voyageurs de la route vers le train sera encouragé par l'**amélioration de la qualité de service** sur cette ligne qui sera entièrement modernisée, ainsi que la **mise en accessibilité** pour les personnes à mobilité réduite des haltes et gares existantes.

Des **solutions intermodales efficaces** pour le dernier kilomètre rendent le train plus attractif, en supprimant les principaux freins au report modal : l'accessibilité des gares et la continuité du trajet. Le territoire dispose déjà de solutions de premier et dernier kilomètres avec, par exemple, l'existence d'abonnements combinés dans la CA Pau Béarn Pyrénées, de navettes et transports à la demande au sein de la CC Haut Béarn et de la CC Vallée d'Ossau et, sur l'intégralité du territoire, une offre diversifiée en matière de mobilité douce.

Les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas compétence en la matière, celle-ci relevant des autorités organisatrices de mobilité locales. Cependant, ils s'engagent à soutenir et participer activement à des groupes de travail dédiés afin de proposer aux voyageurs des solutions efficaces pour rejoindre ou quitter une gare.

La Région Nouvelle-Aquitaine soutient le transport à la demande de la CCHB, avec une volonté commune de le préserver et de le renforcer. Concernant l'offre de bus régionaux, son maintien est prévu afin d'assurer une desserte plus fine du territoire, notamment des sites touristiques comme les stations de ski. Une refonte des horaires sera réalisée en amont de la réouverture de la ligne, afin d'assurer une complémentarité optimale avec le train.

Le service d'auto-train n'est plus disponible sur le réseau français. Toutefois, toute Entreprise Ferroviaire souhaitant le réintroduire pourra se positionner et solliciter des sillons pour circuler une fois la ligne ouverte.

L'attribution des sillons est strictement encadrée par SNCF Réseau sous l'autorité de l'ART (Autorité de Régulation des Transports). Chaque Entreprise Ferroviaire soumet ses demandes plusieurs années avant la mise en circulation, selon un processus défini. Les services élaborent ensuite un plan de transport visant à concilier les besoins de l'ensemble des opérateurs.

Par ailleurs, des voies d'évitement seront implantées à intervalles réguliers le long de la ligne afin d'optimiser l'exploitation du réseau.

L'attribution des sillons, réglementée par SNCF Réseau sous l'autorité de l'ART (Autorité de Régulation des Transports), assure la disponibilité nécessaire pour les circulations TER. De plus, au sein d'un même service annuel, les sillons ne sont pas cessibles entre différents types de circulations en raison de leurs vitesses distinctes, garantissant ainsi à chaque opérateur la protection de ses créneaux.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

THÈME 3 :
Coût et financement du projet et des services

3.1 : Pourriez-vous donner une évaluation détaillée du coût (travaux de remise en état du tunnel du Somport, l'aménagement d'une plate-forme de ferroutage, mise à niveau éventuelles de l'infrastructure ferroviaire entre la plate-forme de ferroutage et la gare de Pau, l'achat des matériels ferroviaires spécifiques...) à date ainsi que ses différents types de financement ?

3.2 : 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 ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le projet dans sa globalité comprend les travaux d'infrastructure sur le linéaire Pau-frontière espagnole. L'estimation de ces travaux d'infrastructure est en cours et sera communiquée lors de l'enquête d'utilité publique à l'horizon de l'automne 2025, tout comme le coût de l'aménagement de la plateforme logistique côté français.

Nous pouvons néanmoins indiquer que la section Pau-Artix est compatible avec le gabarit P400 de l'autoroute ferroviaire. Concernant le tunnel du Somport, les études ont été portées par le Ministère des transports espagnol (MTMS) et évaluent le coût des travaux à 106 M€ répartis proportionnellement entre le linéaire français et le linéaire espagnol. **Ces études sont disponibles en ligne :** www.transportes.gob.es/ferrocarriles/estudios-de-planificacion/estudios-y-proyectos-en-tramite/estudio-informativo-para-la-reapertura-del-tunel-ferroviario-de-somport

L'achat du matériel roulant ne fait pas partie du projet d'investissement dans les infrastructures. Il relève des Entreprises Ferroviaires et Autorités Organisatrices.

La coopération transfrontalière entre collectivités s'est largement développée en Europe depuis près de quarante ans, s'appuyant sur divers cadres juridiques issus d'accords multilatéraux ou de démarches bilatérales entre la France et ses voisins. Cette diversité d'outils et de dispositifs juridiques favorise une collaboration étroite entre collectivités, souvent accompagnée d'une intervention de l'État.

La Région joue un rôle clé aux côtés de l'État, car la coopération transfrontalière recoupe plusieurs de ses compétences, notamment le développement économique, les relations avec l'Union européenne via le FEDER, la mobilité et l'aménagement du territoire. Ainsi, plusieurs régions, au-delà de la Nouvelle-Aquitaine, mènent des politiques de transport transfrontalier. Par exemple, la Région Grand Est est très engagée dans la coopération avec le Luxembourg, illustrée par la présentation conjointe d'une feuille de route pour la mobilité transfrontalière le 31 janvier 2025, prévoyant un investissement de 460 millions d'euros.

C'est dans cette dynamique collaborative que s'inscrit le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. Grâce au dispositif européen du Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe (MIE), les États français et espagnol, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Gouvernement d'Aragon, ainsi que les gestionnaires ferroviaires SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et ADIF, travaillent ensemble en mobilisant leurs compétences respectives pour atteindre un objectif commun : la réouverture de la ligne.

La prochaine étape envisagée est la création d'un Groupement Européen d'Intérêt Économique (GEIE), basé sur le règlement (CE) 2137/85 de 1985. Ce statut juridique permettrait d'établir une entité de droit privé dédiée au développement économique de ses membres, en l'occurrence l'exploitation de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse.

Pour plus de précisions : Rapport « La coopération transfrontalière des collectivités territoriales », juillet 2022, Inspection Générale de l'Administration : www.vie-publique.fr/files/rapport/pdf/288529.pdf

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

3.3 : Quelle sera la participation financière de la SNCF pour tenir compte de sa compétence sur le réseau national, dans le cadre d'un GEIE ?

3.4 : Le GIEE intégrera-t-il des entreprises privées et assurera-t-il ensuite l'exploitation de la ligne ?

3.5 : Le projet pourra-t-il se faire si l'Etat n'apporte pas une participation financière ?

3.6 : Comptez-vous intégrer les travaux du tunnel du Somport, de la plate-forme de ferroutage dans le périmètre du projet qui fera l'objet de la Déclaration d'Utilité Publique ?

3.7 : 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 RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Actuellement SNCF Réseau n'est pas en capacité d'investir dans le développement de lignes ferroviaires. En effet, l'article L. 2111-10-1 modifié du code des transports interdit à SNCF Réseau de participer au financement d'investissements de développement tant que le ratio dette financière nette / marge opérationnelle n'aura pas respecté le plafond (règle d'or). Si le ratio est atteint, la période débutant à compter du 1^{er} janvier 2027 vise à assurer la maîtrise de la dette de SNCF Réseau de manière pérenne dans le respect du niveau plafond du ratio. A cette fin, l'article L. 2111-10-1 modifié interdit à SNCF Réseau de prendre en charge des investissements dont la réalisation conduirait à un dépassement du ratio, et ce, quelle que soit leur nature (développement, modernisation ou renouvellement).

En outre, et sous réserve du respect de cette première condition, il n'autorise la participation de SNCF Réseau au financement de projets d'investissements réalisés à la demande de tiers, quelle que soit leur nature, qu'à la condition que sa part contributive soit déterminée de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré de son capital pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

Un Groupement Européen d'Intérêt Économique (GEIE) peut juridiquement rassembler aussi bien des entités publiques que des entreprises privées.

Dans le cadre du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, sa composition sera décidée par les membres du groupe quadripartite qui a acté sa création lors de la réunion du 28 février 2022 à Saragosse : l'État français, l'État espagnol, la Région Nouvelle-Aquitaine et le gouvernement d'Aragon.

Lors de cette réunion, il a été décidé que le GEIE serait chargé de l'organisation et de la gestion administrative de la coopération, de la recherche et de la gestion des financements européens, ainsi que de la communication autour du projet. D'autres missions pourraient lui être attribuées par la suite.

