

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet de réouverture de la ligne ferroviaire  
Pau-Canfranc  
SNCF Réseau et  
SNCF Gares & Connexions

Concertation préalable  
Du 23 septembre au 20 décembre 2024

Richard Pasquet  
Marion Thenet

Date de remise du rapport, le 17 janvier 2025



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse .....	3
Les enseignements clefs de la concertation préalable.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable .....	6
Introduction.....	10
Le projet objet de la concertation .....	10
La saisine de la Commission national du débat public (CNDP) .....	13
Garantir le droit à l'information et à la participation .....	13
1- Le travail préparatoire des garant.e.s .....	15
1-1 Les résultats de l'étude de contexte .....	15
1-2 L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	18
2- Avis sur le déroulement de la concertation .....	32
2-1 Le droit à l'information a-t-il été effectif ? .....	32
2-2 Le droit à la participation a-t-il été effectif ? .....	35
3- Synthèse des arguments exprimés .....	40
3-1 Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation .....	40
3-2 Les réponses du maître d'ouvrage .....	65
3-3 Évolution du projet résultant de la concertation .....	67
4- Demande de précisions et recommandations au responsable du projet .....	68
4-1 Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	68
4-2 Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique .....	72
Conclusion .....	73
Liste des annexes.....	74

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 17 janvier 2025 sous format PDF non modifiable aux responsables du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/nouvelle-aquitaine/projet-reouverture-ligne-transfrontaliere-pau-canfranc-section-francaise>

Ce bilan a également été remis, à cette même date, à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Les responsables du projet, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, publieront de leur côté sous deux mois leur réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE).

## Synthèse

### Les enseignements clefs de la concertation préalable

SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions ont pour projet la réouverture de la ligne ferroviaire transfrontalière Pau-Canfranc-Saragosse. Le projet s'inscrit dans le cadre d'un projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne entre Pau et Saragosse, dont il représente la partie française avec une partie du tunnel de Somport et est inscrit au schéma du RTE-T européen.

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par SNCF Réseau en tant que gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré et SNCF gares & connexions pour toutes les opérations d'aménagements de haltes et de gares.

Ce projet de réouverture nécessite :

- la remise en service de 33 kms de voies ferroviaires (entre Bedous et les Forges d'Abel) à l'arrêt depuis 1970, à la suite d'un accident qui a provoqué l'effondrement du pont de l'Estanguet au sud de Bedous;
- de multiples aménagements sur l'ensemble de la ligne ;
- les travaux envisagés sur la ligne de Pau à l'entrée du tunnel du Somport comprennent également l'électrification de la ligne et la modernisation des moyens de signalisation et de communication.

Il s'intègre dans un itinéraire entre Pau et Saragosse comprenant le tunnel du Somport partagé entre la France et l'Espagne et le réseau ferroviaire Espagnol entre Canfranc et Saragosse sur lequel un important programme de mise à niveau (écartement UIC, électrification, ERTMS) est porté par l'Etat espagnol et la Communauté autonome d'Aragon.

Les objectifs du projet sont, selon la maîtrise d'ouvrage, soutenue par la Région Nouvelle-Aquitaine en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité à l'échelle régionale :

- Améliorer l'offre de service voyageurs régionale sur la desserte de la vallée d'Aspe et internationale en proposant une augmentation des circulations de trains de voyageurs de 16 à 28 trains/jour sur la desserte périurbaine Pau - Oloron et jusqu'à 8 trains/jour sur la section transfrontalière Pau-Canfranc-Saragosse.
- Permettre le report modal des marchandises transportées par de camions circulant dans la vallée d'Aspe vers le rail par la création d'un service de feroutage entre l'Aragon et le Béarn, sur l'exemple des autoroutes ferroviaires de type alpin.
- Mettre en place une offre de train touristique avec un modèle restant à définir, et dont le potentiel économique devrait servir l'attractivité du territoire.

Depuis plus de 50 ans, l'opportunité de rouvrir la ligne transfrontalière Pau-Canfranc-Saragosse interroge. La mise en place d'une offre de fret ferroviaire et d'une offre de transport de voyageurs à l'échelle régionale et internationale est soutenue par la Région Nouvelle-Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon.

Le projet s'inscrit dans les objectifs du Pacte vert pour l'Europe : ce dernier vise à rendre les transports plus respectueux de l'environnement et à doubler le trafic ferroviaire de fret d'ici à 2050.

Cette concertation préalable volontaire s'est déroulée du 23 septembre au 20 décembre 2024. Moins de deux semaines avant le début de cette concertation, la vallée d'Aspe a été touchée par de très fortes inondations (dans la nuit du 6 au 7 septembre 2024) avec la RN134 coupée à partir d'Etsaut, l'accès à l'Espagne étant

interrompu. Compte tenu de la forte attente de ce projet et après discussion avec la maîtrise d'ouvrage et la Région Nouvelle-Aquitaine, il a été décidé de maintenir le calendrier initial.

Les avis formulés lors de la concertation ont été contrastés.

D'une part, il y a eu un accueil favorable au projet par certain.e.s citoyen.ne.s traduisant une attente de longue date pour améliorer la mobilité durable du territoire et son désenclavement, tout en remédiant aux flux grandissants de camions qui transportent des marchandises entre la France et l'Espagne via la RN134. Pour eux, le projet devrait en outre contribuer à la lutte contre le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, réduire les pollutions (atmosphériques et risques de pollution des eaux des cours d'eau) et les nuisances sonores, améliorer la circulation et la sécurité routière. Enfin, la ligne ferroviaire pourrait constituer une voie de communication alternative en cas de catastrophe météorologique telle que celle intervenue en septembre 2024.

D'autre part, une défiance a été constatée par un certain nombre de citoyen.ne.s, qui s'interrogent sur la qualité à attendre de l'offre de transport du service TER compte tenu des retours d'expérience actuels et mettent en question la capacité de l'offre de transport ferroviaire à capter le trafic de marchandises transportées via la RN134 en l'absence de mesures réglementaires pour l'interdire ou le dissuader et compte tenu des fortes contraintes d'exploitation de l'infrastructure liées à la topographie et à son environnement.

Le périmètre de l'infrastructure à prendre en compte pour en évaluer le coût et le bilan socio-économique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique a été discuté. Faudrait-il intégrer les travaux préalables à la remise en service du tunnel du Somport et la plate-forme de ferroutage envisagée sous maîtrise d'ouvrage privée à Artix?

L'adaptation de l'infrastructure aux normes actuelles, européennes (écartement des voies, signalisation), de sécurité, mises au gabarit des tunnels pour le ferroutage, le choix énergétique de propulsion (électricité, mixte diesel/électricité ou hydrogène), ont été questionnés, eu égard à la stratégie de hiérarchisation du réseau ferré national et à la politique d'équipement du maître d'ouvrage et compte tenu des coûts engendrés. Des questions ont été posées sur l'hétérogénéité possible des caractéristiques techniques du réseau ferroviaire (UIC, électrification) sur les tronçons français et espagnols et sur les conséquences en matière de possibilité de desserte et de nécessité de transbordement ou de changement de type de motrices.

Le financement, l'équilibre économique global et les retombées économiques du projet interrogent. En l'absence de fourniture d'études de marché et d'un bilan socio-économique, des questions persistent :

- qui bénéficiera des capacités de ferroutage ? les entreprises locales ou espagnoles ?
- le train pourra-t-il réellement stimuler l'activité économique locale en particulier dans le secteur du tourisme ? Certain.e.s questionnent justement sur cette corrélation entre train et activité économique: *« nous n'avons pas besoin du train pour nous développer ».*

La fiabilité du système de freinage, en particulier face à l'accidentologie spécifique du terrain, ainsi que la gestion du transport de matières dangereuses, ont été questionnées.

Des questions ont été soulevées sur la possibilité de trouver des opérateurs pour les différents services lors des appels à concurrence qui sont imposés par les directives européennes, la répartition des charges d'exploitation entre les acteurs (opérateur, SNCF réseau, Etat, Région, tarifs de vente).

Concernant l'offre de services marchandise, le projet pourrait favoriser, sous conditions, un report modal vers le rail, mais des inquiétudes se font entendre quant à la transformation de la ligne en simple autoroute ferroviaire, au détriment des services voyageurs. Comment favoriser le fret local et développer le ferroutage pour réduire le trafic routier et sortir les camions des routes ?

Le public a exprimé des besoins liés aux services voyageurs, mais aussi des inquiétudes concernant les travaux d'aménagements, qu'il s'agisse des infrastructures, des gares ou de la suppression des passages à niveaux, notamment sur les sections actuellement non circulées. Des interrogations portent également sur la fiabilité de l'exploitation de la ligne, l'arrêt à la demande et l'intermodalité, afin de faciliter l'accès aux sites d'intérêt. Les questions des horaires et des tarifs ont aussi été largement débattues.

Les impacts sur la vie quotidienne des habitants de la vallée suscitent également des inquiétudes. Les nuisances liées au bruit et aux vibrations que ce soit en période de travaux ou avec le ferroutage la nuit, la question des expropriations et l'interdiction des franchissements sur la partie non circulée actuellement ont également fait l'objet de débats, soulignant la nécessité de trouver des solutions respectueuses des conditions de vie locales.

L'Association Contre la Réouverture Oloron Canfranc (Le CROC) a activement participé à la concertation en déposant 114 contributions sur la plateforme en ligne. Ces contributions ont été compilées dans un document remis à la fin de la concertation. Dans ce document, l'association exprime son avis défavorable au projet et formule 350 questions adressées au maître d'ouvrage, ainsi que 112 questions destinées à la Direction Générale des Transports (DGITM) du ministère des Transports. Les interrogations et les avis s'appuient sur une analyse détaillée de 35 documents officiels cités en référence.

Si SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions décident de poursuivre le projet, une concertation continue devra se mettre en place afin de réunir à nouveau tous les acteurs et le public pour continuer à débattre sur toutes ces thématiques et ainsi pouvoir aborder cette nouvelle étape jusqu'à l'enquête publique. Cette concertation n'est pas obligatoire sous l'égide de la CNDP, cette concertation préalable étant décidée au titre de l'article L 121-17 du code de l'environnement.

A l'issue de cette concertation préalable, les garant.e.s demandent aux porteurs de projet de répondre à l'ensemble des questions posées par le public et qui sont restées sans réponse, ainsi qu'aux recommandations des garant.e.s.

Le présent bilan sera mis en ligne sur le site internet de la concertation, tout comme les réponses des maîtres d'ouvrages qui lui seront apportées sous 2 mois.

## Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Les responsables du projet, lorsqu'ils vont publier leur réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, sont invités à répondre à ces différents points. Le tableau transmis aux maîtres d'ouvrage pour répondre aux demandes des garant.e.s est joint en annexe.

### Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

**Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse ou nécessitant l'avis des garant.e.s sur les 8 thématiques suivantes.**

#### 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 ?
- 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 ?
- 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 ?

#### Thème 2 : Le service voyageur

- 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 ?

---

### 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 ?
- 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 GIEE ?
- 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 ?
- 

### 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 ?
- 

### 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 ?
- 5-5 Comment seront prises en compte les incidences cumulées de la route et de la voie ferrée ?
- 

### 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 ?
-

---

## Thème 7 : Etudes et données complémentaires

Afin de compléter les informations et la connaissance du public sur ce projet, un certain nombre d'étude et d'informations complémentaires sont demandées par les citoyen.ne.s, merci de préciser pour chacune d'entre elle si vous avez l'intention de les réaliser, si oui dans quel délai ? Et si par la négative, merci de justifier – cf. détails en p 70 /71 de ce présent bilan

---

## 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 ?

---

### **Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.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 (ferroulage, 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

---

**Recommandation 4** : de programmer et d'organiser des réunions avec les habitant.e.s, usagers et usagères et les collectivités

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.

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 règlementaires et d'étudier avec eux les possibilités de protection phonique et autre.

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.

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.

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 : ateliers débats**

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.

---

**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.

---

# Introduction

## Le projet objet de la concertation

- **Responsables du projet et gouvernance :**

La maîtrise d'ouvrage du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est conjointement portée par **SNCF Réseau** et sa filiale **SNCF Gares & Connexions**.

- **SNCF Réseau**, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national ;
- **SNCF Gares & Connexions**, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national.

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 la Transition Ecologique – MTE) et l'**État Espagnol** (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain – 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).



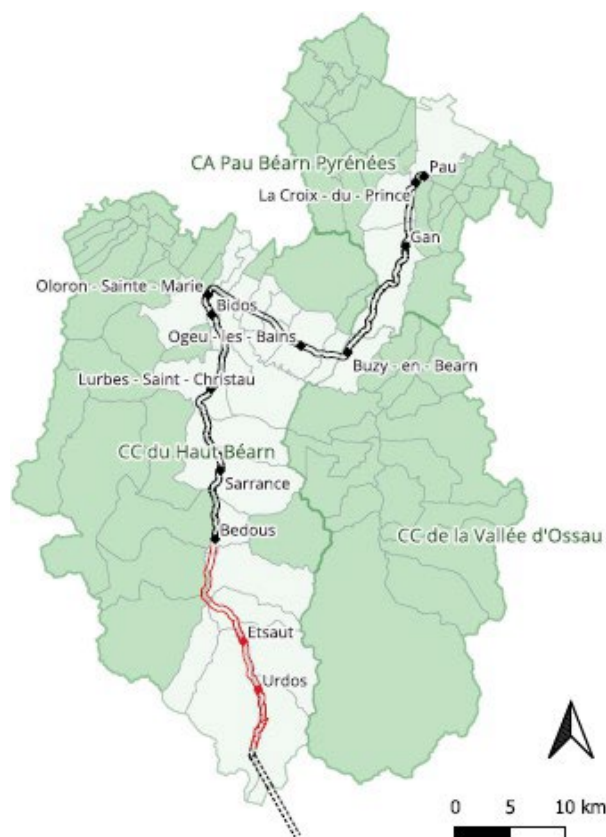
Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait de la **Région Nouvelle-Aquitaine** la cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région organise les transports à l'échelle régionale. Parmi ses domaines d'intervention, 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.