Compte tenu de la dimension transfrontalière du projet, la Région considère qu'une participation de l'État est à la fois souhaitable et légitime. Du côté espagnol, l'État central participe au financement.

Des discussions seront prochainement engagées afin d'élaborer le plan de financement du projet.

Le dossier d'EUP a pour vocation d'informer le public sur les caractéristiques du projet dans sa globalité. La question du ferroutage étant un point central du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, toutes les informations nécessaires sur la plateforme logistique seront communiquées à l'étape de l'EUP.

Il en sera de même pour les travaux de la partie française du tunnel du Somport, même si cette étude est à un stade plus avancé puisque les données ont été publiées sur le site du MTMS. L'ensemble de ces sujets qui concernent le périmètre du projet font l'objet de discussions continues entre les équipes et conseils de la maîtrise d'ouvrage et de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Les préconisations de la CIG seront étudiées et un dialogue technique et approfondi sera poursuivi pour assurer la bonne concordance de ces recommandations pendant la phase des travaux.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

THÈME 4 :
Les impacts sur la vie quotidienne

4.1 : Comment allez-vous associer les habitant.e.s, usagers et usagères du territoire pour décider de la fermeture et des ouvertures des passages à niveaux et les franchissement des voies ? A quelle date seront arrêtés ces choix ?

4.2 : Quel serait le nombre de terrains à acquérir ?

4.3 : Comment allez-vous associer les habitant.e.s pour décider de l'équipement en protection phonique et liée aux vibrations ?

4.4 : Serait-il envisagé une indemnisation des habitations aux abords de la voie ferrée pour les nuisances sonores et visuelles ?

4.5 : Comment allez-vous sécuriser les trajets en transportant des matières dangereuses ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Prenant acte des demandes formulées durant la concertation préalable, SNCF Réseau a organisé des premières rencontres les 14 et 15 janvier 2025 avec les maires et administrés concernés de Sarrance, Bedous, Accous, Herrère, Borce et Urdos. De nouvelles rencontres sont programmées le 31 mars 2025 avec les communes d'Ogeu-les-Bains, de Gan et d'Escout. L'objectif est de discuter des meilleures solutions dans l'optique de suppression de passages à niveau.

Les orientations du projet devront avoir été prises avant d'être soumises à l'enquête publique.

Le projet étant encore au stade d'études dites d'avant-projet et les suppressions de passages à niveau n'étant pas arrêtées, le quantitatif précis de terrains à acquérir est en cours d'affinage. Par ailleurs, dans certains cas, seule une portion de terrain devra être acquise.

SNCF Réseau réalisera d'abord des mesures acoustiques et vibratoires. En fonction des résultats, nous rencontrerons les riverains concernés pour leur présenter les solutions envisageables afin de garantir le respect des normes en vigueur.

En fonction de chaque situation, le maître d'ouvrage appliquera les dispositions réglementaires en vigueur, notamment celles définies par la loi Bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application. Les habitations devant être expropriées bénéficieront d'une indemnisation. En revanche, lorsqu'une infrastructure ancienne est située à proximité d'un bâtiment existant, aucune indemnisation spécifique ne s'applique si les seuils réglementaires de bruit sont respectés.

Afin de limiter les nuisances sonores, le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc prévoit plusieurs dispositifs actuellement à l'étude, tels que des écrans acoustiques, des isolations spécifiques de façades.

Pour aller plus loin : www.bruit.fr/images/stories/pdf/FNE-SNCF-bruit-ferroviaire-2019.pdf

Par nature, le transport ferroviaire offre un niveau de sécurité bien supérieur à celui du transport routier. Les normes ferroviaires encadrent strictement le transport des trains de matières dangereuses en circulation, ainsi que lors de leur stationnement en gare.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

THÈME 5 :
Impact environnemental

5.1 : 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 ?

5.2 : Quelles mesures spécifiques seraient prises pour les déplacements des grand tétras, isards et cervidés, grands carnassiers en partie haute et basse ?

5.3 : Est-ce que vous comptez proposer des mesures compensatoires pour les incidences environnementales résiduelles ?

5.4 : Comment seront associés 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 ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Lorsque le projet atteindra la phase d'études de niveau PRO, nous serons en mesure d'évaluer avec précision son impact global, de valider les mesures d'évitement et de réduction, et, si nécessaire, de concevoir un programme de compensation en harmonie avec son environnement. À ce stade, nous ne pouvons qu'illustrer, à titre d'exemple, les mesures connues qui pourraient être appliquées.

Ainsi, pour assurer la **continuité écologique** entre les réservoirs de biodiversité identifiés lors du diagnostic, le projet pourrait intégrer un réseau de passages dédiés à la faune. Des écoponts végétalisés, conçus avec un substrat adapté et une végétation locale et de taille adaptée, pourraient être mis en place pour recréer des conditions naturelles et maximiser leur attractivité pour les espèces.

Pour la faune volante, notamment les chiroptères, des « tremplins verts » pourraient être installés de part et d'autre de la voie, en augmentant progressivement la hauteur des arbres à l'approche des infrastructures. Cette disposition encouragerait un vol à une altitude suffisante pour réduire les risques de collision.

En complément des passages supérieurs, des passages inférieurs pourraient être aménagés, notamment le long des cours d'eau, combinant une fonction hydraulique et un corridor sécurisé pour la faune. Un système de clôtures directionnelles guiderait les animaux vers ces points de traversée, avec la possibilité de remplacer ponctuellement ces clôtures par des murs dans les zones de franchissement les plus sensibles. Des collecteurs, sous forme de petites tranchées en bordure de voie, pourraient également être envisagés pour rediriger la petite faune vers les passages inférieurs.

Enfin, la mise en place d'un réseau de haies le long de la voie ferrée permettrait d'orienter la faune vers les infrastructures de franchissement. Ce réseau pourrait être composé d'une haie continue proche des voies et d'une haie discontinue plus éloignée.

Une attention particulière sera portée aux zones de présence et aux corridors de déplacement de ces espèces, avec une priorité donnée à l'installation de passages à faune et de dispositifs de prévention des collisions. Par ailleurs, des systèmes anti-intrusion seraient mis en place afin de protéger les zones sensibles tout en assurant la sécurité des déplacements de ces espèces.

Des mesures compensatoires seront mises en place dès qu'un impact résiduel entraînant une perte de biodiversité pour une espèce protégée, rare ou menacée sera identifié. Ces mesures auront pour objectif de recréer des habitats favorables aux espèces concernées, sur une superficie égale ou supérieure à celle affectée.

La compensation constitue une solution de dernier recours, envisagée uniquement lorsque les impacts ne peuvent être ni évités ni suffisamment atténués.

Lors de la phase d'études, une concertation avec les acteurs locaux a été menée afin de recueillir les données bibliographiques en leur possession et d'assurer une prise en compte optimale des enjeux connus. La concertation préalable a également permis d'informer la population sur le projet, de répondre à ses interrogations et de recueillir ses attentes éventuelles.

Conformément à la réglementation, **le public continuera d'être informé de l'évolution du projet**, notamment à travers une **première enquête publique** qui marquera, en quelque sorte, la conclusion de la phase d'avant-projet. Une **seconde enquête publique** sera ensuite réalisée en phase projet, offrant une nouvelle occasion d'associer le public et de l'informer des évolutions précises du projet.

En phase de travaux, il pourrait être envisagé d'inviter des associations de protection de l'environnement à visiter le chantier et à découvrir sur le terrain les mesures de compensation mises en œuvre. Par ailleurs, des acteurs locaux de la biodiversité, tels que le CEN ou le CBNSA, pourraient être impliqués dans la mise en œuvre et le suivi des mesures environnementales, notamment celles liées à la compensation et à l'accompagnement du projet.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

5.5 : Comment seront prises en compte les incidences cumulées de la route et de la voie ferrée ?

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

THÈME 6 : Infrastructure

6.1 : Comment prendrez-vous en compte la demande d'installer des dispositifs « anti-déraillement » sur tous les tronçons de voie pentus à proximité du gave pour prévenir les dérives de convois ?

6.2 : Qui financera les travaux de remise en service du tunnel ferroviaire du Somport ?

6.3 : Quelle implication de la SNCF en tant que gestionnaire du réseau ferré national ?

6.4 : Quelles précautions ou mesures envisagez-vous, pour prendre en compte la présence d'une canalisation égouts qui court en pied de talus depuis le PN 34 jusqu'au droit de la parcelle AB 18, pour rejoindre la rue JB Lasserre en traversant la parcelle AB 18 ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

L'analyse des connectivités écologiques, réalisée dans le cadre des études faune-flore, devra prendre en compte les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques, mais aussi les éléments déjà existants qui fragmentent ces continuités. **La proximité de la route par rapport à la voie ferrée sera ainsi intégrée à l'évaluation des impacts sur la fonctionnalité écologique locale.** Une attention particulière sera portée aux milieux naturels enclavés, afin d'identifier la nécessité de créer d'éventuels passages dédiés à la faune.

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Selon les conclusions des études évaluant le risque potentiel de déraillement, des systèmes de troisième rail seront mis en place afin d'empêcher les trains de basculer hors de la plateforme ferroviaire.

Le montant des travaux de remise en état du tunnel du Somport est estimé à 106 M€ avec une répartition proportionnelle au linéaire de chaque pays. Son financement sera défini en accord entre partenaires français et espagnols.

SNCF Réseau est maître d'ouvrage en tant que gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Elle est responsable du respect des normes dans la construction de la voie ferrée, de sa maintenance et de la gestion des circulations lors de l'exploitation.

Les règles de distanciation et de protection des canalisations seront strictement respectées. Il est important de noter que cette section de la ligne est déjà en service et qu'aucun incident n'a été signalé concernant cette canalisation.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

THÈME 7 :
Etudes et données complémentaires

7.1 : Etudes du projet européen 2016-EU-TA-0210-S - 2016-EU-TA-0210-S et les études réalisées et supervisées par la société territoires mobiles

7.2 : Publication du rapport INECO de 2021 et les avis du conseil d'orientation des infrastructures (COI) de 2018 et 2023

7.3 : Avez-vous pris en compte l'étude du CEREMA sur l'adaptabilité des ponts face au changement climatique ? est-ce que cela a été prévu et budgétisé ?

7.4 : Evaluer les 4 durées minimales d'un trajet Artix-Saragosse pour un semi-remorque selon qu'il est effectué :

- en ferroutage via le Pays Basque
- en ferroutage via Canfranc
- par la route via le Pays Basque
- par la route via le tunnel du Somport.

7.5 : Réalisez l'analyse socio-économique du projet

7.6 : Réaliser le bilan carbone du projet

7.7 : 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...

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Compte tenu de l'évolution du projet, tel que présenté lors de la concertation volontaire préalable, les études sont en cours de révision dans le cadre du MIE 2022. Elles alimenteront le dossier fourni dans le cadre de l'enquête publique.

Compte tenu de l'évolution du projet, tel que présenté lors de la concertation volontaire préalable, les éléments ayant servi de base au rapport INECO de 2021 sont en cours d'approfondissement dans le cadre du MIE 2022. Elles alimenteront le dossier fourni dans le cadre de l'enquête publique.

Les avis du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) de 2018 et 2023 sont disponibles ici :

2018 : www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2018.02.01_rapport_coi.pdf

2023 (rapport annexe) :

www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/COI_2022_Programmation_Rapport_annexe_0.pdf

Dans le cadre de l'éco-conception des études d'avant-projet, cette étude du CEREMA n'a pas été prise en compte. SNCF Réseau a particulièrement étudié la composante hydraulique des travaux, en évaluant les ouvrages transversaux selon leur capacité à résister à des crues centennales et les ouvrages longitudinaux à des crues décennales.

Le projet vise à favoriser le report modal vers le ferroviaire du trafic des camions franchissant le Somport, dans un but de sécurité et de transition écologique. Son objet n'est pas de rechercher à capter le trafic circulant via le littoral atlantique.

L'analyse socio-économique du projet est en cours de réalisation afin d'intégrer les évolutions du projet, notamment tirées des enseignements de la présente concertation.

Elle sera finalisée et présentée au public dans le cadre de l'enquête publique.

Le bilan carbone du projet, inscrit dans le programme d'études du MIE 2022, est en cours d'élaboration. Une fois finalisé, il sera présenté au public dans le cadre de l'enquête publique.

L'étude d'impact environnemental fait partie des études réglementaires pour l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet au titre du code de l'environnement ; elle est en cours d'élaboration. Une fois finalisée, elle sera présentée au public dans le cadre de l'enquête publique.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

7.8 : Décrire les compensations prévues fonction des différentes études d'impact

7.9 : Réaliser une étude des nuisances sonores et liée aux vibrations en précisant le nombre d'habitants impactés en bordure de voie ferrée avec simulation de l'impact de l'augmentation et de l'évolution des trafics, et un diagnostic de l'état initial

7.10 : Réaliser ou voir si études disponibles concernant les impacts sur la santé des nuisances sonores des personnes vivant à proximité d'une ligne ferroviaire

7.11 : Réaliser ou voir si des études sont disponibles concernant les impacts sur la santé de la pollution générée par le trafic des camions en proximité de la RN134

7.12 : Voir si des retours d'expérience de retombée positive sont disponibles avec une réouverture de ligne d'un territoire équivalent

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les études d'impact seront menées lors de la prochaine phase du projet. Elles analyseront les possibilités d'Éviter, de Réduire, et, si ces deux options ne sont pas envisageables, de Compenser les impacts. Selon la nature des effets identifiés, des recherches de foncier pourront être engagées pour assurer les mesures compensatoires. Toutefois, il est encore prématuré, au stade actuel d'avancement du projet, de préciser ces zones.

Les études d'impact seront présentées au public dans le cadre de l'enquête publique.

Des mesures acoustiques et vibratoires seront réalisées par SNCF Réseau. En fonction des résultats, les riverains concernés seront directement contactés afin de leur présenter ces mesures et les solutions envisageables pour garantir le respect des normes en vigueur.

Les maîtres d'ouvrage respecteront les normes relatives aux nuisances sonores fixées par les pouvoirs publics dans le cadre de la préservation de la santé des riverains. Conformément à la réglementation en vigueur, l'étude d'impact comportera un volet « santé ».

Les maîtres d'ouvrage ne disposent pas d'étude d'impact sur la santé du trafic routier des camions en proximité de la RN134. Néanmoins, l'étude d'impact abordera le bilan du projet en termes de pollution, dont la pollution évitée par le report des véhicules de la route vers le rail.

Les caractéristiques singulières de cette ligne (topographique, sociale, patrimoniale) ne permettent pas de disposer d'exemple équivalent permettant un retour d'expérience.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

7.13 : Réaliser ou voir si des études sont disponibles d'évaluation des risques de transport de matières dangereuses en milieu montagnard et accidenté

7.14 : Réaliser ou mettre à disposition les études (si existantes) de déraillement des trains récents en secteur montagneux

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le transport ferroviaire de matières dangereuses est strictement réglementé et soumis au RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses), complété par des mesures spécifiques mises en place par SNCF.

Le mode ferroviaire se révèle beaucoup plus sûr que la route, notamment grâce à un système de contrôle automatisé, indépendamment des conditions météorologiques comme le brouillard ou le verglas.

En 2021, en France, les marchandises dangereuses représentaient 14,2 % du fret ferroviaire. Chaque année, Eurostat recense les accidents ferroviaires impliquant des matières dangereuses ; en 2023, la France en a enregistré 14.

Pour garantir la sécurité et la fiabilité de ce transport, plusieurs mesures ont été mises en place :

- **Experts régionaux en transport de marchandises dangereuses** : présents dans chaque région, ils identifient et signalent les situations potentiellement à risque.
- **Suivi en continu des matières dangereuses**, permettant de connaître en permanence la nature et la localisation des risques.
- **Règles strictes de stationnement des wagons-citernes**, incluant des restrictions de durée et des zones dédiées.
- **Plans de gestion des marchandises dangereuses** :
 - Dans chaque gare de triage, SNCF met en place des Plans Marchandises Dangereuses (PMD), qui servent d'outils d'aide à la décision en cas d'incident ou d'accident.
 - Dans les autres gares, des Plans Locaux Marchandises Dangereuses (PLMD) peuvent être établis. Ces plans définissent les missions des différents acteurs (agents SNCF, services de secours...) et sont coordonnés avec les plans de secours départementaux.