## Périmètre du projet :

La zone d'implantation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc (section française) compte **178 852 habitants** résidant majoritairement dans l'agglomération de Pau et l'aire urbaine d'Oloron-Sainte-Marie. Situé dans les **Pyrénées-Atlantiques** (région Nouvelle-Aquitaine), le projet impacterait directement **30 communes** (dont 20 sur la partie circulée de la ligne ferroviaire, entre Pau et Bedous), et **trois communautés de communes** (Communauté de communes du Haut-Béarn, Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, Communauté de communes de la vallée d'Ossau).

Le territoire concerné associerait trois zones géographiques du piémont pyrénéen : la plaine des gaves de Pau et d'Oloron, les coteaux qui les entourent et les hautes vallées pyrénéennes d'Ossau et d'Aspe.

Ces vallées supérieures forment le Haut-Béarn, parcouru par des gaves orientés nord-sud, dont les deux principaux sont les gaves de Pau et d'Oloron.



Les infrastructures et équipements objets de la concertation s'étendent sur un linéaire de 85 km :

- Le **tronçon Pau – Bedous**, actuellement circulé, qui nécessite des travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire ;
- Le **tronçon Bedous – Canfranc**, avant le tunnel, qui n'est plus exploité depuis 1970, nécessite d'être remis en état et aménagé.

### Périmètre du projet

- ◆ Gares desservies voie ferrée circulée
- Haltes dont la réouverture est envisagée
- == Voie ferrée circulée Pau - Bedous
- Voie ferrée non circulée Bedous - Canfranc
- ⋯ Voie ferrée non concernée par le projet
- Communes
- Communes traversées par la voie ferrée
- Communautés de communes

Source : SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc s'inscrit dans le cadre d'un projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne entre Pau et Saragosse, dont il représente la partie française hors tunnel du Somport.

Le projet de reprise du trafic ferroviaire sur la section Bedous-Canfranc, selon la maîtrise d'ouvrage, a pour objectif de :

- **Favoriser et faciliter la circulation des voyageurs :**

Il permettrait aux habitants de la haute vallée d'Aspe d'accéder au service de transport ferroviaire pour les déplacements quotidiens ou occasionnels, que ce soit dans le cadre d'un service régional ou international. Il permettrait également de soutenir **le développement économique et touristique** de la Vallée en renforçant l'accessibilité de la région aux voyageurs occasionnels.

Le projet d'infrastructure devrait permettre la mise en place d'**une offre de service plus conséquente en fréquence**, avec des temps de déplacement plus courts :

- . 13 allers-retours TER par jour (dont 6 terminus Bedous et 3 terminus Canfranc) ;
- . 2 allers-retours trains longue distance Pau-Saragosse par jour.

- Permettre **le report modal des poids lourds** circulants dans la vallée d'Aspe par la création d'un service de ferroutage et sur wagons traditionnels afin de :

- . renforcer la sécurité des voyageurs et transporteurs qui empruntent les routes de l'axe transpyrénéen où les accidents impliquant des poids-lourds sont fréquents, en raison de la géographie particulière de cette région, ainsi que de l'intensité du trafic de camions entre la France et l'Espagne ;
- . lutter contre les nuisances ;
- . lutter contre la pollution générée par le trafic routier qui, entre autres, dégrade le massif.

- Mettre en place une **offre de train touristique** avec un modèle restant à définir, et dont le potentiel économique servira l'attractivité du territoire.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Ce projet de réouverture nécessite :

- la remise en service de 33 kms de voies ferroviaires inutilisées depuis 1970, à la suite d'un accident qui a provoqué l'effondrement du pont de l'Estanguet au sud de Bedous ;
- de multiples aménagements sur l'ensemble de la ligne Pau-Saragosse.

*Voir détails p34 à 37 du dossier de concertation*

Les avantages et les inconvénients de l'absence de mise en œuvre du projet sont présentés dans le dossier de concertation ainsi que 4 scénarios alternatifs qui consistent à modifier un des éléments du projet, mais pas le projet dans son ensemble afin d'en étudier les conséquences.

- Scénario 1 : absence d'adaptation de l'infrastructure pour la mise en œuvre d'un service de ferroutage
- Scénario 2 : absence d'électrification de la ligne
- Scénario 3 : absence d'offre de transport international (voyageurs)
- Scénario 4 : absence d'offre de train touristique

*Voir détails p52 à 56 du dossier de concertation*

- **Coût**

Selon le dossier de concertation, **le coût estimé** pour la réouverture de la ligne Pau- Canfranc (section française, jusqu'à l'entrée du tunnel du Somport) est estimé à **450 millions d'euros**. Il est indiqué que :

- 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 sortants de la présente concertation. 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 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.

- **Contexte du projet**

Depuis plus de 50 ans, l'opportunité de rouvrir la ligne transfrontalière Pau-Canfranc-Saragosse interroge. La mise en place d'une offre de fret ferroviaire et d'une offre de transport voyageurs à l'échelle régionale et internationale est soutenue par la Région Nouvelle-Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon.

Le projet s'inscrit dans les objectifs du Pacte vert pour l'Europe : ce dernier vise à rendre les transports plus respectueux de l'environnement et à doubler le trafic ferroviaire de fret d'ici à 2050.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**



### Calendrier prévisionnel

Source : SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

## La saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP)

- **Décision d'organiser une concertation**

SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions ont co-saisi le 20 mars 2024 la Commission Nationale du Débat Public, pour la désignation de plusieurs garant.e.s afin d'organiser une concertation préalable volontaire relative au projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

La Commission Nationale du Débat Public, lors de sa commission plénière du 3 avril 2024 a désigné deux garant.e.s : Richard Pasquet et Marion Thenet pour cette concertation préalable.

Cette concertation préalable est réalisée au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement. La définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations des garant.e.s et leur prise en compte par la maîtrise d'ouvrage doivent être rendues publiques.

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission Nationale du Débat Public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.e.s qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des tiers garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui présente son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, le.s garant.e.s rédige.nt un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans le cas précis de cette concertation préalable, les garant.e.s ont pour mission d'être particulièrement attentifs aux points suivants :

- l'absence d'alternative et l'absence de propositions autres que la présentation d'un seul projet par le maître d'ouvrage, or conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux ;
- l'importance de définir la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public le plus large possible ;
- la clarification auprès du public du lien entre la concertation et la décision publique, notamment au regard du rôle joué par la Région Nouvelle-Aquitaine, susceptible d'apporter des réponses aux questions du public relevant de son champ de compétences.

D'autre part, la maîtrise d'ouvrage envisageait de faire cette concertation préalable dès le mois de juin et pour une durée d'un mois, ce qui était difficilement compatible avec la nécessité de réaliser une étude de contexte qualitative par les garant.e.s, de constituer un dossier de concertation et de laisser au public suffisamment de temps pour prendre connaissance de ce dossier.

# 1- Le travail préparatoire des garant.e.s

En vue de préparer les modalités d'information et de participation du public, les garant.e.s ont conduit dans un premier temps une étude de contexte soutenue par la rencontre d'acteurs et d'actrices du territoire afin d'appréhender leur niveau de connaissance du projet, les principaux enjeux socio-économiques et environnementaux et les attentes en matière d'information et de modalités de participation ainsi que leur possibilité de relayer la communication et les informations relatives à la concertation.

A l'issue de ces rencontres, des préconisations ont pu être posées et communiquées aux porteurs de projet afin de rendre le droit à l'information et la participation effectif.

## 1-1 Les résultats de l'étude de contexte

Entre leur nomination et la fin de l'été 2024, les garant.e.s ont conduit **45 entretiens** auprès d'élus, d'acteurs et d'actrices économiques, de représentant.e.s d'institutions et des services de l'Etat, d'associations environnementales, de professionnel.l.es, de citoyen.ne.s, d'entreprises et de représentants syndicaux. En complément, 53 personnes ont été contactées sans suite par mail pour une proposition d'échanges, d'information sur le processus de concertation, en amont de l'ouverture de celle-ci.

L'étude de contexte a confirmé la nécessité d'élargir le périmètre de cette concertation, et ne pas la réduire qu'au tracé de la voie ferrée.

La question s'est posée de réaliser des réunions sur le versant espagnol. La réglementation ne l'imposait pas. L'étude de contexte a confirmé cette non nécessité. Les contributions déposées par les espagnols ont indiqué qu'ils attendent cette réouverture avec une incompréhension que du côté français cela n'aille pas plus vite. Elles ont confirmé également le besoin que les autorités espagnols/aragonaises soient présents sur les premières réunions en France pour marquer leur intérêt et leur soutien.

### Connaissance du projet

Malgré la tournée de présentation faite au début de l'année 2024, notamment auprès de élus locaux et services publics par la Région Nouvelle-Aquitaine et la SNCF, l'étude de contexte a tout d'abord confirmé une méconnaissance du projet avec une véritable attente de confirmation de certains points :

Beaucoup restent dubitatifs sur la réalité du projet : qu'est-ce qui est « stabilisé » et qu'est ce qui reste à l'étude ?  
Doute sur l'aboutissement du projet : « *Cela fait trop longtemps qu'on en parle, c'est l'arlésienne* ».

- Connaissance faible à nulle des résultats des études de définition menées depuis plusieurs années, notamment les résultats des études financées au travers des fonds européens ;
- Besoin d'identification des ouvrages importants pour estimer l'impact environnemental et les nuisances ;
- Quels vont être les services ferroviaires proposés ?
- Quel sera le choix du mode de propulsion et conséquences (installations nécessaires dans la vallée) ?
- Quel sera le matériel ferroviaire nécessaire ?
- Le rôle des espagnols dans cette concertation ?
- Quels seront les nouveaux passages à niveaux sur la partie actuelle non circulée ? : « *Nous ne pourrions plus franchir la voie ferrée comme nous le faisons actuellement* ».

### Phase de travaux

Cette phase préoccupe les personnes interrogées sur les nuisances potentielles notamment le trafic des poids lourds.

### Relation infrastructures route-fer

- Conséquences sur l'itinéraire routier (projet et exploitation pendant et après travaux).
- Les contournements routiers à l'étude aujourd'hui sont-ils toujours d'actualité ?
- La sécurité inter-tunnels du Somport.
- Sera-t-il possible de réglementer la circulation des poids lourds de l'itinéraire routier pour report sur le rail ?
- Interférences entre fonciers routiers et ferroviaires.

### Enjeu de mobilité pour favoriser le ferroutage et le transport voyageurs

- Quid du ferroutage, y a-t-il une zone de stockage prévue ? Les remorques qui vont arriver en Espagne seront-elles compatibles avec les tracteurs espagnols ?
- Plus de nuisances sonores et notamment la nuit, sur Oloron Sainte-Marie la voie passe sous des immeubles, il y aura plus de nuisances notamment avec des camions sur les trains qui rouleront la nuit.
- Quel sera le choix du mode de propulsion en fonction des objectifs de service fret (traditionnel, ferroutage), des possibilités de fourniture de puissance électrique au niveau local ?
- Le transfert du fret sur le rail moins producteur de gaz à effet de serre, contribue à la **lutte contre le changement climatique**.
- Les tarifs seront-ils suffisamment attractifs pour favoriser le fret au détriment de la route ? Quelle qualité de service ? Quelle prise en compte globale des itinéraires logistiques ... Comment « encourager » le fret ?
- De même le transfert de voyageurs de la route vers le fer, se fera-t-il vraiment ?

### Enjeu de sécurité des camions sur la route

- Il faut désengorger la route du trafic poids lourds (tronçons dangereux et accidentogènes, risques de pollution des eaux, éboulis...)

### Rentabilité socio-économique

- **Comment évaluer un projet de ce type ?** Infrastructure ? Services de transport ? Développement et projets de territoire local, régional, national (quelles mesures d'accompagnement des projets de territoire) ?
- Rentabilité socio-économique propre du projet. Préciser le coût de l'ensemble (quid des installations nécessaires au ferroutage ...).
- **Ce projet est-il local, régional, national, international ?**
- Besoin d'une étude de marché : notamment fret mais aussi « voyageur international »
- Quels travaux et mesures d'exploitation nécessaires pour assurer les liaisons ferroviaires de qualité vers Pau et vers le nord (inter-régional, corridor fret) ?
- Besoin d'une étude comparative : routes, aéroports, ferroviaire régionale. « *Est-ce le meilleur projet compte tenu de son coût prévisible ?* »
- Quelles conséquences en matière de trafic sur les corridors fret existants (Hendaye et Perpignan) ?
- Pas de conséquence positive attendue pour l'immobilier.
- Comment le projet peut-il contribuer aux projets territoriaux, à la vie locale (commerce, artisanat, apport de populations jeunes, ) ?

### Qualité du service (actuel et futur) du service de TER

Dans cette étude de contexte, beaucoup ont exprimé l'importance d'avoir un service à la hauteur, sinon les travaux d'infrastructures ne seraient pas justifiés.

- Horaires inadaptés, retards, annulations, qualité non au RDV, clientèle non satisfaite. Certaines entreprises dans leur plan de mobilité ont encouragé à prendre le train mais le service n'est pas au RDV.
- Traitement des aléas d'exploitation hivernale (Voie enneigée).
- Risques : avalanches, chutes de blocs, inondations.

### Avenir du service de transport local

- Quelle combinaison rail route local après mise en service Bedous-Somport ? Quel nombre de haltes et rabattement vers les villages ? Quel avenir pour le transport à la demande ?
- Besoin exprimé d'une redéfinition des responsabilités entre autorités organisatrices de mobilité (Conseil Régional et Communauté de Communes Haut Béarn en particulier) et conséquences sur le service et sur les entreprises de transport public et leurs salariés.

### Développement du territoire

- Pas de liens ou de projection sur les projets développés sur le territoire.
- Il y a une prise en compte dans les documents d'urbanisme notamment le SCOT Haut Béarn (l'enquête publique a eu lieu pendant l'étude de contexte, du 27 juin au 6 août 2024).
- Quelle contribution au développement inter-vallées ?
- Quel impact sur le développement du tourisme ? Il peut être positif ou négatif (surtourisme) ?
- « *Il faudrait construire des offres complémentaires train et dernier km* »



### Possibilité de faire du projet un « laboratoire »

La réouverture de la ligne peut être une occasion de créer une dynamique de démonstrateur : mobilité, transfrontalier, innovation de matériel ferroviaire, propulsion (hydrogène), lien histoire et modernisme, hydro-électricité, nouveaux services de transport et lien avec l'agro-pastoralisme et l'agro-tourisme, ...