Pour en savoir plus :

www.rhone.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-et-protection-de-la-population/La-securite-civile/Les-risques-majeurs/Les-risques-majeurs-dans-le-Rhone/Le-Dossier-Departemental-sur-les-Risques-Majeurs/Risques-technologiques/Risque-de-transport-de-matieres-dangereuses/Axes-ferroviaires

www.otif.org/fr/?page_id=1105

www.ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_sf_raildg/default/table?lang=en&category=tran_sf.tran_sf_rail
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/la-part-modale-du-transport-ferroviaire-de-marchandises-en-hausse-en-2021

Concernant les déraillements en zone montagneuse, ces événements restent extrêmement rares. Chaque ligne ferroviaire possédant ses propres caractéristiques, il est difficile d'établir des comparaisons directes. Toutefois, un exemple notable en basse montagne est le déraillement de Saint-Benoît en 2014, causé par la chute d'un bloc rocheux de plus de 30 tonnes sur la voie, percutant le train touristique des Pignes sur la ligne Digne-Nice. À la suite de cet accident, une enquête approfondie a été menée par le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT).

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

7.15 : 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

7.16 : Donner les statistiques du trafic routier sur le périmètre des Pyrénées-Atlantiques et sur un périmètre élargi vers Toulouse et Bordeaux : origines destinations actuelles et projections à 10 ans 20 ans

7.17 : Réaliser une étude de marché concernant la demande « voyageur »

7.18 : Etudier les différentes alternatives de transport de marchandises par le Pays Basque et Port Bou : capacité résiduelle, projet à l'étude et comparaison technique et financière des trajets ferroviaires vers Saragosse par les corridors Ouest et Est par rapport à un trajet par Pau-Canfranc

7.19 : Réaliser un état des lieux sur la cohérence des caractéristiques techniques de l'ensemble de l'itinéraire entre Pau et Saragosse, notamment écartement UIC, électrification, signalisation...

7.20 : Réaliser une étude sur les arrêts à la demande en objectivant le choix du nombre et de la localisation des haltes en tenant compte des impacts socio-économiques avec un partage de retour d'expériences sur d'autres territoires

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Une étude de business plan spécifique au ferroutage fait partie du programme d'études du MIE 2022. Elle est pilotée par la Région Nouvelle-Aquitaine et est actuellement en cours d'élaboration. Fondée sur une enquête menée auprès des professionnels, elle contribuera à l'analyse socio-économique du dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

L'Observatoire franco-espagnol du trafic pyrénéen publie diverses statistiques sur les échanges de trafic entre la France et l'Espagne.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, l'axe principal de traversée se situe au niveau des trois passages frontaliers d'Irun. En 2020, environ 32 000 véhicules légers y ont franchi la frontière chaque jour, contre 1 700 au niveau du Somport. L'évolution du trafic sur l'autoroute A63 montre une augmentation continue, passant d'environ 12 000 véhicules légers quotidiens en 2001 à près de 20 000 en 2019.

Concernant les véhicules lourds, on comptabilise environ 10 600 passages quotidiens aux trois points de passage d'Irun, contre environ 700 sur la RN134. Les données indiquent également une hausse du trafic poids lourds sur l'A63, passant d'environ 8 000 camions par jour en 2001 à 10 000 en 2019.

Enfin, en ce qui concerne l'origine et la destination des flux, plus de 56,7 % des marchandises traversant les Pyrénées concernent des échanges entre la France et l'Espagne.

Source :

www.transportes.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/observatorios/observatorios-de-transporte-internacional/observatorio-hispano-frances-de-trafico-en-los-pirineos

Dans le cadre du volet socio-économique du dossier DUP, une étude de trafic est en cours de réalisation et fera partie des documents mis à la disposition du public. Cette étude permet une projection du trafic voyageurs envisagés à horizon 2050.

Le projet vise à favoriser le report modal vers le ferroviaire du trafic des camions franchissant le Somport, dans un but de sécurité et de transition écologique. Son objet n'est pas de rechercher à capter le trafic circulant via les littoraux atlantique et méditerranéen.

Les études de convergence, validées par le groupe quadripartite, précisent les spécifications techniques communes à la réouverture complète de la ligne permettant son interopérabilité entre la France et l'Espagne. Parmi les principales évolutions envisagées figurent l'électrification de la ligne et l'installation du système de signalisation ferroviaire ERTMS. De plus, l'ensemble de la ligne sera doté d'un écartement au standard européen UIC.

La Région et les maîtres d'ouvrage ont bien entendu la demande du territoire sur leur mise en place et y porteront une attention très particulière pour la future exploitation de la ligne.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

7.21 : Etudier les possibilités et les conséquences d'une interdiction du transit routier en vallée d'Aspe, avec ou non un péage en section ou pour uniquement la traversée du Tunnel routier du Somport

7.22 : Réaliser une évaluation technique des ouvrages d'art sur la partie non circulée actuelle

7.23 : Publier l'évaluation globale en cours des travaux entre Pau et les Forges d'Abel en terme technique et financier

7.24 : 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 RN 134 entre Bedous et le tunnel du Somport pour comparer avec le coût des travaux de la réouverture de cette ligne

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Il existe plusieurs mesures d'ordre réglementaire, relevant des autorités publiques :

- Les éco-taxes, comme c'est d'ores et déjà le cas en Allemagne et en Autriche, et comme cela le sera sur le territoire de la Marne et de la Région Grand Est à l'horizon 2027 ;
- L'installation d'un péage sur le tunnel du Somport - qui nécessiterait en amont un accord politique entre la France et l'Espagne et une révision du traité régissant les conditions d'utilisation du tunnel routier du Somport ;
- L'interdiction du transport de marchandises dangereuses ou l'établissement d'itinéraires ou de modes de transports obligatoires.

La frontière franco-allemande illustre les impacts des écarts de tarification autoroutière. En raison d'une fiscalité élevée sur les autoroutes allemandes, un important flux de camions emprunte un itinéraire de contournement par l'Alsace. En réponse, la Région Grand Est a décidé fin 2024 d'introduire une éco-taxe, dont l'application est prévue pour le second semestre 2027. Parallèlement, la Collectivité européenne d'Alsace prévoit de mettre en place une taxe spécifique, le R-pass, destinée aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes dès le début de 2027.

Ces initiatives transfrontalières offriront des retours d'expérience en matière de gestion du trafic et de fiscalité sur les infrastructures de transport.

L'évaluation techniques des ouvrages d'art fait partie des études d'avant projet qui seront rendues publiques dans le dossier d'enquête d'utilité publique.

L'évaluation technique et financière des travaux fait partie des études d'avant projet qui seront rendues publiques dans le dossier d'enquête d'utilité publique.

Chaque année, l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité publie, via son organisme affilié l'Observatoire National des Routes, un rapport sur les ressources allouées à l'entretien du réseau routier en France.

Le dernier rapport, portant sur l'année 2023 et publié en novembre 2024, fournit des données précises sur le coût par kilomètre du réseau routier national :

- Dépenses de fonctionnement (hors personnel) : en 2023, un kilomètre de route coûtait en moyenne 28 000 €. Ce montant, en hausse ces dix dernières années, était d'environ 20 000 € jusqu'en 2018, puis a oscillé entre 25 000 € et 30 000 €.
- Investissements (hors grands travaux) : en 2023, le coût moyen s'élevait à 58 000 € par kilomètre, soit une augmentation de 82 % depuis 2013.

Pour en savoir plus :

www.idrrim.com/ressources/documents/source/2/11468-IDRRIM_Rapport_ONR_2024.pdf

www.ccomptes.fr/system/files/2022-03/20220310-entretien-routes-nationales-departementales.pdf

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

7.25 : Réaliser une étude comparative du coût énergétique du transport d'un semi-remorque en ferroutage pour un trajet Artix Saragosse effectué soit par Canfranc, soit par le Pays Basque. (En Joule, KWh, ou toute autre unité d'énergie, et en tenant compte des dénivelés, des pentes, de l'éventuelle double traction, etc.)