### Impacts environnementaux (et socio-économiques)

- Etudes : pas d'informations sur une évaluation en parallèle aux études techniques.
- Bruit et vibrations : besoin exprimé d'une évaluation des publics concernés (habitat en bordure de voie ferrée) et simulation de l'impact de l'augmentation et de l'évolution qualitative des trafics. « *En haut de la colline du Poey, le bruit remonte* ».
- Besoin d'évaluation des ouvrages nécessaires.
- Quid de la reconquête du foncier occupé.
- Faune Flore : évaluation de la colonisation de l'emprise, corridors de passage de la faune, chiroptères dans les tunnels désaffectés, ...

- **Les fiches thématiques**

Elles permettent de détailler des éléments du dossier de concertation. Des besoins ont été identifiés sur :

- Le fret
- Le mode de propulsion : diesel, électrique, hydrogène/hybride et conséquences
- Les services de transport quotidiens
- Le plan de mobilité globale de la vallée et intervallée

- **Les scénarios alternatifs**

Une demande de comparaison des différents scénarios a été demandée par les garant.e.s sous forme de tableau en intégrant le bilan carbone.

En synthèse des entretiens conduits avec les acteurs, les critères de réussite de la concertation ont été partagés avec les garant.e.s :

- Une exigence de transparence, et de sincérité de l'information.
- La nécessité d'être en capacité de répondre aux questions et aux objections par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région Nouvelle-Aquitaine.
- Le besoin de pédagogie pour viser une bonne compréhension des enjeux et du projet, en particulier au niveau du groupe quadripartite et de la SNCF (voire d'autres opérateurs) : qui fait quoi ? Qui finance ?
- Un soutien de toutes les parties prenantes pour favoriser la diffusion de l'information et le dialogue.

## 1-2 L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Les garant.e.s ont exprimé des recommandations auprès de SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions en charge du processus d'information et de participation.

### Le périmètre de la concertation

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 vers l'Aragon et la Catalogne afin de connecter des pôles urbains.

Compte tenu des informations récoltées lors de l'étude de contexte, les garant.e.s ont estimé que réaliser des réunions publiques du côté espagnol n'était pas justifié.

Il a été décidé de rester physiquement sur le périmètre des territoires concernés directement avec la partie circulée 60 kms de Pau à Bedous et la partie non circulée 28 kms de Lées-Athas à Urdos.

Aussi les garant.e.s ont demandé pour les rencontres de varier les lieux des rencontres afin d'être bien répartis sur la partie circulée et la partie non circulée. Trois réunions ont été diffusées en format distanciel sur Teams afin de pouvoir toucher le périmètre élargi.

### Le calendrier de la concertation

Les garant.e.s ont demandé une durée de concertation préalable de 3 mois, eu égard à l'ampleur du projet et aux attentes du territoire.

Il a été nécessaire de caler la concertation fin septembre après la rentrée, que la publicité ne soit pas faite en plein mois d'août, et ainsi finir juste avant les vacances de Noël. La dernière réunion publique a été fixée le 16 décembre 2024, et la fin de la concertation le 20 décembre 2024, laissant 5 jours au public pour encore réagir après la dernière réunion publique.

Moins de deux semaines avant le début de cette concertation la vallée a été touchée par de très fortes inondations (dans la nuit du 6 au 7 septembre 2024) et la RN134 coupée à partir d'Etsaut, l'accès à l'Espagne est interrompu. La question s'est posée de reporter ou non cette concertation présageant un manque de participation compte tenu d'autres préoccupations. Les garant.e.s se sont rapprochés d'acteurs locaux afin de les sonder sur la pertinence de ce report ou pas. Compte tenu de la forte attente de ce projet et après discussion avec la maîtrise d'ouvrage et la Région Nouvelle-Aquitaine, il a été décidé de maintenir le calendrier initial.

### Les modalités d'information sur le projet

Un [dossier de concertation](#) de 64 pages avec une synthèse/plaquette de 6 pages, et un flyer A5 ont été publiés en amont de la concertation. Ces trois documents ont été co-construits avec les garant.e.s.

En préambule, les garant.e.s ont émis le souhait de valider au préalable le projet de sommaire du dossier de concertation. Compte tenu de l'historique du projet et la compréhension par le public de qui porte le projet, les garant.e.s ont souhaité que SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions porte une attention particulière à la réalisation d'un **dossier de concertation** le plus transparent, pédagogique et accessible possible.

Des ajustements ont ainsi été demandés par les garant.e.s, parmi lesquels :

- ne pas ouvrir par un édito signé par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région Nouvelle-Aquitaine, qui pourrait s'apparenter à un plaidoyer du projet ;
- la première partie doit être la présentation et le rôle de la CNDP ;
- bien clarifier les rôles de chacun entre SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Etat ;
- faire ressortir les alternatives du projet ;
- présenter un bilan carbone et une analyse socio-économique du projet ;
- bien clarifier le périmètre de cette concertation : partie française jusqu'au tunnel du Somport.



### 3 fiches thématiques

Ces fiches permettaient de compléter le dossier avec des données complémentaires.

- Mouvements et fréquence de passage des trains
- Les passages à niveau sur la ligne
- Les programmes d'études co-financés par l'Europe



Les garant.e.s avaient demandé à ce que toutes les études disponibles soient publiées en intégralité sur le site accompagnées d'un résumé non technique.

## Le Site internet ([www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc](http://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc))

Tous ces documents se trouvaient dans la rubrique « documents », on y trouve également :

- Une présentation du projet très succincte
- Une partie actualité avec les différents temps de rencontre et les 3 replays des 3 réunions enregistrées
- Une présentation de la CNDP ainsi que les modalités de la concertation
- Un formulaire d'expression du public avec ses réponses associées



Le réseau ▾ Nos clients ▾ L'entreprise ▾ Recrutement ▾ L'espace presse ▾ Rechercher ▾

Accueil \ Les principaux projets et chantiers \ **Projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau - Canfranc**  
(section française)

## Projet de réouverture de la ligne transfrontalière Pau - Canfranc (section française)

GRAND PROJET PROJET EN CONCERTATION

Publié le 25 juillet 2024 / Mis à jour le 21 décembre 2024

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

Actualités

Concertation

Projet

Documents

Exprimez-vous

### Clôture de la concertation

Vendredi 20 décembre à 23h59

La participation à la concertation préalable est ouverte jusqu'au vendredi 20 décembre 2024, 23h59.

Au-delà de cette date, aucune contribution ne sera prise en compte.

L'espace « Exprimez-vous » reste accessible à tous pour consulter les contributions (voir aussi [contributions avec annexes](#)) et les réponses du

### Replay de la réunion de clôture du 16 décembre à Oloron-Sainte-Marie



## Le registre de contributions dématérialisé

Une rubrique « **Exprimez-vous** » dans les premiers onglets à l'ouverture du site, permettait au public de déposer des contributions visibles de tout le monde avec les réponses du maître d'ouvrage associées à la question. Le contributeur devait remplir un formulaire et pouvait signaler sa volonté de rester anonyme.

Le réseau ▾ Nos clients ▾ L'entreprise ▾ Recrutement ▾ L'espace presse ▾ Q Rechercher ▾

< PROJET DE RÉO

**Toutes**

Accéder au formulaire

476 express

Le transport de ma  
marchandises d'Art  
d'opérer le transp  
estime-t-elle qu'il s  
autrement que sou

Le transport de ma  
marchandises d'Art  
d'opérer le transp  
estime-t-elle qu'il s  
autrement que sou

CROC www.croc-aspe.com | 19 décembre 2024

rt de  
ageable  
j La DGITM  
gosse-Plaza

FRANÇAISE

### Exprimez-vous

\* Les champs suivis d'une astérisque sont obligatoires

#### VOTRE PROFIL

Votre identité\*

Votre prénom et nom, pseudonyme ou nom de votre organisation

Cette valeur ne peut pas être nulle

Votre adresse email\*

Ex: mail@mail.fr. Cette information ne sera pas visible des autres utilisateurs

Commune de résidence\*

Ex: Paris. Cette information ne sera pas visible des autres utilisateurs. Vous pouvez saisir manuellement une commune non reconnue

La consultation de toutes ces expressions se trouvait en bas de chaque page et permettait également d'accéder au formulaire.

## Les dernières expressions sur le projet

<p>Contribution de l'association CROC à la concertation sur la réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc -----</p> <p>----- Ce rapport de 271 pages en révision 02 remplace le précédent -----</p> <p>CROC www.croc-aspe.com   20 décembre 2024</p>	<p>Note technique : Quels couts-bénéfices et viabilité socio-économique du Pau-Canfranc ? en PJ</p> <p>Anonyme   20 décembre 2024</p>	<p>Voilà : la « concertation » s'achève. Et force est de constater que, de réponses évasives en absence de réponses, les citoyennes et les citoyens ont eu grand peine à s'approprier le projet puis à se...</p> <p>Erik Brissot   20 décembre 2024</p>
--	---	---

[Voir tous les commentaires](#)

## Rubrique « documents »

### Retour sur les rencontres de la concertation

 Présentation de la réunion de lan... 11 octobre 2024 - PDF (2,69 MB) - Français	
 Compte-rendu de la réunion de la... 11 octobre 2024 - PDF (1,24 MB) - Français	
 Compte-rendu de la rencontre m... 3 décembre 2024 - PDF (847,61 kB) - Français	
 Présentation de l'atelier 1 : L'offr... 11 octobre 2024 - PDF (2,65 MB) - Français	
 Compte-rendu de l'atelier 1 : L'of... 20 octobre 2024 - PDF (1,87 MB) - Français	
 Présentation de l'atelier 2 : Passa... 28 octobre 2024 - PDF (4,12 MB) - Français	
 Compte-rendu de l'atelier 2 : Pas... 12 novembre 2024 - PDF (2,04 MB) - Français	
 Compte-rendu de la rencontre m... 30 octobre 2024 - PDF (459,67 kB) - Français	
 Compte-rendu de la rencontre m... 9 décembre 2024 - PDF (363,81 kB) - Français	
 Compte-rendu de la rencontre de... 16 décembre 2024 - PDF (292,8 kB) - Français	
 Compte-rendu de la table ronde ... 13 décembre 2024 - PDF (2,52 MB) - Français	
 Présentation de l'atelier 3 : Impac... 3 décembre 2024 - PDF (1,97 MB) - Français	
 Compte-rendu de l'atelier 3 : Imp... 5 décembre 2024 - PDF (2,83 MB) - Français	
 Présentation de l'atelier 4 : Reto... 17 décembre 2024 - PDF (3,85 MB) - Français	
 Présentation de la réunion de clôt... 17 décembre 2024 - PDF (3,54 MB) - Français	

Dans cette rubrique on trouve une sous-rubrique avec tous les comptes rendus des différents temps d'échanges.

Les garant.e.s ont demandé à ce que le maximum de résultats des études, voire des rapports d'études lancés depuis 2016 par la Région Nouvelle-Aquitaine, soient mis à disposition sur la plateforme avec la création de cette sous-rubrique « ressources complémentaires ». Au final, seul le « livre blanc » a été mis à disposition sur la plateforme, aucune autre étude n'a été publiée.

### Les ressources complémentaires



#### Le livre blanc

23 septembre 2024 - PDF (2,87 MB) - Français



#### Le communiqué de presse : Lance...

24 septembre 2024 - PDF (1000,73 kB) - Français



## Les autres moyens de s'informer et de contribuer hors plateforme numérique

Le **dossier de concertation** était également disponible en **version papier** :

- Dans 29 mairies : 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, Léés-Athas, Borce, Lescun, Urdos, Arudy
- Au Conseil Départemental 64
- A la Communauté de Communes - Haut-Béarn
- A la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées
- A la Communauté de Communes - Vallée d'Ossau
- A la Maison de la Région Nouvelle-Aquitaine
- A la CCI Pau Béarn
- Au Collège d'Aspe
- Au Lycée Guynemer
- Lors des événements de la concertation

**825 exemplaires ont été distribués tout le long de cette concertation** :

- Mise à disposition public dans les sites cités en référence ci-dessus (5 à 20 exemplaires chacun).
- Des exemplaires ont également été distribués à chaque RDV de la concertation (20 à 50 exemplaires par RDV).

Compte tenu des enjeux liés aux objectifs de service (fret et voyageurs), du portage fort du projet par la Région Nouvelle-Aquitaine et de la responsabilité de ce dernier en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, les garant.e.s. ont souhaité que les représentant.e.s. des services de la Région Nouvelle-Aquitaine soient associé.e.s. aux réunions d'organisation de la concertation et que les rôles des différentes autorités concernées par le projet et par ses conséquences soient précisés dans le dossier de concertation.

L'objectif étant d'aller chercher tous les publics et de répartir les événements sur toute la période de la concertation, en priorité sur le tracé de la ligne non circulée, les garant.e.s ont été très vigilants sur les modalités.

**Les garant.e.s avaient également recommandé :**

- des « Petit-déjeuners » sur d'autres territoires : Pau, Bayonne, Bordeaux et Toulouse
- 2 réunions au début et à la fin de la concertation
- des ateliers et conférences-débats plus thématiques
- des ateliers mobiles sur des marchés et autres lieux pour aller à la rencontre de divers publics
- des « parcours publics » du tronçon de ligne à remettre en service, des sites de localisation des principaux ouvrages, des sites de suppression de passages à niveau. Le public mobilisé pour ces « parcours » devait être large ou ciblé localement en fonction des enjeux.
- Travailler également avec les publics : étudiant, à mobilité réduite, salariés de la SNCF, touristes (pèlerins sur Saint-Jacques de Compostelle par exemple).

Des temps d'informations et d'échanges en présentiel, et selon les modalités complétées en distanciel, ont été déployés afin de permettre à tous les publics de participer à cette concertation.

Les garant.e.s ont demandé que toutes les conférences puissent se tenir en présentiel et en distanciel afin de pouvoir capter un public plus éloigné compte tenu également du périmètre élargi. Aussi, il a été demandé que les temps en plénière puissent être enregistrés pour être mis à disposition via le site internet de la concertation afin de permettre au public de pouvoir les visionner également en replay.