7.26 : Réaliser une estimation du coût prospectif de transport en se basant sur les services de ferroutage actuel, pour un transporteur du déplacement d'un semi-remorque d'Artix à Saragosse selon les 4 options suivantes : ferroutage via Canfranc, ferroutage via le Pays Basque, par les autoroutes du Pays Basque, par le tunnel routier du Somport

7.27 : Etude comparative de ces 3 projets en termes de durée de trajet en particulier sur le tronçon Pau à Saragosse via Saint Sébastien :

- 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 ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le projet vise à favoriser le report modal vers le ferroviaire du trafic des camions franchissant le Somport, dans un but de sécurité et de transition écologique. Son objet n'est pas de rechercher à capter le trafic circulant via le littoral atlantique. De plus, un trajet Artix-Saragosse en ferroutage par le Pays Basque ne figure pas parmi les hypothèses de futur trafic interopérable France-Espagne.

Le projet vise à favoriser le report modal vers le ferroviaire du trafic des camions franchissant le Somport, dans un but de sécurité et de transition écologique. Son objet n'est pas de rechercher à capter le trafic circulant via le littoral atlantique. De plus, un trajet Artix-Saragosse en ferroutage par le Pays Basque ne figure pas parmi les hypothèses de futur trafic interopérable France-Espagne.

L'objectif du **SERM basco-landais** est d'accompagner la décarbonation des déplacements pendulaires dans un territoire particulièrement dense. La réduction de la congestion routière, dans une zone où la voiture domine largement (avec seulement 2 % de report modal, contre une moyenne nationale de 10 à 15 %), constitue une priorité. À terme, l'ambition est de faire circuler un train toutes les 30 minutes en période de pointe et au moins un train par heure toute la journée, de 6h à minuit.

Ce projet, essentiellement local, s'attache à renforcer le maillage du territoire, notamment grâce à la création ou réouverture de haltes ferroviaires, comme à Bidart ou Tanos. Il sera également connecté à l'Espagne, jusqu'à Saint-Sébastien et le Gipuzkoa, afin d'anticiper et répondre aux défis d'un territoire attractif, marqué par une croissance démographique et des flux touristiques importants.

Le **corridor Cantabrie-Méditerranée**, quant à lui, vise à relier deux corridors prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Ce projet, qui s'étend de Santander à Valence, rapprocherait plusieurs grandes agglomérations espagnoles (Valence, Tudela, Saragosse, Teruel, Logroño, Pampelune et Santander) et permettrait de créer de nouvelles connexions ferroviaires actuellement inexistantes.

Enfin, la réouverture de la **section Bedous-Canfranc**, dans le cadre du projet Pau-Canfranc-Saragosse, faciliterait les déplacements des voyageurs et offrirait une nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées, une barrière montagneuse de 350 km qui ne dispose actuellement que de deux points de franchissement, sur les littoraux atlantique et méditerranéen. À l'échelle locale, ce projet vise à proposer une offre ferroviaire plus dense et plus rapide, avec 13 allers-retours TER par jour et 2 allers-retours trains longue distance entre Pau et Saragosse. Il ambitionne également de réduire la pollution liée au transport routier, en encourageant un report modal vers le fret ferroviaire.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

7.28 : 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 du futur de la Région Nouvelle-Aquitaine ?

7.29 : Réaliser une étude comparative des trafics de l'offre de train touristique avec le train d'Artouste, le train de la Rhune et le train jaune afin d'évaluer la concurrence

7.30 : Réaliser une étude d'évaluation des risques pour l'environnement avec l'électrification et des potentiels court-circuit entre « feeder » aérien et caténaire avec une d.d.p.(différence de potentiel) de 50 kVolts

7.31 : Quel est le coût de cet arrêt du trafic suite aux intempéries de septembre et à la fermeture de la route: la réparation de la route, le coût supplémentaire pour les entreprises pour se rendre en Espagne par d'autres réseaux routiers ? Quel est le manque à gagner sur les bassins industriels et tous types de tourisme ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Plusieurs documents de planification et d'urbanisme abordent les enjeux de prospective dans le piémont oloronais. Parmi eux, on peut citer les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) du Haut-Béarn et de la Vallée d'Ossau (Ossau 2040).

Le SCoT définit un projet de territoire visant à co-construire son avenir en prenant en compte la population, les spécificités locales et les acteurs socio-économiques. Il joue également un rôle clé dans la mise en œuvre des objectifs de développement durable, avec une vision à 10 à 15 ans.

À l'échelle régionale, les contrats de dynamisation et de cohésion signés entre ces communautés de communes et la Région Nouvelle-Aquitaine apportent également des éléments sur l'évolution à moyen terme de ces territoires.

L'ensemble de ces documents est accessible publiquement en ligne :

www.hautbearn.fr/vivre-habiter/urbanismehabitat/scot

www.cc-ossau.fr/scot/

www.territoires.nouvelle-aquitaine.fr/sites/default/files/2020-03/6400TC002_ContratDC_OloronHtBearn_2019.977.SP240619_annexe.pdf

Dans le cadre du programme d'études MIE 2022, la Région mène également une étude de business plan sur le développement d'une offre touristique liée à la réouverture de la ligne. Cette analyse inclura un volet comparatif et sera intégrée à l'évaluation socio-économique du dossier DUP.

Dans le cadre des études techniques, tout est fait pour qu'il n'y ait pas de courts-circuits. Par ailleurs, le sujet de l'électrification est intégrée aux études d'impact environnemental dans le cadre de la procédure de DUP. Cette étude sera à disposition lors de l'enquête publique.

Lors de l'Assemblée générale de l'Association départementale des élus de montagne le 25 janvier 2025, le préfet des Pyrénées-Atlantiques, a dressé un bilan des coûts liés aux intempéries. Il a estimé qu'une année supplémentaire de travaux serait nécessaire pour consolider les réparations déjà effectuées.

De plus, un investissement complémentaire d'un million d'euros est prévu pour la route nationale, s'ajoutant aux 1,5 million déjà engagés, portant le total à 2,5 millions d'euros.

Suite à la fermeture de la route pendant plusieurs mois, le Préfet a également proposé la création d'une enveloppe de 400 000 euros « afin d'avoir une réserve pour répondre à ce type de situation d'urgence ».

Concernant l'impact sur le tourisme, aucune étude n'a encore été réalisée ou publiée. Néanmoins, le Préfet a fait état de 19 campings qui ont été touchés.

Côté espagnol, en octobre 2024, les autorités régionales avaient estimé les conséquences économiques de la fermeture de l'axe routier à un million d'euros par semaine pour les transporteurs.

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

7.32 : Réaliser une étude des tronçons vulnérables par des chutes potentielles de roche, des avalanches, coulée de boue et en déduire des dispositifs de prévention matériel à mettre en œuvre

LES QUESTIONS DES GARANT.E.S DE LA CNDP

**THÈME 8 :
Questions concernant le territoire espagnol**

8.1 : 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 plate-formes Plaza et Miraflores ? Peut-il donner un ordre de grandeur du tonnage susceptible d'être dirigé vers Canfranc ?

8.2 : Une consultation du gouvernement espagnol doit être réalisée afin qu'il puisse se prononcer sur la participation ou non du public espagnol à l'enquête publique (Convention d'ESPOO de 1991). Pensez-vous faire participer le public espagnol avant cette étape ? Si oui comment ?

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les études intègrent l'environnement géographique ainsi que les risques qui y sont associés. Des dispositifs de protection contre les chutes de roches ont d'ores et déjà été chiffrés. Cependant, les études étant toujours en cours et les investigations complémentaires non finalisées, des mesures de protection supplémentaires pourraient être intégrées au projet.

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La possibilité de créer un itinéraire de fret direct reliant la ligne Pau-Canfranc au corridor méditerranéen, en contournant Saragosse, est pour l'instant une simple hypothèse, sans décision arrêtée à ce stade. Le ministère espagnol des Transports a commandé une étude afin d'éclairer sa décision.

Source :

www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05092024-1225

Cette concertation préalable à l'enquête d'utilité publique s'est focalisée sur la partie française du projet. Le public espagnol a pu prendre connaissance de l'ensemble des informations disponibles sur le site de la concertation tout comme le public français peut prendre connaissance des informations sur les travaux et études côté espagnol sur le site du ministère des transports espagnol (MTMS) (exemple avec les études sur les travaux du tunnel du Somport). Dans un esprit d'ouverture, le maître d'ouvrage a convié les partenaires aragonais à deux reprises pendant cette 1^{ère} phase de concertation : lors de la table ronde à Pau du 14 novembre 2024 et lors de la réunion de clôture le 20 décembre 2024 à Oloron Ste Marie. Dans le respect des réglementations en vigueur, la convention d'ESPOO de 1991 au projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse sera appliquée par le maître d'ouvrage, suivant des modalités qui seront définies par les autorités publiques.