## **24 septembre – Réunion publique de lancement**

18h – 20h, Espace Jéliote, Oloron-Sainte-Marie

*Diffusion en direct sur Teams et replay*

Pour approfondir des sujets relevés comme enjeux lors de l'étude de contexte :

### **4 ateliers thématiques et 1 table ronde**

#### **- 8 octobre – L'offre de service Voyageurs**

18h-20h, salle des Fêtes, à Accous

#### **- 17 octobre – Passages à niveau et franchissement de voie**

18h-20h, Salle du Lauzart, à Lescun

#### **- 14 novembre – Le transport de marchandises : le report modal (table ronde)**

18h-20h, Pôle Laherrère, à Pau

*Diffusion en direct sur Teams et replay*

#### **- 19 novembre – Les impacts environnementaux**

18h-20h, Salle des fêtes, à Bedous

#### **- 10 décembre – Les retombées socio-économiques et la dynamique de territoire**

18h-20h, salle Béziat, à Eysus

## **16 décembre – Réunion publique de clôture**

19h-21h, Salle Palas, Oloron-Sainte-Marie

*Diffusion en direct sur Teams et replay*

Tous les temps d'échanges étaient libres d'accès sans pré-inscription. L'accès aux conférences en visioconférence par « teams » se faisait sur la plateforme directement.

Une des difficultés sur les concertations d'une manière générale est d'aller chercher tous les publics. Afin d'aller chercher des citoyen.ne.s qui n'ont pas pour habitude d'aller en réunion publique, des débats mobiles visant à aller sur le terrain à la rencontre de différents publics ont été organisés ainsi qu'un atelier spécifique sous forme de stand mobile.

### **Il y a eu 5 rencontres :**

3 octobre - Marché de Bedous, 10h-12h30

20 octobre - Foire d'Automne d'Arudy, 11h-14h

26 octobre - Gare de Pau, 10h-12h30

3 décembre - Rencontre avec des élèves internes du lycée Guynemer, à Oloron-Sainte-Marie 17h-18h30.

4 décembre - Rencontre avec des élèves du collège d'Aspe à Bedous 9h30-12h30

## **Le public pouvait aussi s'adresser directement à la maîtrise d'ouvrage**

Par courriel : [bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr](mailto:bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr).

Par voie postale :

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

## **Ainsi qu'aux garant.e.s :**

Par courriel : [richard.pasquet@garant-cndp.fr](mailto:richard.pasquet@garant-cndp.fr) et [marion.thenet@garant-cndp.fr](mailto:marion.thenet@garant-cndp.fr)

Par voie postale :

CNDP

244 Bd. Saint-Germain

75 007 PARIS



## Les modalités d'information et de communication sur la concertation

Au-delà de la publicité réglementaire à réaliser au niveau local, les garant.e.s ont recommandé d'utiliser tous les médias existants et facilement accessibles aux différents publics : presse locale, radios, affichages, référencement du site internet de la concertation sur le site internet de la SNCF.

La communication relative à la concertation a été réalisée 15 jours avant son démarrage via :

2 annonces légales ont été publiées dans les journaux : Sud-Ouest et République des Pyrénées le 07/09/2024.

L'affiche réglementaire (92 exemplaires au total) a été distribuée :

- Dans 29 mairies : 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, Léés-Athas, Borce, Lescun, Urdos, Arudy
- Au Conseil Départemental 64
- A la Communauté de Communes - Haut-Béarn
- A la Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées
- A la Communauté de Communes - Vallée d'Ossau
- A la Maison de la Région Nouvelle-Aquitaine
- A la CCI Pau Béarn

# AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

En application des articles L121-1 et suivants, notamment de l'article L121-17 du Code de l'environnement

## Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc

**OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

La concertation préalable volontaire sur le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est organisée par SNCF Réseau en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national, et SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes de voyageurs ferrés.

La concertation préalable vise à débattre de la raison d'être et du bien-fondé du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc, de l'adoption de l'infrastructure et des aménagements de la ligne envisagés, ainsi que des impacts potentiels sur le territoire. Elle permettra, le cas échéant, de débiter des actions alternatives, y compris l'absence de mise en œuvre du projet. Elle pourra aussi servir de modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

**CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

Le projet est soumis à concertation préalable au titre du Code de l'environnement et à concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont obtenu l'avis de la Commission Nationale du Débat Public (CNDDP) au titre de l'article L.121-15-1, dernier paragraphe (adoption du droit d'opinion), sur l'ensemble des deux concertations en une seule, et de l'article L.121-17 du Code de l'environnement et de l'article 121-15-1 du Code de l'urbanisme. Le décret n°2024/1667 PCS J en date du 21 août 2024 est publié sur le site de l'Agence française pour la concertation préalable qui définit les modalités de la concertation préalable et la Commission sous l'égide de deux garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public : Madame Marion THÉRET et Monsieur Richard PASQUEL.

**DURÉE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

La concertation se tient du 23 septembre 2024 au 20 décembre 2024 inclus.

**PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

Les communes directement concernées par le projet sont : 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, Léés-Athas, Borce, Lescun, Urdos.

**MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

**INFORMATION DU PUBLIC :**

- Un site internet dédié à la concertation : [www.pau-canfranc.com](https://www.pau-canfranc.com)
- Un dossier de concertation sur le projet est annexé, son contenu, le rôle et les objectifs du maître d'ouvrage disponibles sur le site internet, dans les mairies du périmètre de la concertation et lors des rendez-vous de la concertation.
- Une synthèse du dossier de concertation disponible sur le site internet, dans les mairies du périmètre de la concertation et lors des rendez-vous de la concertation.
- Des annonces dans la presse quotidienne régionale ainsi que l'office d'annonces de la concertation dans les lieux publics du périmètre de la concertation.

**PARTICIPATION DU PUBLIC :**

Les personnes concernées pourront :

- Participer aux réunions de ateliers (entrée libre)
- 2 réunions publiques :
  - Une réunion publique d'ouverture le 24 septembre 2024 à 10h à l'Espace 360° Oloron-Sainte-Marie. Réunion en présentiel et à distance, avec le replay diffusé sur le site de la concertation.
  - Une réunion publique de clôture le 16 décembre 2024 à 10h à l'Auditorium Mairie d'Oloron-Sainte-Marie. Réunion en présentiel et à distance, avec le replay diffusé sur le site de la concertation.
- 1 table-ronde :
  - Le 14 septembre - Le transport de marchandises : le report modal 10h - 12h, Pôle Labarrie, Pau. Diffusion en direct sur le site.
- 3 rencontres mobiles :
  - 3 octobre | Marché de Bedous, 10h - 12h30
  - 20 octobre | Fore d'Automne d'Arudy, 10h - 12h
  - 26 octobre | Gare de Pau, 10h - 12h30

En cas de changements, les lieux et dates des rencontres seront confirmés et rappelés sur le site internet de la concertation.

**FAISSEZ PARTAGER VOS CONTRIBUTIONS, VOS IDÉES ET VOS QUESTIONS DURANT TOUTE LA DURÉE DE LA CONCERTATION :**

- Le 8 octobre 2024 à 9h au marché de Bedous.
- Le 20 octobre 2024 à 10h à la Gare d'Automne d'Arudy.
- Le 26 octobre 2024 à 10h à la Gare de Pau.

En cas de changements, les lieux et dates des rencontres seront confirmés et rappelés sur le site internet de la concertation.

**FAISSEZ PARTAGER VOS CONTRIBUTIONS, VOS IDÉES ET VOS QUESTIONS DURANT TOUTE LA DURÉE DE LA CONCERTATION :**

Sur le site internet de la concertation : [www.pau-canfranc.com](https://www.pau-canfranc.com)

Par courriel adressé à la maîtrise d'ouvrage : [avis@pau-canfranc.com](mailto:avis@pau-canfranc.com)

Par voie postale : SNCF Réseau, Valérie DE LA FUENTE, Directrice du pôle Métrix d'Orange, Direction Territoriale Nouvelle-Aquitaine, Concertation Pau-Canfranc, 17 Rue Calvados - CS 8304 33000 BORDEAUX CEDEX 3

Deux fois par semaine de la ligne non-travaillée entre Bedous et les Puygès (Gare), par le bus des 1 000 cartes T+offertes distribuées dans les boîtes aux lettres.

Des réponses seront apportées aux questions posées.

Tous au long de la concertation, le public peut contribuer directement aux garants par courriel : [avis@pau-canfranc.com](mailto:avis@pau-canfranc.com) et [avis@sncf.com](mailto:avis@sncf.com) ou par voie postale : CNDDP, 244 BS, Saint-Germain, 75 007 PARIS.

**À L'ISSUE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, les garants établissent un bilan de la concertation. Il est rendu public et joint au dossier d'étude publique. Dans un délai maximum de deux mois suivant la publication du bilan des garants, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions rendent publiques les mesures qu'ils jugent nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. Ces mesures seront publiées sur le site de la concertation.

Le présent avis est publié sur le site internet de la concertation et dans les communes du périmètre de la concertation.

## Pau-Canfranc

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE

# Concertation préalable du public

23 septembre - 20 décembre 2024

**Les rendez-vous de la concertation**  
Entrée libre

**2 RÉUNIONS PUBLIQUES**

24 septembre - Réunion publique de lancement  
10h - 20h, Espace 360°, Oloron-Sainte-Marie  
Diffusion en direct sur le site - Rendez-vous sur le site de la concertation

16 décembre - Réunion de clôture  
10h - 20h, Auditorium Mairie, Oloron-Sainte-Marie  
Diffusion en direct sur le site - Rendez-vous sur le site de la concertation

**4 ATELIERS THÉMATIQUES**

8 octobre - Offre de service Voyageurs  
10h - 20h, Salle des Fêtes, Accous

17 octobre - Passages à niveau et franchissement de voie  
10h - 20h, Café de L'Arret, Lescun

19 novembre - Les impacts environnementaux  
10h - 20h, Château Béarn, Bedous

10 décembre - Les retombées socio-économiques et dynamique de territoire | 10h - 20h, Salle Bécat, Eysus

**1 TABLE-RONDE**

14 septembre - Le transport de marchandises : le report modal | 10h - 12h, Pôle Labarrie, Pau  
Diffusion en direct sur le site

**3 RENCONTRES MOBILES**

3 octobre | Marché de Bedous, 10h - 12h30  
20 octobre | Fore d'Automne d'Arudy, 10h - 12h  
26 octobre | Gare de Pau, 10h - 12h30

En cas de changements, les lieux et dates des rencontres seront confirmés et rappelés sur le site internet de la concertation.

**Le site de la concertation**

Informez-vous, consultez l'actualité, posez vos questions, et donnez votre avis sur le site de la concertation : [www.pau-canfranc.com](https://www.pau-canfranc.com)

Cette concertation est organisée sous l'égide de 2 garants de la Commission Nationale du Débat Public, Richard Pasquel et Marion Théret.

SNCF Réseau | SNCF Gares & Connexions

Cette affiche réglementaire était accompagnée d'une affiche plus communicante, envoyée également aux 35 collectivités et institutions.

Elle a aussi été affichée lors des différentes rencontres.

144 exemplaires ont été distribués au total.

**1 dépliant de présentation du projet en 6 pages (2 130 exemplaires ont été distribués au total)**

- Distribué aux 35 collectivités et institutions du territoire (30 à 50 ex chacun pour mise à disposition public)
- Distribués à chaque RDV de la concertation (50 à 100 ex par RDV)



Un kit de communication dématérialisé a été envoyé le 17 septembre 2024 aux 29 mairies et collectivités (voir détail ci-dessus) :

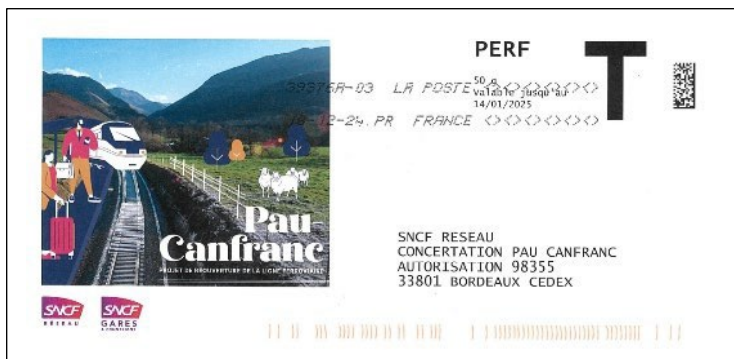
- 10 bannières avec toutes les dates des rencontres sous 3 formats différents
- 1 bannière avec toutes les dates de rencontres
- Images pour carrousel
- L'affiche
- Le dossier de concertation,
- La plaquette synthétique 6 pages



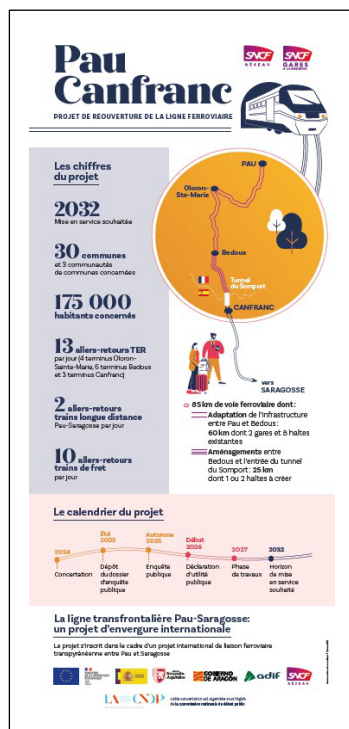
Découvrez le dossier de concertation pour en savoir plus sur le projet : <https://shorturl.at/dossierdeconcertation>

Les garant.e.s ont également relayé ce kit à toutes les personnes rencontrées ou contactées pendant l'étude de contexte (près de 100 envois).

1 flyer d'information sur la concertation  
770 exemplaires distribués au total



- 437 Cartes T boîtées la semaine du 21 octobre 2024 à Accous, Aydius, Bedous, Borce, Cette-Eygun, Etsaut, Léas-Athas, Lescun, Osse-en-Aspe et Urdos
- 200 Cartes T distribuées durant les RDV de la concertation à Pau, Arudy, Eysus et durant les rencontres jeunes publics



1 kakémono présentant les chiffres clés du projet était exposé lors de toutes les différentes rencontres.

Il n'y a eu aucune autre forme de publicité que ce soit radio, presse, affichage grand format style abribus à part une campagne sponsorisée sur Facebook géolocalisée sur : Pau, Gelos, Gan, Jurançon, Buzy-en-Béarn, Buziet, Ogeu-Les-Bains, Herrère, Escou, Précilhon, Oloron-Sainte-Marie, Goès, Bidos, Asasp – Arros, Eysus, Lurbe-Saint-Christau, Escot, Sarrance, Bedous, Accous, Cette-Eygun, Léas-Athas, Borce, Urdos, Arudy, collège Aspe, Lycée Guynemer.

#### Texte de description

**Concertation** | Dès le 23 septembre, venez participer à la concertation préalable sous l'égide de la CNDP du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc !

#### Pourquoi ?

**Du 23 septembre au 20 décembre 2024**, participez à la concertation préalable organisée par **SNCF réseau** et **SNCF Gares & Connexions** pour le **projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc**. Objectif ? Donner votre avis, poser vos questions et échanger sur le projet.

#### Un projet ambitieux pour le territoire

Le projet couvre **85 km** de linéaires, de Pau à l'entrée du tunnel du Somport. Il porte à la fois sur les aménagements et travaux d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire, et sur les services associés envisagés : la restauration des services voyageurs régionaux et internationaux, l'organisation de l'offre de transport marchandises, et la mise en place d'une offre de train touristique.

#### Participez à concertation !

Votre participation est essentielle. C'est l'occasion de **donner votre avis, poser vos questions** pour comprendre l'impact du projet sur le territoire.

#### Rendez-vous du 23 septembre au 20 décembre 2024

Pour vous informer et participer (à partir du 23 septembre), rendez-vous sur le site internet dédié au projet : <https://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc>

Concertation préalable du public du 23 septembre au 20 décembre 2024  
Pau – Canfranc – Projet de réouverture de la ligne ferroviaire  
[Logos SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions +CNDP]



Certaines collectivités ou association ont relayé l'information

**Commune De Herrère**  
22 septembre, 23:22

**PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE PAU-CANFRANC**  
Une concertation préalable du public est lancée. La première réunion aura lieu le mardi 24 septembre à 18h à l'Espace Jéliote à Oloron Sainte-Marie.  
Nous vous invitons à vous informer et à participer à cette enquête

**Concertation préalable du public du 23 septembre au 20 décembre 2024**

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

**Pau-Canfranc**  
PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE

**LA=CNOP** **SNCF** **SNCF Réseau**

Pour s'informer et participer, rendez-vous sur le site internet dédié au projet : [www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc](http://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc)

Découvrez le dossier de concertation pour en savoir plus sur le projet : <https://shorturl.at/dossierdeconcertation>

**Oloron Sainte-Marie**  
3j

Message du Maire :  
Mardi prochain, le 24 septembre à 18h, à Oloron Ste-Marie, Espace Jéliote, se tiendra la 1ère réunion publique de lancement du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc. Cette réunion fait partie d'une large consultation organisée par la SNCF dans le cadre du prochain Débat Public. Les événements climatiques récents qui ont fracassé la Haute Vallée d'Aspe interrogent sur la circulation routière. Peut-on imaginer au vu de la récurrence de ces événements de type cyclonique, qu'une route de montagne puisse accueillir la circulation toujours croissante d'autant de camions ? Le fret ferroviaire peut être une des alternatives. Venez assister nombreux. à cette première réunion à l'espace Jéliote mardi !  
Bernard UTHURRY  
Maire d'Oloron Ste-Marie

**Si tu es fière de la Vallée d'Aspe et que tu la respectes c'est ici**  
Participant(e) anonyme - 2j

**Concertation ligne ferroviaire Pau-Canfranc**  
La réunion de lancement, c'est demain à 18h!  
Espace Jéliote, rue de la Poste, à Oloron-Sainte-Marie – ENTREE LIBRE  
Participation à distance possible  
Rendez-vous le 24 septembre à 18h à l'espace Jéliote à Oloron-Sainte-Marie pour la réunion de lancement du projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc.  
Voir plus

**Réunion publique de lancement**  
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION ENTREE LIBRE  
**Mardi 24 septembre 2024 à 18h**  
À Oloron-Sainte-Marie, espace Jéliote  
Diffusé en direct sur Teams: <https://bit.ly/3u8v8w8>

**LA=CNOP** **SNCF** **SNCF Réseau**

Pour s'informer : [www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc](http://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc)

**Les Pyrénées re-belles**  
17 novembre, 21:22

La concertation sur la PAU-CANFRANC :  
Nous y serons ce mardi, et vous ?  
La salle des fêtes à ACCOUS, c'est bien rue de la poste ?  
Merci 😊 ... En voir plus

**CHANGEMENT DE LIEU**  
**Mardi 19 novembre 2024 18h-20h**

**Atelier thématique - Les impacts environnementaux**  
Salle des Fêtes, à Accous  
Accès libre

4

**Haut-Béarn Communauté de Communes**  
19 novembre, 17:11

**SNCF Réseau**  
12 novembre, 11:52

Rendez-vous le 19 novembre à 18h au château de Fénart à Bedous pour participer à l'atelier thématique sur les impacts environnementaux dans le cadre de la conce... En voir plus

**Atelier thématique Les impacts environnementaux**  
PARTICIPEZ À LA CONCERTATION ENTREE LIBRE  
**Mardi 19 novembre 2024 à 18h**  
À Bedous, Château Fénart

**LA=CNOP** **SNCF** **SNCF Réseau**

Pour s'informer : [www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc](http://www.sncf-reseau.com/fr/pau-canfranc)

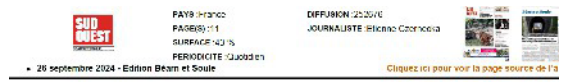
SNCF-RESEAU.COM  
Pour vous informer et participer  
Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau - Ca...  
En savoir plus

3

2 partages

Des communiqués de presse ont été diffusés le 24 septembre et le 12 décembre 2024.

Il y a eu une couverture par la presse tout le long de cette concertation avec près de 40 articles recensés.



**Pau-Canfranc: quelles retombées socio-économiques locales ?**  
Une réunion publique à Eysus a été l'occasion d'évoquer les retombées socio-économiques du projet de réouverture de la Pau-Canfranc. L'assistance a manifesté peu d'engouement pour la ligne transfrontalière.

## SNCF et Région dévoilent les travaux pour relancer la ligne

Pau-CanfrancMardi, les deux maîtres d'ouvrage ont lancé à Oloron la phase de concertation en vue de la réouverture. Le détail du chantier colossal, prévu à partir de 2027, a été présenté pour la première fois.



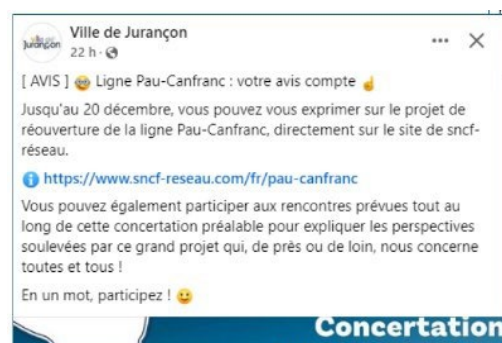
samedi 16 novembre 2024  
Edition(s) : Edition Principale  
Page 17  
179 mots - 1 min



VALLÉES BÉARNAISES—ACCOUS

## Pau-Canfranc : atelier sur les impacts environnementaux de la réouverture

Des échanges ont aussi été fait sur les réseaux sociaux notamment sur les pages Facebook des collectifs «Tu sais que tu aimes la Vallée d'Aspe quand...», «Si tu es fière de la Vallée d'Aspe et que tu la respectes c'est ici», «Les Pyrénées re-belles», du CRELOC, du CROC, de certaines villes



## La prise en compte des recommandations par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

D'un point de vue globale, les relations entre les garant.e.s, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions et son assistant en charge de l'accompagner dans la mise en œuvre de la concertation ont été constructives. La collaboration avec les garant.e.s a été appréciée, le dialogue a été aisé.

Concernant le dossier de concertation, le porteur de projet a intégré une partie des demandes des garant.e.s. Malgré les demandes des garant.e.s, les informations concernant : le détail du coût et du financement du projet, l'analyse socio-économique, l'analyse des enjeux environnementaux et le bilan carbone, sont restées sommaires. Bien que le dossier comporte un chapitre « Alternatives au projet » les garant.e.s n'ont pas obtenu du maître d'ouvrage de présenter et de comparer d'autres alternatives et notamment des potentialités offertes par les corridors ferroviaires Ouest et Est pour atteindre Sarragosse avec le projet. Seuls les impacts directs de la non réouverture de la ligne Pau-Canfranc sur la région de Pau et la vallée d'Aspe ont été présentés.

**Une note d'observations sur le dossier de concertation a été envoyé à la maîtrise d'ouvrage le 28 août 2024 pour l'alerter sur la non prise en compte de certaines recommandations (voir détail de la note en annexe).**

Il n'y a pas eu de dépôt de registre papier dans les différentes collectivités, alors que les garant.e.s l'avait suggéré. Les citoyen.ne.s pouvaient adresser leur contribution par voie postale. Par contre, il y a eu un envoi dans toutes boites aux lettres de Carte T, destinées aux habitant.e.s de la partie non circulée, ce qui permettait de compléter ces modalités.

Les fonctionnalités de la plateforme gérée par la SNCF étaient limitées, notamment on ne pouvait pas associer de pièces jointes aux contributions. Les contributions n'étaient pas non plus numérotées ce qui n'a pas facilité la lecture et la possibilité de s'y référer.

Les garant.e.s avaient également demandé de réaliser une rubrique « cahier d'acteur », ce qui n'a pas été retenu. Les associations en particulier, ont contribué en déposant au compte-gouttes leur contribution, et en réitérant en fin de concertation l'ensemble de leurs contributions, ce qui n'en a pas facilité la lecture.

Les garant.e.s avaient préconisé la réalisation de « petit-déjeuners » avec les acteurs économiques sur Pau, Bayonne, Bordeaux et Toulouse afin de couvrir le périmètre élargi. Cette modalité n'a pas été retenue par la maîtrise d'ouvrage.

De même, il avait été fortement préconisé de réaliser des « parcours publics » du tronçon de ligne à remettre en service, des sites de localisation des principaux ouvrages, des sites de suppression de passages à niveau. Le public mobilisé pour ces « parcours » devait être large ou ciblé localement en fonction des enjeux. Cette modalité n'a pas été retenue non plus, ce qui a été préjudiciable. Certain.e.s citoyen.ne.s ont exprimé leur besoin d'échanger sur le terrain afin que la maîtrise d'ouvrage prenne en compte leurs contraintes du quotidien.

Les garant.e.s ont largement insisté sur l'importance des dimensionnements des salles sans présager du nombre de participant.e.s. Il valait mieux surdimensionner les salles que les sous dimensionner. La réunion de clôture était initialement prévue dans une salle au Alysson Hôtel à Oloron-Sainte-Marie (capacité d'une cinquantaine de personnes). Compte tenu de la grande participation du public dès la réunion d'ouverture, la maîtrise d'ouvrage et son assistant à maîtrise d'ouvrage ont vite réagi et ont finalement changé de salle afin de pouvoir accueillir tous les participants potentiels qui, au final, sont venus nombreux.



*Réunion de lancement Espace Jéliote  
Participation 350 personnes*



*Réunion de clôture Salle Palas  
Participation 210 personnes*

## 2- Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public. Au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

### 2-1 Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

#### La complétude des informations mises à disposition

Les garant.e.s considèrent que le public a bien été informé. La presse, de son côté a aussi bien relayé cette concertation. Les modalités étaient variées afin d'aller à la rencontre de tous les publics et notamment ceux qui n'ont pas pour habitude de venir sur des réunions publiques ou un public plus jeune.

Un certain nombre de citoyen.ne.s a exprimé le fait de ne pas avoir suffisamment d'éléments pour être en capacité de débattre du projet. Une des difficultés comme pour beaucoup de concertations préalables, est la frustration ressentie par une partie du public qui juge ne pas avoir assez d'éléments informationnels de type études techniques et d'impact finalisées pour pouvoir débattre sur le projet. Cette concertation se trouve à la phase amont du projet, de ce fait, les études ne peuvent pas être finalisées au risque de considérer que le projet serait en fin du processus décisionnel. Il est aussi à noter que la SNCF (« voyageurs » ou « fret ») ne sera pas forcément l'opérateur des services envisagés du fait de leur mise en concurrence à l'horizon 2032, et que la Région Nouvelle-Aquitaine n'est pas compétente en matière d'organisation des transports internationaux des voyageurs ou des transports de marchandises. Il leur était donc difficile de répondre aux questions concernant les services au-delà de leurs compétences propres.

Néanmoins, le dossier de concertation aurait pu être plus complet. Le détail du coût et du financement du projet, l'analyse socio-économique, l'analyse des enjeux environnementaux, les alternatives au projet et le bilan carbone auraient permis de mieux informer le public.

Les garant.e.s ont beaucoup insisté pour avoir notamment plus d'informations concernant le coût et le financement du projet. Cette partie est réduite à un paragraphe très succinct en p 39 du dossier de concertation estimant le coût du projet à 450 millions d'euros. Les garant.e.s avaient demandé à plusieurs reprises de dater l'estimation, mais cela n'a pas été suivi d'effet.

Il est à noter que ce coût estimé a été retiré dans la page « le projet en bref » en ouverture du dossier de concertation ainsi que dans tous les supports de communication. La maîtrise d'ouvrage, sans concerter les garant.e.s a enlevé l'information concernant le coût du projet au dernier moment, alors qu'il était inscrit au départ. Tout au long de la concertation, les garant.e.s ont bien insisté auprès du porteur de projet pour qu'il publie des études finalisées dans leur intégralité accompagnées de leur résumé non technique, ce qui n'a pas été suivi d'effet. Au final seul le « livre blanc » a été publié sur la plateforme.

De même concernant les fiches thématiques qui doivent permettre de détailler des éléments du dossier de concertation, des besoins ont été identifiés lors de l'étude de contexte. Les fiches n'ont cependant pas été réalisées, notamment sur le fret et le mode de propulsion (diésel, électrique, hydrogène/hybride) et leurs conséquences.

#### Deux changements de salle après la publication des documents de communication

L'atelier thématique du 19 novembre sur les impacts environnementaux était initialement prévu au Château Fénart à Bedous. Il s'est finalement déroulé à la salle des fêtes de Bedous.