LES REPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS DE LA CNDP

Les garants de la CNDP ont formulé 6 recommandations aux maîtres d'ouvrage portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

LES RECOMMANDATIONS DES GARANT.E.S

Recommandation 1 :

Les garant.e.s demandent de publier sur la plateforme toutes les réponses aux questions sans réponse à la publication de ce bilan, notamment celles de l'association Contre la Réouverture Oloron-Canfranc.

Recommandation 2 :

Compte-tenu de l'ampleur de ce projet, les garant.e.s, recommandent que la réponse de SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions aux demandes de précisions et recommandations, publiée deux mois après ce bilan, fasse l'objet d'une première réunion publique de reddition des comptes, afin que la maîtrise d'ouvrage puisse préciser les arguments qu'elle a ou n'a pas pris en considération et qu'elle puisse justifier ses choix.

Recommandation 3 :

Si la décision est prise de poursuivre le projet, il conviendrait de proposer des modalités de concertation continue en précisant si ce sera sous l'égide de la CNDP. Cette concertation continue aura pour objectif de mettre en débat les éléments manquants pendant la concertation préalable (études ou autre) et de continuer à informer et à concerter le public jusqu'à l'enquête publique.

Les garant.e.s demandent à minima :

Recommandation 3.1 : que le site internet dédié à la concertation reste actif avec tous les documents versés à la concertation, les contributions accompagnées de leur réponse, le présent bilan de la concertation, la réponse de la maîtrise d'ouvrage qui est le socle pour démarrer la concertation continue, le cas échéant. Au travers de l'ensemble de ces recommandations, les garant.e.s demandent à la maîtrise d'ouvrage de permettre aux habitant.es et usager.es du territoire d'avoir connaissance des suites données à la concertation, mais aussi de garantir une continuité de l'information sur un temps long, au-delà des éventuelles autorisations.

Recommandation 3.2 : d'actualiser le calendrier eu égard à son évolution. Mise en ligne sur le site internet et mise à jour régulière d'un calendrier des étapes du projet : réalisation des différentes études environnementales, instruction des dossiers de demande d'autorisation, enquête publique... et des jalons du processus décisionnel. - Création et mise en ligne d'un calendrier prévisionnel.

Recommandation 3.3 : fiches thématiques. Les garant.e.s recommandent de créer des nouvelles fiches thématiques :

- L'analyse socio-économiques
- Le bilan carbone du projet
- La comparaison technique et financière des trajets ferroviaires vers Saragosse par les corridors Ouest et Est par rapport à un trajet par Pau-Canfranc
- L'ouverture à la concurrence : les modalités et le calendrier
- Comparaison avantages/inconvénients des différents modes de transport ferroviaire de marchandises (feroutage, combiné, conventionnel)
- Comparatif avantages/inconvénients du choix du mode de propulsion : diesel, électrique, hydrogène/hybride

Recommandation 3.4 : réalisation, finalisation et publication des études partagées sur le site internet de la concertation

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Toutes les questions posées par le public ainsi que les réponses des maîtres d'ouvrage sont consultables sur le site de la concertation : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc sous la rubrique « Expressions sur le projet ». Bien que le site ne permette plus de recueillir de nouvelles contributions, cette section restera accessible à tous afin de garantir une information complète.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en tant que maîtres d'ouvrage du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, vont organiser **une réunion publique le lundi 19 mai 2025, 18h, à Oloron-Sainte-Marie, salle Palas**. Ouverte à tous, cette rencontre sera l'occasion d'échanger sur cette nouvelle phase du projet. Les maîtres d'ouvrage reviendront sur les enseignements de la concertation préalable, présenteront l'avancement du projet et répondront aux questions du public. **Pour ceux qui n'auront pu y participer, un compte-rendu de la réunion sera disponible sur le site de la concertation : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc**

Au regard du périmètre d'impact du projet, de ses bénéfices et de ses enjeux, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, maîtres d'ouvrage du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, ont décidé le 3 avril 2024 de saisir volontairement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour demander la désignation d'un(e) ou de plusieurs garant.e.s pour accompagner la concertation, qui s'est déroulée du 23 septembre au 20 décembre 2024. Les maîtres d'ouvrage ont ainsi souhaité donner une vision honnête et sincère du projet, en fonction de son état d'avancement, et recueillir l'avis et les contributions du public sur le projet.

Dans le cadre de la continuité du projet, les maîtres d'ouvrage souhaitent poursuivre le processus de concertation et garantir l'information du public sur le projet et ses évolutions.

Le site de la concertation www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc sera mis à jour et continuera d'être alimenté au fur et à mesure de l'avancée du projet (calendrier, fiches thématiques, études à venir) et ce jusqu'à l'enquête publique (recommandations 3-1, 3-2, 3-3 et 3-4).

De plus, l'adresse mail de contact bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr restera active pour permettre à chacun de contacter directement les représentants de la maîtrise d'ouvrage.

Une réunion publique ouverte à tous, le lundi 19 mai 2025, 18h, à Oloron-Sainte-Marie, salle Palas, permettra à chacun de s'exprimer sur ses attentes en matière d'information et de participation. Le compte-rendu de cette réunion sera mis à la disposition du public sur le site de la concertation.

La CNDP ne sera pas saisie dans le cadre de la continuité des échanges.

LES RECOMMANDATIONS DES GARANT.E.S

Recommandation 4 :

De programmer et d'organiser des réunions avec les habitant.e.s, usagers et usagères et les collectivités.

Recommandation 4.1 : Les garant.e.s recommandent de réaliser des réunions sur le terrain pour décider du traitement de chacun des passages à niveau sur la partie actuellement circulée et du rétablissement des franchissements sur le tronçon à aménager, en associant les habitant.e.s et usagers et usagères du territoire ainsi que les élus et les gestionnaires de voirie.

Recommandation 4.2 : Les garant.e.s recommandent de réaliser des réunions sur le terrain en associant les habitant.e.s dans les zones potentiellement affectées par les nuisances sonores et vibratoires du trafic ferroviaire afin d'explicitier les méthodes d'évaluation de ces nuisances, les seuils réglementaires et d'étudier avec eux les possibilités de protection phonique et autre.

Recommandation 4.3 : Les garant.e.s recommandent de réaliser des réunions avec les différentes associations et acteurs du tourisme pour travailler à la valorisation de la réouverture en matière touristique.

Recommandation 4.4 : Les garant.e.s recommandent de réaliser des réunions avec les collectivités situées sur le tracé du projet pour étudier les synergies entre le projet ferroviaire et les projets de territoire.

Recommandation 4.5 : Les garant.e.s recommandent de travailler avec les autorités organisatrices de mobilité locales pour étudier l'intermodalité des transports voyageurs sur le « dernier kilomètre ».

Recommandation 5 :

Les garant.e.s demandent que la concertation continue soit rythmée par plusieurs temps forts, via des ateliers afin de mettre en débat l'avancée du projet accompagnée des nouvelles informations. Sur chacun d'eux, une attention sera portée sur un large temps d'expression du public avec toujours la possibilité de participation à distance.

Atelier(s) débat :

- L'impact carbone global du projet ;
- Présentation de l'analyse socio-économique avec le partage des enjeux socio-économiques et des choix d'alternatives ;
- Les impacts environnementaux ;
- L'impact de la vie quotidienne : passages à niveau et franchissement des voies, mesures de protection phonique et autres pour les riverains ;
- L'évolution du projet avec les chiffres consolidés des trafics voyageurs (TER, Intercités, international) et marchandises avec des horaires envisagés, du ferroutage et train touristique ;
- Intermodalité voyageurs et complémentarité des différentes mobilités douces et du rail du « dernier km » ;
- Intermodalité marchandises, accès de proximité des entreprises.

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Lors de la concertation préalable, notamment lors de l'atelier du 17 octobre 2024 à Lescun sur les « Passages à niveau et franchissements de voie », ainsi que via le site de la concertation et les contributions par e-mail, le public – en particulier les maires des communes concernées – a exprimé ses préoccupations quant à la fermeture de passages à niveau sur le linéaire de la ligne Pau-Canfranc et les impacts associés. À plusieurs reprises, la demande d'organiser des visites de terrain a été formulée afin de confronter les hypothèses du projet aux usages locaux.