Malgré la communication, certaines personnes se sont tout de même rendues au lieu initialement prévu. L'information du changement de lieu était bien indiquée sur la porte du hall mais pas très visible et peu éclairée. De même, comme expliqué précédemment le lieu de la réunion de clôture a également changé, mais à la connaissance des garant.e.s aucune personne ne se serait rendu sur le lieu initial.



## Des manifestations d'opinion à la dernière réunion publique le 16 décembre 2024 et l'atelier thématique du 10 décembre 2024 sur les retombées socio-économiques et la dynamique du territoire

A la dernière réunion publique, la Confédération nationale du travail - Association internationale des travailleurs (CNT-AIT) était présente à la fin de la réunion pour distribuer des tracts dans lesquels ils donnaient leur vision sur un certain nombre de questions concernant l'opportunité du projet. Cette association ne s'est pas exprimée sur la plateforme internet et n'a pas demandé à ce que ce tract soit publié.

Lors de cette réunion, les garant.e.s ont aussi constaté qu'un certain nombre de citoyen.n.e.s exprimaient leur mécontentement et agacement face au discours de la tribune en l'interpelant sur l'opportunité du projet et son analyse socio-économique.

Ces questionnements avaient aussi été nombreux au dernier atelier à Eysus, le 10 décembre. Une partie des citoyen.ne.s ont exprimé leurs doutes sur ce projet et leur incompréhension de ne pas disposer d'un véritable bilan socio-économique sur lequel débattre. Cet atelier était prévu initialement pour un temps de réflexion et de travail en sous-groupe sur le rôle que peut jouer la ligne dans le développement économique du territoire et sous quelle condition elle pourrait jouer un rôle : comment faire de cette ligne un projet de territoire ? Les participants ont préféré continuer le temps de questions/ réponses exprimant leurs besoins de poser des questions et surtout d'avoir des réponses.

### Les réponses apportées sur la plateforme

Malgré les fortes recommandations des garant.e.s sur l'importance de la complétude des réponses sur la plateforme et dans un délai court, cette consigne n'a pas été suivie d'effet. Beaucoup de réponses dépendaient de plusieurs interlocuteurs de la Région Nouvelle-Aquitaine en tant que porteur politique du projet et autorité organisatrice régionale de la mobilité, sans compter les réponses qui étaient attendues de l'Etat. Cette pluralité d'acteurs a complexifié la démarche.

Le délai de réponse a été souvent beaucoup trop long, certain.e.s citoyen.ne.s. l'ont fait remarqué et ont renvoyé leur contribution en signalant, avec une certaine défiance, qu'ils attendaient toujours leur réponse. Les réponses ont été faites aux compte-gouttes et pas dans l'ordre chronologique ce qui a amené de la confusion pour les citoyen.ne.s, certains pensant qu'une réponse n'allait pas être apportée.

De plus, la maîtrise d'ouvrage s'est laissée dépasser par l'importance du nombre de contributions sur la dernière semaine. La dernière réponse avant la fin de la concertation a été publiée le 18 décembre pour une contribution datant du 4 décembre 2024.

Étant donné que la concertation s'est terminée le 20 décembre 2024, suivie par les congés de fin d'année, une partie des réponses n'a pas été apportée mais devra être publiée sur la plateforme après la publication de ce bilan. Au 17 janvier 2025, date de la publication de ce présent bilan, 71 questions sont encore sans réponse.

### Bug informatique sur la plateforme du 11 au 17 décembre 2024

A la suite d'une mise à jour de la plateforme par la SNCF, les contributions envoyées du 11 au 17 décembre n'apparaissaient pas sur la plateforme mais étaient bien enregistrées en back office. Le mardi 17 décembre vers 18h00 toutes les contributions envoyées depuis une semaine ont bien été publiées et étaient visibles par tous. La plateforme a été ouverte jusqu'à minuit. La dernière contribution a d'ailleurs été publiée à 23h56.

## Clôture de la concertation

### Vendredi 20 décembre à 23h59

La participation à la concertation préalable est ouverte jusqu'au vendredi 20 décembre 2024, 23h59.



**Au-delà de cette date, aucune contribution ne sera prise en compte.**

L'espace « Exprimez-vous » reste accessible à tous pour consulter les contributions (voir aussi [contributions avec annexes](#)) et les réponses du maître d'ouvrage.

## Les contributions avec pièce jointe

La plateforme ne permettait pas d'associer des pièces jointes aux messages affichés par les contributeurs, bien que cette fonctionnalité avait été demandée par les garant.e.s. Afin de palier ce manquement, il a été décidé de mettre un dossier dans la rubrique « documents » de toutes les pièces jointes agrégées dans un document pdf. Les garant.e.s ne sont pas satisfait.e.s et sont conscient.e.s de la limite de cette solution trouvée, mais il n'a pas été possible d'avoir une meilleure alternative de la part de la SNCF qui gérait la plateforme, malgré l'intervention des représentant.e.s de leur service « concertation ».

## Les contributions du public avec annexes

 **Pau-Canfranc \_ Contributions ave...**  
21 décembre 2024 - PDF (2.11 MB) - Français 

## 2-2 Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

### Les chiffres clefs de la concertation

#### Les temps d'échanges

**877 personnes ont participé** à cette concertation préalable :

- 751 personnes en réunions publiques et ateliers en présentiels
- 78 connectées en directe
- 281 sur les stands mobiles,

Les garant.e.s avaient demandé que toutes les réunions publiques au-delà d'être en distanciel soient également enregistrées, ce qui a été le cas pour trois d'entre elles. Ces enregistrements dans leur intégralité ont été visionnés 1 075 fois\* ; ils ont ainsi permis d'élargir et d'assouplir les conditions d'information et de permettre au public de réagir en différé sur les présentations et interventions, soit en contribuant sur la plateforme, soit lors de leur participation aux réunions ultérieures. De multiples contributions font référence à ces enregistrements.

Réunions publiques	Date	Lieu	Nb de pers en présentiel	Nb de pers en visio	Replay, Nb de vues
Lancement	24/09/2024	Oloron Sainte-Marie	350	36	392
Table Ronde	14/11/2024	Pau	57	29	655
Clôture	16/12/2024	Oloron-Sainte-Marie	210	13	28*
Atelier thématique	Date	Lieu	Nb de pers en présentiel	Nb de pers en visio	Replay, Nb de vues
Atelier 1 (service voyageurs)	08/10/2024	Accous	33	-	
Atelier 2 (PN et franchissement de voie)	17/10/2024	Lescun	24	-	
Atelier 3 (Impacts environnementaux)	19/11/2024	Accous	45	-	
Atelier 4 (Impacts socio-économiques)	10/12/2024	Eysus	32	-	
<b>TOTAL</b>			<b>751</b>	<b>78</b>	<b>1075</b>

\* Au lundi 23 décembre 2024

*Atelier thématique l'offre des services voyageurs à Accous*



*Atelier thématique sur les retombées socio-économiques à Eysus*



*Stand mobile en gare de Pau et à la foire d'automne d'Arudy*



*Rencontre avec des internes du lycée Guynemer, à Oloron-Sainte-Marie*

## Stand mobile

Stand mobile	Date	Horaires	Nb de personnes en présentiel
Stand mobile 1 Marché de Bedous	03/10/2024	10h-12h30	44
Stand mobile 2 Foire d'automne d'Arudy	20/10/2024	11h-14h	128
Stand mobile 3 Gare de Pau	26/10/2024	10h-12h30	27
Rencontre collège	04/12/2024	Environ 9h-12h	54
Rencontre lycée	03/12/2024	Environ 17h-18h30	28
			<b>281</b>

## Participation en ligne

### Connexions au site internet de la concertation :

- 7 125 visites pour 3 968 utilisateurs uniques, avec un temps moyen passé par visite de 9'33 minutes
- 11 300 pages vues, soit 1,6 pages vues par visite.

Les pages les plus visitées se trouvent dans la rubrique : « document »

### Téléchargement :

- Dossier de concertation : 143 téléchargements
- RDV de la concertation préalable : 98 téléchargements
- Dépliant : 64 téléchargements
- Compte-rendu de la réunion de lancement de la concertation : 59 téléchargements
- Livre blanc : 59 téléchargements
- Présentation de la réunion de lancement de la concertation : 50 téléchargements
- Le reste < 50 téléchargements

## 45 cartes T reçues

**24 Mails** sur l'adresse [bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr](mailto:bd.pau-canfranc@reseau.sncf.fr)

Les garants ont reçu également des contributions sur leur boîte mail. Ils ont systématiquement invité les contributeurs à publier leur contribution afin que tout le monde puisse voir la question ainsi que la réponse apportée par la maîtrise d'ouvrage.

## Dépôts de contributions

**509 contributions** dont certaines personnes qui ne voulaient pas être publiées (4 contributeurs) ont été déposées sur la plateforme avec pour moitié environ un avis sur le projet sans forcément avoir de question à proprement parler à poser. 515 sont affichées sur la plateforme, la différence correspond aux doublons identifiés.

Ont été identifiés 134 contributeurs et contributrices différent.e.s. A noter que l'association Contre la Réouverture d'Oloron Canfranc (CROC) a contribué 114 fois et que des espagnol.e.s ont également contribué en français et en espagnol.

Près de 100 contributions ont été publiées anonymement.

## Les résultats de la campagne sponsorisée Facebook :

### Du 30 septembre au 7 octobre à l'occasion du lancement :

- Impressions \*53 539
- Engagement \*\*total 608
- Clics\*\*\* 775 dont 590 sur le lien

### Du 12 au 17 octobre Atelier Passage à Niveau à Lescun

- Impressions 77 582
- Engagement total 449
- Clics 1088 dont 423 sur le lien

### Du 12 au 19 novembre Atelier thématique sur les impacts environnementaux

- Impressions 73 500
- Engagement total 516
- Clics 1066 dont 476 sur le lien

### Du 12 au 17 décembre à l'occasion de la réunion de clôture

- Impressions 51 484
- Engagement total 376
- Clics 788 dont 347 sur le lien

\* Le nombre d'impressions correspond au nombre de fois où le contenu a été affiché (fil d'actualité)

\*\* L'engagement total : il s'agit du nombre d'interactions réalisées (like, partage, clic sur le lien)

\*\*\* il s'agit du nombre de fois où les internautes ont fait défiler les visuels, intégrant également le nombre de fois où ils ont cliqué vers le site.

## Des contributions majoritairement formulées sur le site internet et en réunions publiques/ateliers thématiques

En conclusion, le site internet de la concertation a été le mode de communication qui a permis au plus grand nombre de s'informer et de contribuer. Aussi, on peut noter les nombreux échanges et les contributions formulées en présentiel lors des différentes réunions publiques et stands mobiles.

Peu de mails ont été envoyés que ce soit sur l'adresse générique ou directement aux garant.e.s.  
Aucun courrier postal n'a été envoyé et 45 cartes T ont été comptabilisées.

Des élu.es locales et locaux ont été présent.e.s pendant cette concertation lors des réunions publiques, peu ont contribué sur la plateforme.

Les prises de parole en réunions publiques ont été ponctuées par des interventions régulières des mêmes personnes. Pour aller vers d'autres publics non accoutumés à se déplacer en réunion publique, un débat avec des élèves et des stands mobiles ont été organisés.

Une attention a été portée par les garant.e.s pour que chaque réunion publique ne se termine qu'à l'épuisement de toutes les questions du public.

Le dispositif de cette concertation a finalement permis de toucher un large public. Sur toute la période des trois mois de la concertation, il y a eu une bonne couverture, autant au niveau des différentes formes de participation que des lieux géographiques.

Il est à noter également le nombre de personnes qui ont pu regarder en replay les trois réunions publiques qui proposaient cette modalité (1 075 personnes).

Au cours des différentes réunions publiques, les garant.e.s ont été vigilant.e.s au temps laissé aux échanges et aux questions. En effet, le temps laissé à l'expression du public est fondamental. Les garant.e.s ont sensibilisé le porteur de projet sur la place donnée à ces temps d'échanges qui devaient être plus longs que l'information descendante donnée dans les présentations du maître d'ouvrage.

En amont de chaque réunion, lors des points faits avec la maîtrise d'ouvrage et la Région Nouvelle-Aquitaine pour travailler le déroulé des réunions, les garant.e.s ont toujours insisté sur cet équilibre.

Cet équilibre n'a toutefois pas été trouvé lors du forum de clôture et sur le dernier atelier malgré les recommandations des garant.e.s sur ce point de vigilance et une partie du public a marqué son insatisfaction.

## 3- Synthèse des arguments exprimés

L'exercice de synthèse est aussi essentiel que complexe : essentiel pour que les porteurs de projet répondent à l'ensemble des contributions, complexe car les garant.e.s, veillent à bien tout retranscrire.

Dans la section 3-1 sont synthétisées les contributions du public, qu'elles aient été formulées lors des différentes réunions de la concertation, déposées sur le site internet, transmises par messagerie ou grâce aux cartes T. La section 3-2 synthétise les réponses apportées par le Maître d'ouvrage dans le courant de la concertation.

Le site internet de la concertation pourra être consulté pour prendre connaissance de l'intégralité des contributions collectées, des pièces jointes (onglet « documents »), des comptes-rendus des différentes rencontres et ateliers qui fournissent le « verbatim » fidèle des interventions du public. On y trouvera de même l'ensemble des réponses apportées pendant la durée de la concertation par le maître d'ouvrage aux différentes questions posées.

### 3-1 Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

#### 3-1-1 Les modalités d'information et de participation

- **L'utilité de la concertation**

L'utilité de la concertation et la capacité de la CNDP à garantir, au travers de ses garants l'écoute du public ont été mises en question par certain.e.s participant.e.s mais bien accueillies par d'autres.

*« Il est très encourageant que le garant de la CNDP garantisse la crédibilité de la CNDP, celle-ci ayant été remise en question lors du débat sur le nucléaire en 2023. Ce débat n'a servi à rien, l'Etat ayant revoté par-dessus le changement de centrales. En conséquence, qu'est-ce qui nous garantit que tout ce qui va être dit ou fait ce soir sera pris en compte ? Il s'agit, en effet, d'un axe international dépassant les enjeux de la France. Comment peut-on vous croire ? »*

Contribution en cours de réunion

*« L'organisation de cette concertation préalable était nécessaire. Bien que n'ayant pu assister à la 1ere réunion de lancement, je trouve qu'elle a suscité un débat particulièrement riche avec des interventions de grande qualité. »*

Contribution sur la plateforme internet

- **La pertinence du périmètre de concertation, des lieux des réunions de concertation, des publics touchés ou de sa communication**

- Le périmètre de la concertation

Certaines personnes auraient souhaité que les réunions et rencontres de la concertation soient organisées sur un territoire plus large que celui sur lequel s'inscrit la ligne ferroviaire en raison de la vocation nationale et internationale des services projetés, que ce soit au niveau régional, inter régional et même en Aragon.

*« Pourquoi SNCF Réseau n'a-t-il pas réalisé d'ateliers ou tables rondes hors de Pau et des vallées Aspe - OSSAU, alors que des ateliers ou tables rondes à Bordeaux, Toulouse ou Paris seraient justifiés pour une ligne qui est qualifiée d'internationale ? »*

Contribution sur la plateforme internet



- La localisation des réunions de concertation et les publics touchés

Certain.e.s citoyen.ne.s ont interpellé sur la pertinence de lieux de rencontre ou des conditions d'organisation en les estimant non appropriés par rapport aux thèmes abordés . D'autres ont signalé sur le fait que certains publics auraient dû être touchés.

*« On n'ose imaginer que c'est faute de moyens que certaines réunions ont été organisées dans des lieux qui apparaissent étonnants par leur choix peu ou pas seuls impactés par les répercussions du projet de réouverture de la ligne sur le quotidien des habitants. »*

*« Les habitants d'Artix sont-ils informés qu'il est prévu d'artificialiser de nouvelles surfaces et de faire circuler des centaines de camions supplémentaires chez eux ? »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Il apparaît que la situation géographique d'Osse en Aspe ne l'exempte pas des 'zones d'influence du projet et que ce village comme d'autres que vous ne citez pas soient eux aussi concernés par ces impacts. »*

Contribution sur la plateforme internet

- Certain.e.s citoyen.ne.s interpellent sur le manque de communication de cette concertation.

*« Faites passer que l'information sur cette concertation est nulle, il n'y a pas assez de visibilité ! on est au courant de rien ! mais moi bien sûr je suis pour. »*

Contribution sur la plateforme internet

- **Aléas d'organisation ou de fonctionnement de la plateforme**

Quelques aléas d'organisation des réunions ou de dysfonctionnement temporaire du site de participation ont été notés :

*« Réunion à Bedous sur les impacts environnementaux. Des visiteurs se sont retrouvés devant le site Château Feinard sans même information quelconque du transfert de ladite réunion à Accous. »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Plusieurs amis aragonais m'ont fait remonter un message d'erreur lorsqu'ils valident leur participation à la consultation. »*

Contribution sur la plateforme internet

- **La qualité, la complétude et la précision des informations fournies dans le dossier et sur le site de la concertation**

Les contributions écrites ou les questions et avis émis lors des réunions de concertation ont été contrastés sur la qualité des informations fournies par le dossier de concertation et sur le site internet.

Certains se sont dit satisfaits de la structure et des informations données dans le dossier de concertation et sur le site de la concertation :

*« Le document support au débat est bien structuré et clair »*

Contribution sur la plateforme internet

D'autres contributions indiquent ne pas avoir trouvé dans le dossier et sur le site de la concertation les informations qu'ils cherchaient ou demandent ce qui a été tiré des études financées depuis 2016 sur le projet. Ils interrogent sur la non mise à disposition des résultats des études lancées depuis 2016 et sur le manque de précision des informations

*« Je n'ai peut-être pas pu trouver tous les documents mis à la disposition du public. Parmi ceux que j'ai pu obtenir, je me suis intéressé au "dossier-de-concertation-Pau-Canfranc" et au "region\_livreblanc\_paucanfranc\_2019\_0". Cette documentation paraît assez maigre par rapport aux sommes déjà engagées en études (et qui auraient suffi à financer la reconstruction du pont de l'Estanguet). »*

Contribution sur la plateforme internet

« Sur la forme, le contenu et le moment choisi : c'est un document très peu technique alors que des études pour un montant de l'ordre de 40M€ ont été engagées depuis 2017 dont au moins 25M€ pour la partie française :  
- Pourquoi n'est-il pas fait référence aux études déjà réalisées tant en France que par INECO en Espagne (par exemple le rapport de décembre 2021) ? Que sont devenues les études confiées à Rail Concept par exemple ?  
- Pourquoi le document n'est-il pas cohérent avec les hypothèses de convergence retenues en 2022 en accord avec la partie espagnole ? »

Contribution sur la plateforme internet

« J'ai passé le week-end à regarder le site internet de CROC ASPE. C'est le site de l'association qui est contre la voie ferrée. Il y a plein de choses intéressantes sur la concertation et je pense que la SNCF ne nous dit pas tout. Je suis allé à la réunion à Oloron mais j'ai l'impression que la SNCF cache des choses. Plus je regarde le site et plus j'ai l'impression qu'il n'y aura pas de voyageurs et pas de camions sur les trains. Je pense qu'il est nécessaire que la SNCF nous dise vraiment la vérité. »

Contribution sur la plateforme internet

« Je suis très surprise qu'il y ait autant de flou, rien n'est précis et le projet se construit sur du vent »  
Atelier thématique sur les retombées socio-économiques et la dynamique du territoire

De même, certaines contributions regrettent un dossier qui insiste sur les points positifs du projet en ne considérant pas assez ses impacts négatifs.

« Présenter un projet, pourquoi pas. Proposer aux citoyens de donner leur avis sur ce projet, pourquoi pas. Mais ne présenter que les avantages d'un projet et en cacher les inconvénients, en omettant des données ou en "noyant le poisson", cela est, à mon avis, de la malhonnêteté. Or c'est précisément l'impression que me donne le projet de cette réouverture de ligne. C'est tellement difficile de trouver des informations sérieuses et rigoureuses, (entre ce qui n'a pas été réfléchi, ce qui est volontairement tu, et ce qui est au conditionnel) qu'il est évident qu'il faut se méfier. »

Contribution sur la plateforme internet

« La couverture de page du document de concertation fait rêver. Un petit train blanc..des moutons...une barrière de bois, un paysage bucolique sous ciel bleu... Nous souhaiterions que lors de la réunion de clôture vous nous produisez les images plus réalistes du projet que vous voulez mettre en place soit les photos: d'une ligne électrifiée et de ses installations connexes en milieu rural, d'un train de fret de 400m de long avec son chargement, de murs anti bruit, de façades de maisons insonorisées - Merci »

Contribution sur la plateforme internet

« AMBASSADEURS DE LA LIGNE :

\*\*\*Vous voulez nous convaincre que le projet PAU-CANFRANC est tellement STRATEGIQUE pour la FRANCE et l'ESPAGNE, que les instances politiques relayées par la presse, ont cru bon de braquer les projecteurs sur 3 AMBASSADEURS sportifs, Zinedine Zidane, Tony Estanguet et Antoine Dupont qui seraient assez convaincants pour justifier un tel investissement !!!

(Publication du Heraldo de Aragon du 09 novembre 2023- Embajadores de la reapertura))

\*\*\*Considérez-vous les concitoyens assez benêts pour avoir besoin d'un tel appui médiatique pour forger leur opinion ?

\*\*\*Ces 3 PERSONNES étaient absentes à la REUNION D'OUVERTURE,

\*\*\*seront-elles PRESENTES à LA REUNION DE CLÔTURE le 16 décembre 2024 à Oloron Sainte Marie au moins pour faire signer des autographes ? »

Contribution sur la plateforme internet

- **Des réactions ou réponses du Maître d'ouvrage jugées trop tardives ou inexistantes**

Différentes contributions regrettent que le Maître d'ouvrage ne réponde pas, ou avec un délai trop long aux questions posées dans les contributions ou lors des réunions.

« Malgré ses engagements et ses promesses faites lors de la soirée de lancement du 24 septembre 2024, le maître d'ouvrage ne daigne toujours pas répondre aux questions posées par les contributeurs sur ce site internet»

Contribution sur la plateforme internet

Certaines contributions ont souhaité voir des représentants de l'Etat dans les réunions de concertation afin de répondre aux questions concernant son avis sur le projet, sa position sur les sujets entrant dans ses compétences et son soutien financier au projet.

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

Contribution sur la plateforme internet

- **La qualité des présentations et interventions de la tribune**

Certaines contributions et prises de parole soulignent l'intérêt et la clarté des présentations lors des réunions de concertation.

« La participante souligne que la troisième présentation, axée sur les ambitions socioéconomiques, a été très intéressante. Il a été rappelé que la ligne Pau – Canfranc est valorisée tant pour le fret que pour les voyageurs »

Réunion de lancement

Alors que d'autres ont exprimé des insatisfactions sur certaines présentations ou réactions de représentants à la tribune.

« Passons au lundi 16 décembre. Ici, c'est le président de la région Nouvelle-Aquitaine qui a manqué de respect à plusieurs personnes qui ont le malheur, à ses yeux, de ne pas partager sa "vision". Prises de parole coupées ou propos caricaturaux, comme : "Vous voulez les camions !". Où est donc l'expression citoyenne et démocratique ? »

Contribution sur la plateforme interne

### 3-1-2 Les caractéristiques du projet d'infrastructure et son calendrier

Le projet d'infrastructure et son calendrier ont été interrogés.

- **Le calendrier et les procédures avals**

Des contributions estiment que les études et procédures prennent trop de temps et souhaitent une accélération du calendrier de mise en œuvre. Des propositions sont émises pour accélérer la mise en service ou pour anticiper certaines tranches de travaux.

« 75 ans pour décider de l'ouverture de la ligne... 62 ans pour décider de sa réouverture... J'aimerais pouvoir emprunter ce train de mon vivant ! »

Contribution sur la plateforme internet

« Réseau SNCF a annoncé récemment une remise totale du tronçon Bedous Les Forges d'Abel vers 2032. Ce délai est trop long pour concurrencer le fret des chargeurs routiers. Le Ministère dédié doit accélérer sa prise de décision. »

Contribution sur la plateforme internet

Néanmoins, certaines contributions estiment que l'avancement actuel des études de définition ne permettra pas de tenir le planning présenté par le maître d'ouvrage, notamment la demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2025 alors que les résultats des études nécessaires à l'établissement du dossier ne seront disponibles pour certains qu'en 2026. Elles mettent en outre en exergue le fait que la réouverture telle que prévue par le projet nécessitera la réalisation des travaux de mise à niveau du tunnel du Somport et celle d'une plate-forme ferroutage dont l'investisseur n'est pas connu à ce jour.

- **Le statut patrimonial de la ligne et les intervenants dans la réalisation du projet**

Certaines contributions interrogent sur le statut patrimonial de la future ligne compte tenu de ses différentes vocations (régionale, nationale, internationale)

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

Contribution sur la plateforme internet

Concernant les travaux sur le tunnel du Somport, une contribution émet un doute sur la légitimité d'un pilotage par des autorités espagnoles

*« Quelle confiance peut-on accorder aux faiseurs espagnols quand ils proposent au pays France de s'occuper du tunnel ferroviaire de Canfranc »*

Contribution sur la plateforme internet

- **Les caractéristiques d'infrastructure**

- Ecartement UIC

Certaines contributions interrogent le maître d'ouvrage sur la mise en compatibilité à l'écartement UIC de l'intégralité de l'itinéraire entre Canfranc et Saragosse et sur les conséquences en matière de rupture de charge ou d'impossibilité de desserte, que ce soit sur le service Voyageurs ou marchandises

*« Afin d'éviter des ruptures de charge, quel moyen comptez-vous employer pour pallier le problème de la différence d'écartement des voies entre l'Espagne et la France. »*

Contribution sur la plateforme internet

- Fortes rampes, compatibilité du tracé et des gabarits des tunnels avec la circulation de trains de marchandises, notamment de ferroutage ?

Certaines contributions interrogent sur les conséquences de la forte déclivité (43‰) de certains tronçons de la ligne ferroviaire.

*« La section Bedous-Canfranc présente de fortes déclivités 43/1000 (section Urdos -Forge d'Abel, 55/1000 dans le tunnel de Larry 294 m . Si la ligne est mise en service, elle présentera la déclivité la plus importante du réseau ferré français..... Une voiture ou un camion peuvent s'en affranchir facilement. Mais pour un train, la zone de contact entre la roue et le rail est si petite que c'est elle qui fixe la limite technique. Pour le ferroviaire classique, la rampe ne peut dépasser 40 ‰. Au-delà, il faut utiliser un système de remontée par crémaillère. »*

Contribution sur la plateforme internet

De même, la compatibilité de la géométrie et des gabarits des tunnels pour faire circuler des convois de 400ml en ferroutage a également été questionnée.

*« Est-ce que vous êtes sûrs qu'avec les nouveaux gabarits de wagons, qui ont des dimensions très importantes, on va pouvoir réhabiliter la ligne avec ce type de wagons ? Et il y a un problème de pente aujourd'hui ; quand je vois que nous sommes obligés de faire monter les trains par Bordeaux pour aller à Marseille et que la rampe de Capvern n'est pas utilisée au niveau du fret à cause de la pente, j'ai du mal à imaginer comment on peut réhabiliter cette voie au niveau du fret »*

Contribution sur la plateforme internet

- Les voies d'évitement

Des contributions posent les questions du nombre de voies d'évitement, de leur localisation et de leurs longueurs en évoquant les conséquences en matière de cadencement, durée de trajet, de priorité de circulation pour les différents types de convois, ...

*« Concernant les voies de croisement, que se passe-t-il si un train qui arrive dans un sens tombe en panne ? Est-ce que cela bloquerait tout le trafic ? Il est important de savoir si des mesures spécifiques sont prévues pour éviter qu'un incident de ce type n'interrompe complètement la circulation, surtout sur une voie unique. »*

Contribution en réunion de lancement

Certaines contributions alertent sur la conséquence du nombre et les longueurs des voies d'évitement (450m, 160m, 60m). Le fait de ne pas prévoir systématiquement des longueurs de 450 m, voire plus, conduit selon elles, à donner la priorité aux convois de fret puis aux trains internationaux au détriment des TER.