SNCF Réseau a pris en compte cette demande et a souhaité y répondre sans attendre la publication du présent bilan. Les communes concernées ont ainsi été contactées pour organiser ces rencontres de manière concertée. Les 14 et 15 janvier 2025, des réunions ont eu lieu avec les élus et habitants de Sarrance, Bedous, Accous, Herrère, Borce et Urdos. D'autres échanges sont prévus le 31 mars 2025 à Ogeu-les-Bains, Gan et Escout, dans l'objectif de définir les solutions les plus adaptées pour la suppression des passages à niveau. Les orientations seront présentées lors de l'enquête publique.

Par ailleurs, des mesures acoustiques et vibratoires sont en cours de réalisation. Une fois l'étude finalisée, **SNCF Réseau rencontrera les riverains concernés** afin d'expliquer les méthodes d'évaluation, les seuils réglementaires et les solutions de protection envisagées.

Conscients que la réouverture de la ligne Pau-Canfranc est un projet structurant pour le territoire, tant en matière de développement touristique que de transition vers des mobilités durables, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions souhaitent renforcer l'adaptation du projet aux réalités locales. À cet effet, **ils se tiennent à la disposition des acteurs du territoire pour envisager la mise en place d'instances de concertation réunissant collectivités, acteurs du tourisme, industriels, aménageurs et autorités organisatrices des mobilités**, avec des groupes de travail dédiés à des thématiques spécifiques.

Enfin, à partir du second semestre 2025, **la Région Nouvelle-Aquitaine pilotera la démarche des synergies territoriales.** En rassemblant des acteurs économiques français et espagnols autour d'axes structurants de la ligne (mobilités douces, tourisme, culture) cette démarche aura pour but de créer du lien : entre la ligne et les projets portés sur son territoire, mais aussi entre les deux côtés des Pyrénées.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à assurer une communication transparente sur les avancées du projet, **en adaptant les modalités d'information en concertation avec le public, notamment lors de la réunion publique le lundi 19 mai 2025, 18h, à Oloron-Sainte-Marie, salle Palas.**

D'ores et déjà, plusieurs dispositifs sont prévus pour garantir un accès clair et régulier aux informations :

- **Le site de la concertation**, mis à jour en continu, servira de plateforme de référence pour partager études et précisions sur le projet, y compris son bilan carbone.
- **Une newsletter trimestrielle** informera le public des évolutions et actualités du projet.
- **Des comptes-rendus synthétiques des rencontres avec les acteurs du territoire** (riverains, professionnels du tourisme, industriels, autorités organisatrices des mobilités au sein de différents groupes de travail) seront également mis à la disposition du public.

En fonction des besoins, des rencontres pourront être organisées par les maîtres d'ouvrage.

Les études d'avant-projet portant sur les impacts environnementaux et l'analyse socio-économique du projet sont en cours. Elles seront accessibles au public et présentées au plus tard lors de **la réunion d'ouverture de l'enquête publique.**

LES RECOMMANDATIONS DES GARANT.E.S

Recommandation 6 :

Pour continuer à informer le public de manière régulière, les garant.e.s préconisent la réalisation d'une newsletter pour communiquer sur les temps forts de la concertation continue, sur les évolutions du projet, sur ses actualités et attirer l'attention sur les enseignements tirés des études d'impact. Cette newsletter serait disponible sur le site internet et communiquée à toute personne qui aurait créé un compte sur le site internet de la concertation en demandant d'être informée régulièrement sur le projet.

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à assurer une information continue du public tout au long de l'évolution du projet, jusqu'à l'enquête publique. Dans cette optique, **une newsletter ou lettre d'information trimestrielle sera publiée sur le site de la concertation** afin de partager les dernières avancées du projet.

Cette newsletter viendra compléter les autres ressources mises à disposition, notamment les fiches thématiques. Elle offrira des mises à jour régulières sur le projet, approfondira certains sujets et apportera des précisions sur les thématiques suscitant un intérêt particulier du public, telles que le calendrier des étapes à venir, l'avancement des groupes de travail ou encore les aménagements et suppressions de passages à niveau etc...

Annexes

Les contributions du public



LES CONTRIBUTIONS DÉPOSÉES SUR LE SITE DE LA CONCERTATION OU ENVOYÉES PAR MAIL

Pour prendre connaissance des contributions du public sur le site de la concertation, cliquez [ICI](#).

Pour prendre connaissance des contributions reçues par mail avec pièces jointes, cliquez [ICI](#).

L'intégralité des contributions, ainsi que des réponses des maîtres d'ouvrage, restent disponibles sur le site de la concertation : www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc

LES CARTES T REÇUES

“ Favorable à la réouverture de la ligne jusqu'à Canfranc, pour passagers et pour camions. 2 à 3 horaires le matin et idem pour les après-midis (travail, tourisme, camions). ”

Commune : Arudy
20/10/24

“ Je défends à fond ce projet écologique pouvant à plus ou moins long terme éviter des catastrophes que nous avons connues : renversement de poids lourds transportant des produits dangereux, effondrement de la nationale... ”

Commune : Pau
28/10/24

“ Il faut rouvrir cette ligne pour essayer de faire passer plus de marchandises par le train car il y a beaucoup trop de camions sur la route (tunnel du Somport), inadaptée pour tout ce trafic. ”

Commune : Accous
30/10/24

“ Pau méritait mieux qu'une présentation du projet effectuée un samedi matin sous l'auvent de la gare. Ceci malgré la compétence de la personne. Comme tous les usagers, nous demandons des services à Bedous et je suis très favorable à ce tunnel pour une ligne jusqu'à Saragosse. ”

Commune : Pau
30/10/24

“ Pour la réouverture de Pau-Canfranc. Pour offrir une alternative à la route. Pour le transport des personnes et du fret. Pour un service public dans les zones reculées des territoires ruraux. Pour la réalisation de plateformes modales. ”

Commune : Lescun
06/11/24

“ Je suis très favorable au projet de remise en état de la ligne Pau Canfranc depuis Bedous permettant une action écologique (transport de marchandises, service voyageurs plus européen et offre touristique). ”

Commune : Lasseubetat
07/11/24

“ A Asasp pourrait être installée une plateforme modale pour Oloron et les vallées. Oui pour offrir une voie pour le transport des voyageurs et des marchandises. Retirer les camions qui seront de plus en plus gros sur nos routes. Merci. ”

Commune : Lescun
12/11/24

“ Est-il prévu du ferroutage ? Faut-il parler d'écologie dans le futur transport des marchandises ? Pense-t-on au désenclavement des zones rurales ? ”

Commune : Lescun
12/11/24

“ Nous voulons un train qui desserve chaque petite gare de la vallée, qui puisse aussi transporter des containers pour éliminer les passages des camions sur nos petites routes et des tarifs accessibles pour les voyageurs. ”

Commune : Lescun
12/11/24

“ Je souhaiterais que la ligne Pau Canfranc soit rétablie pour le fret afin de soulager le passage sur la Nationale 134 ainsi que le transport de passagers bien sûr. ”

Commune : Gurmençon
14/11/24

“ Aberration totale de faire passer des centaines par jour de camions par cette vallée très étroite (pas plus de 30 à 50m par endroit) alors qu'une ligne de chemin de fer France - Espagne existe ! ”

Commune : Lescun
18/11/24

“ Comment allez-vous faire à Etsaut puisque le Maire dans sa toute puissance a fait construire sur le terrain de la SNCF derrière la gare un chenil pour ses chiens de chasse sans autorisation bien sûr ! ”

21/11/24

“ Déconcertant. Un long courrier envoyé aux organisateurs CNDP de la réunion et à la SNCF avec les adresses proposées ne sont pas arrivés à destination. Rejetés ! Mauvais présage pour une concertation confiante. ”

Commune : Pau
21/11/24

“ Oui au fret ferroviaire SNCF. Oui au désenclavement des zones rurales. Oui à la construction d'une zone de chargement à Asasp-Arros pour Oloron et les vallées béarnaises. Oui au train omnibus pour les villages. ”

Commune : Lescun
21/11/24

“ Plutôt d'accord si cela débouche sur du ferroutage. Dans la négative, des bus plus fréquents seraient suffisants et moins coûteux. ”

Commune : Lescun
26/11/24

“ Je suis entièrement favorable à la réhabilitation de la voie ferroviaire Pau-Canfranc et contre le passage intempestif des camions sur la RN 134. Mais quel transport est-il le plus dangereux vu la géographie ? ”

Commune : Osse-en-Aspe
03/11/24

“ Avec une dizaine de copains nous allons souvent en bus régional et bus RENFE voir un ami à Jaca pour des repas très festifs. On utilisera bien sûr le train, si la ligne rouvre de Bedous à Jaca. Je le prends aussi pour aller chez le médecin à Oloron. ”

Commune : Léés-Athas
04/11/24

“ Etant tombé plusieurs fois en panne de voiture, j'ai découvert l'utilité du train pour aller à Oloron et Pau. Je l'utilise donc désormais de temps en temps. Je vais aussi voir parfois quelques amis à Canfranc. ”

Commune : Osse-en-Aspe
04/11/24

“ Je prends souvent le train mais aussi le bus de Bedous à Canfranc et les bus jaunes de Canfranc à Jaca. J'ai beaucoup à faire dans la Jacetania. Avoir un train serait un plus pour moi ainsi que pour de nombreux Espagnols qui viennent dans la vallée. ”

Commune : Léés-Athas
04/12/24

“ Je suis très contente d’aller chercher où amener à la gare de Bedous mes petits-enfants qui viennent régulièrement en train depuis Oloron. Je suis pour la réouverture jusqu’à Canfranc / Jaca car nous y allons souvent en voiture. Je suis prête à y aller en train. ”

Commune : Léés-Athas
04/12/24

“ Pas de trains et pas de camions. ”

Commune : Borce
06/12/24

“ Prévoir si possible des arrêts « trains de voyageurs » aux départs des balades : Etsaut - Urdos -Forges d’Abel - Pont de Lescun (en lieu et place de l’ancienne gare de Cette-Eygun). ”

Commune : Ance Feas
09/12/24

“ Plateforme multimodale (rail/route) à prévoir où ? Gare de Lescun ? Gare de Buzy ? Gare de Pau ? ”

Commune : Ance Feas
09/12/24

“ Bonjour, je pense qu’il est indispensable de proposer un arrêt de train au pont de Lescun (usine Toyal avec plus de la moitié des salariés qui viennent d’Oloron / tourisme / randonneurs GR10) et d’effectuer une 3^e voie afin de sécuriser la tournée vers Lescun. ”

Commune : Lescun
09/12/24

“ L’Aragon et la Navarre approvisionnent l’élevage Basco-Béarnais en foin, paille, graines de manière diffuse entre les exploitations du Sud et celles du Nord. Les camions (2 à 4000 / an ?) pourraient-ils être chargés à Huesca / Jaca et déchargés à Oloron pour irriguer le Haut-Béarn et autour ? ”

Commune : Moumour
10/12/24

“ La zone d’Artix, pressentie pour le déchargement des camions, est-elle équipée pour gérer le volume de camions prévu ? Sinon, quels travaux, quels investissements ? ”

Commune : Moumour
10/12/24

“ Vu mon âge, je ne sais pas si j’aurai le plaisir de reprendre un jour le train qui me rappellerait tout le plaisir que nous avons enfants d’aller à Canfranc en famille. ”

Commune : Arudy
16/12/24

“ Vivre sans camion c’est revivre à Oloron. Ce serait également une joie de pouvoir aller et venir en Espagne en train. ”

Commune : Bidos
17/12/24

“ Voie ferrée vitale pour les habitants de la vallée ainsi que pour le département qui donne un accès à l’Espagne en diminuant l’empreinte carbone. Super projet. ”

Commune : Escou
17/12/24

“ A la SNCF, l’intersyndicale décide d’une 1^{ère} journée de grève le jeudi 21 novembre reconductible à compter du 12 décembre, ce que les médias ont traduit en « prise d’otages » et Ciotti comme la « grève-culture des syndicats ». Quant au pourquoi de ces grèves, c’est la liquidation au 1^{er} janvier 2015 du fret SNCF avec suppression d’emplois, délestage de trafics et baisse du chiffre d’affaires. Le ferroutage sur Pau-Canfranc est-il du bluff ? Vu le nombre de camions au tunnel du Somport, le ferroutage n’en concernerait que 10% : qu’en pensez-vous ? Présents à la clôture du mardi 17 décembre, nous sommes entièrement d’accord pour la réouverture mais doublement sceptique sur le fret. ”

Commune : Oloron-Sainte-Marie
17/12/24

“ Pour éviter la pollution du transport routier et les dangers pour les usagers des vallées de montagne (bruit, vitesse ...) créer des plateformes modales le long de la voie (Oloron). ”

Commune : Lons
18/12/24

“ Je fais suite aux réunions du 14 novembre et 16 décembre qui ont confirmé qu’il n’existe pas de garanties d’un report modal (fret routier vers le rail) puisqu’un accord international est obligatoire entre la France et l’Espagne. ”

Commune : Jurançon
18/12/24

“ Pour un mode alternatif : une voie verte !! À la place des gros murs de protection anti-bruit pour couvrir les nuisances des trains qui vont bousiller le paysage ! ”

Commune : Accous
18/12/24

“ Si on veut sauver la planète, on ne fait pas un projet qui incite à la surproduction et surpollution et surconsommation. A quel prix ? Qui paye ? ”

Commune : Accous
18/12/24

“ Quel moyen de communication des conditions météorologiques sera mis en place entre la plateforme de Saragosse et la vallée d’Aspe ? Afin de ne pas envoyer un train de fret de Saragosse si la vallée d’Aspe a des risques de crues. Sachant que l’on était en « vigilance jaune » seulement lors du désastre de septembre 2024 où des rails ont été recouverts d’une coulée et d’autres rails ont été arrachés entièrement. ”

Commune : Léés-Athas
18/12/24

“ Les systèmes antidérapements sont prévus seulement aux endroits où le train de fret traverse le gave. Mais le train longe tout du long le gave. Il serait donc nécessaire d’avoir des systèmes d’antidérapement de Canfranc à Oloron compte-tenu des produits toxiques transportés ! ”

Commune : Gurmençon
18/12/24

“ Peut-on être sûrs que les trains de fret vont faire disparaître les camions qui traversent la vallée d’Aspe ? ”

Commune : Bedous
18/12/24

“ Pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc et avec l’espoir que le trafic des camions sur la N134 soit supprimé et que la ligne assure un véritable service passagers. ”

Commune : Oloron-Sainte-Marie
18/12/24

“ Ceci sera-t-il vraiment utile ? Quid du passage des trains de 450 m plusieurs fois par jour dans le tunnel qui passe sous les maisons du quartier Sainte-Marie à Oloron ? ”

Commune : Oloron-Sainte-Marie
18/12/24

“ Pourquoi les enfants de la vallée ne prennent pas le train pour aller sur les lycées d’Oloron matin et soir. ”

Commune : Bedous
18/12/25

“ Est-ce que les gens et les touristes continueront à vivre dans la vallée d’Aspe quand il y aura autant de nuisances sonores et visuelles ? Quel avenir pour la vallée ? Le bien-être collectif passe par le bien-être personnel ! ”

Commune : Borce
18/12/25

“ On pense aux animaux ?! ”

Commune : Borce
18/12/25

“ Je m’oppose à ce projet car il s’inscrit dans le cadre d’une mondialisation des échanges nuisible pour les peuples et pour la nature. Je suis toutefois un chaud partisan du train - que je prends souvent - lorsqu’il est au service des populations locales et régionales. ”

Commune : Jurançon
18/12/24

“ Je suis pour la réouverture de la ligne Pau Canfranc qui est indispensable pour partager le transport de marchandises avec la route ainsi que les passagers. Nous contribuerons à la protection de notre environnement. ”

Commune : Verdets
19/12/24

“ Je suis pour la réouverture de la ligne Pau Canfranc pour les usagers et le transport de marchandises pour éviter un flux de camions sur la route. ”

Commune : Verdets
19/12/24



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 »



**Cofinancé par
l'Union européenne**

Financé par l'Union européenne. Les points de vue et les opinions exprimés sont toutefois ceux des auteurs et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Union européenne ou de l'agence CINEA. Ni l'Union européenne ni l'autorité chargée de l'octroi ne peuvent en être tenues responsables