*« Pourquoi le maître d'ouvrage ne réalise-t-il pas des voies d'évitement de 750m ou 850m au lieu de voies d'évitement de 450m en s'écartant ainsi des standards actuels concernant la longueur des trains de marchandises ? Quelle priorité liée à l'infrastructure le maître d'ouvrage donnera-t-il entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises ? Pourquoi le maître d'ouvrage envisage-t-il de réaliser des voies d'évitement courtes de 60m de longueur pour les TER sachant qu'aucun matériel roulant de si faible longueur ne sera disponible à l'avenir ? »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Compte tenu des contraintes liées aux croisements sur une voie unique quelle est la durée minimale entre deux trains successifs circulant dans le même sens au niveau du tunnel du Somport ?*

Contribution sur la plateforme internet

Une contribution propose la possibilité de voies d'évitement hors des gares ou haltes afin d'apporter plus de souplesse au plan d'exploitation.

*« Si possible, il est très intéressant de faire des voies d'évitement hors des gares. Ce n'est pas toujours possible, mais quand même, il faut le faire. Nous avons une expérience sur deux voies uniques entre Tarragone et Lérida avec voies d'évitements en dehors des gares. On a également fait sur la ligne entre Gérone et Figueras des voies d'évitements en dehors des gares. »*

Contribution en réunion de clôture

#### - Tunnels et ouvrages d'art

Certaines contributions soulignent la qualité des ouvrages d'art de la vallée.

*« Cette ligne de chemin de fer comporte des ouvrages d'art qui sont des merveilles absolues, bâties sur la chaîne pyrénéenne du côté où elle est extrêmement abrupte, sans géotechnicien ayant les moyens modernes dont nous disposons. Elle est d'une solidité à toute épreuve »*

Contribution en réunion de clôture

*« Il est aussi important de noter que l'infrastructure est déjà existante (ponts, tunnels, remblais, tranchées), qu'elle est intégrée dans le paysage et qu'elle a dans l'ensemble bien résisté aux intempéries malgré 40 années d'abandon »*

Contribution sur la plateforme internet

Certaines contributions identifient des ouvrages dont la remise en état conditionne la réussite de la réouverture de la ligne : le tunnel du Somport, le Pont de Gélos.

*« PONT POLYGONAL DE GELOS NE FIGURE PAS DANS LE PROJET Dans le comité de ligne 2023, il a été précisé que :*

*« Des études précises sur la réhabilitation de ce pont devront prochainement être lancées. Le calendrier précis de ces travaux ainsi que leur impact sur les circulations ne sont pas connus pour le moment. »*

*\*\*\*\*Cette rénovation d'un pont construit en 1883 est-elle nécessaire pour le trafic prévu dans le projet? »*

Contribution sur la plateforme internet

*« TUNNEL DU SOMPORT : Lors de la réunion CNDP du 24 septembre à Oloron on nous a assuré que le tunnel ferroviaire du SOMPORT était en bon état, sans plus de commentaires. Le 26 Septembre le journal espagnol El Periodico (soit 2 jours après la concertation) écrivait que LE MINISTERE DES TRANSPORTS ESPAGNOLS CHIFFRAIT à 93 MILLIONS € LES TRAVAUX NECESSAIRES pour sa réouverture. « El Ministerio de Transportes cifra en 93 millones la reforma del túnel para reabrir el Canfranc »*

Contribution sur la plateforme internet

Concernant spécifiquement le tunnel du Somport (hors champ de la concertation), la Commission Intergouvernementale du Tunnel routier du Somport chargée de veiller à la sécurité de la circulation, a émis un avis sur les études de remise en service qui peut être synthétisé comme suit.

Compte tenu que le Tunnel ferroviaire sert de galerie de secours au tunnel routier et vice et versa, grâce aux galeries de connexions entre les deux tunnels, celles-ci doivent être disponibles à tout moment afin de garantir la sécurité de l'exploitation. Il sera donc nécessaire de réaliser une analyse de risques. Les mesures compensatoires qui pourraient en résulter, en phase de construction comme en phase d'exploitation, devront être intégrées au projet de construction.

Des installations liées au fonctionnement et à la sécurité du tunnel routier sont implantées dans le tunnel ferroviaire et devront être transférées.

Un système de contrôle de sécurité commun devra être mis en place avec une infrastructure de communication commune aux deux tunnels

La commission estime que les dispositions présentées dans le projet ne garantissent pas la sécurité du tunnel routier pendant les travaux, notamment ceux d'aménagement des galeries de secours entre les deux tunnels.

- Prévention des déraillements

Compte tenu des caractéristiques géométriques de la ligne, certaines contributions s'inquiètent des risques de déraillement et des dispositifs prévus pour les réduire et en limiter les effets.

*« Si un tel incident peut survenir dans un cadre aussi maîtrisé, imaginez les risques avec les trains de marchandises qui circuleraient dans ce projet, montant et descendant les pentes. »*

Contribution atelier Impacts socio-économiques

*« Le dispositif d'anti-déraillement près des franchissements de 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 ? »*

Contribution atelier thématique : impacts environnementaux

- **L'énergie de propulsion**

- Electrification de la ligne : opportunité, impacts et risques

L'électrification nécessaire dès la réouverture ?

Si le projet va à son terme, l'électrification de la ligne en 25 000 V alternatif apparaît à différents contributeurs comme un prérequis du développement du transport de marchandises, notamment par feroutage, compte tenu des puissances à mobiliser sur les fortes rampes en vallée d'Aspe. Néanmoins, certains soulignent l'hétérogénéité de l'électrification du réseau ferroviaire au sud de Canfranc et le fait que la mise à 25KV du tronçon entre Pau et Canfranc ne serait pas en cohérence avec la politique nationale du Maître d'ouvrage qui réserve aux axes les plus importants ce niveau d'équipement

*« L'électrification dès la réouverture apparaît comme une condition sine qua none de la remise en service : moins de pollution de l'air, réduction des gaz à effet de serre. Si l'investissement au départ est plus onéreux, il sera très vite amorti grâce à des coûts de traction bien moins élevés. »*

Contribution sur la plateforme internet

Si l'électrification se révèle une nécessité pour certain.e.s, elle apparaît pour d'autres un risque supplémentaire sur la rentabilité du projet.

*« Il y a de quoi prendre peur car il s'avère nécessaire d'investir dans l'électrification avec le risque d'un retour sur investissement nul en cas d'absence d'opérateur, et donc un projet qui deviendrait, à la fois pour sa composante marchandises et sa composante voyageurs, véritablement catastrophique. »*

Contribution sur la plateforme internet

Une personne propose de faire une étude d'évaluation de risques pour l'environnement forestier : *« L'électrification à 2x 25 kVolts amène des avantages technico économiques très significatifs. Il y a tout de même une étude d'évaluation de risques, à mener de façon minutieuse pour l'environnement forestier dans de nombreuses zones. Pour n'en citer que quelques-uns, il y a les court-circuit entre « feeder » aérien et caténaire*

*avec une d.d.p. de 50 kVolts, ou dans les autotransformateurs à cause de l'absence d'isolation galvanique entre entrées et sorties, ce qui peut provoquer des dégâts importants sur les alentours... »*

- Une mise en service à court terme en gardant une propulsion au diesel ?

Certaines contributions posent la question d'une mise en service à court terme en utilisant des motrices propulsées au diesel en raison d'une cohérence avec l'avancement de l'électrification sur l'infrastructure espagnole et en évoquant des conséquences en termes de pollution et de nuisances inacceptables.

*« L'électrification est nécessaire à terme pour les fortes rampes côté français, mais il n'y aura pas à court et moyen terme de système électrifié côté espagnol. Donc une rupture de charge aurait lieu entre les 2 pays... qu'une traction autonome pourrait gommer... A méditer ensemble...»*

Contribution sur la plateforme internet

- Propulsion à l'hydrogène

Un membre du collectif H<sup>2</sup>Aspe soutenu par l'entreprise « Terega » a déposé une contribution sur l'opportunité de développer une propulsion à l'hydrogène.

*« Dans la vallée d'Aspe, en effet, il existe un réel potentiel pour produire de l'hydrogène vert. Cette énergie pourrait être utilisée pour alimenter la ligne ferroviaire, mais aussi pour contribuer à la décarbonation de l'industrie et du transport dans la région. Il souhaiterait savoir si cette solution hydrogène pourrait être prise en compte »*

Intervention lors de l'atelier thématique : impacts environnementaux

La traction en utilisant l'hydrogène génère néanmoins des doutes pour certain.e.s sur la maturité de la technologie et l'adaptation aux caractéristiques de la ligne ainsi que des craintes liées à la sécurité.

*« Le dossier soulève la question de l'usage de l'énergie chimique (hydrogène) pour la traction des futurs convois sur la ligne réouverte. Cela me semble assez aventureux en l'état des connaissances et des techniques. »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Un éventuel engin moteur transportant la quantité d'hydrogène nécessaire pour un trajet en aller-retour en montagne (à supposer qu'on arrive à en construire) ... ce serait une véritable bombe, en cas de choc avec un obstacle fixe ! »*

Contribution sur la plateforme internet

Une contribution fait état de la modernisation de la ligne en Aragon mais sans électrifier tous les tronçons en misant sur des essais de trains de voyageurs propulsés à l'hydrogène et demande quelle conséquence sur le projet.

*« La SNCF prévoit d'électrifier la ligne avec des caténaires jusqu'au Somport. Or côté espagnol, la ligne est en cours de rénovation, mais semble-t-il sans caténaires, avec une hypothèse de trains à hydrogène : voir les essais récents d'un autorail à hydrogène de l'entreprise CAF entre Saragosse et Canfranc.*

*Si les trains relient Pau à Saragosse sans correspondance à Canfranc, avec quelle source d'énergie les trains alimentés par caténaires en France continueront-ils leur trajet au sud de Canfranc ? »*

Contribution sur la plateforme internet

- Signalisation et communication

Concernant la signalisation et les communications, certain.es. pose.nt la question de la cohérence de la perspective d'équipement en ERTMS et sur la technologie précise envisagée avec la politique nationale du Maître d'ouvrage qui réserve ce niveau d'équipement aux axes principaux de son réseau.

### 3-1-3 L'offre de service voyageurs

- **La fiabilité d'exploitation TER actuelle et fréquentation de la ligne**

En amont des objectifs de l'offre de transport présentés par le maître d'ouvrage, des contributions ont exprimé leur insatisfaction sur la fiabilité et la qualité de l'offre « voyageurs » actuelle entre Pau et Bedous. Elles décrivent des annulations et des retards qui seraient liés à des pannes, une priorisation de l'affectation des matériels et des personnels au détriment de la desserte de la ligne.

*« 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 thématique : l'offre de service voyageurs

*« Ces jours-ci, 3 TER sur 4 sont supprimés. Et cela fait huit ans que ça dure : manque de conducteurs, rames discount, talus effondrés, pilier de pont fissuré, écrans d'information en panne. »*

Contribution sur la plateforme internet

Pour limiter le temps d'immobilisation des matériels roulants et prioriser les matériels locaux, certain.e.s citoyen.ne.s proposent la localisation d'un centre d'entretien des matériels roulants (technicentre) proche de Pau.

*« Pour fiabiliser le trafic entre France et Espagne, est-il prévu un technicentre SNCF à Pau si, comme le prévoit SNCF-Réseau, 50 trains circulent chaque jour sur la ligne entre Pau et Canfranc à partir de 2032, ce qui est loin d'être anodin pour la maintenance du matériel ? »*

Contribution sur la plateforme internet

Concernant les fréquentations TER actuelles, certaines contributions demandent des précisions et questionnent les données fournies dans le dossier de concertation ou celles fournies par des institutions comme la Cour des comptes ou comparent avec la fréquentation d'autres lignes régionales pour justifier leur point de vue sur l'intérêt de réaliser ou non le projet.

*« Dans votre document page 23, vous dites que la fréquentation est de 700 usagers par jour en 2023 sur Pau - Bedous et que cette fréquentation a augmenté de 15,3% de 2022 à 2023. Or au comité de ligne 2023, la fréquentation annoncée pour 2022 a été de 348 usagers par jour. Il y a une incohérence entre tous ces chiffres. Merci de bien vouloir expliciter ce calcul. »*

Contribution sur la plateforme internet

- **Les dessertes**

**Sur la desserte TER de la vallée**, une demande d'accroissement du nombre de trains quotidiens est exprimée par certain.ne.s à la hauteur de ce qui est offert avec les bus. Il est aussi souhaité par d'autres plus de dessertes entre Pau et Canfranc, voire Jacca.

*« Parmi les hypothèses formulées, à ce stade, dans le document mis à la disposition du public, il est indiqué que 3 circulations A/R relierait Bedous à Canfranc. Aujourd'hui, ce sont 5 circulations en bus qui permettent de joindre les deux localités... pourquoi ne pas prolonger les 6 circulations Pau-Bedous jusqu'à Canfranc. Voir même jusqu'à Jacca, pour certaines d'entre elles puisque la première ville d'Espagne est jumelée avec Oloron-Sainte-Marie, que de nombreux collégiens et lycéens espagnols viennent étudier à Oloron. »*

Contribution sur la plateforme internet

**Concernant les « grandes lignes »**, certaines contributions soulignent l'intérêt de services :

- Toulouse Tarbes / Lourdes -Pau Canfranc – Saragosse
- Bordeaux Dax -Pau- Canfranc – Saragosse,

et mettent en exergue les connexions possibles vers les grandes villes de l'Espagne à partir de Saragosse.



- **Fréquences et horaires**

Un certain nombre de contributions demandent de détailler les horaires de desserte possibles en fonction des types de trafic et des sillons.

*« Compte tenu des contraintes liées aux croisements sur une voie unique, vous devez déjà parfaitement connaître les horaires qui seront proposés. Pourriez-vous nous les indiquer ? »*

Contribution sur la plateforme internet

Certaines contributions de collégien.ne.s / lycéen.ne.s expriment le souhait d'horaires adaptés à leurs emplois du temps, en correspondance avec les bus.

*« avoir un train supplémentaire 20 min plus tôt tous les matin serait pertinent. »*

*« ajouter des trains en cours d'après-midi, ainsi que des départs vers 9h30, pour améliorer la fréquence des trajets »*

*« Les trains Pau Oloron du vendredi soir dimanche soir et lundi matin bondé pour les internes »*

Rencontre mobile avec les scolaires

*« Il est facile de promettre que le TER permettra aux élèves de la Vallée d'Aspe d'aller au lycée ou au collège à Oloron ; il est plus difficile de faire arriver les trains à un horaire qui le permette. »*

Contribution sur la plateforme internet

Une contribution d'un professionnel fait référence à la desserte entre la Vallée et Paris et rejoint certaines demandes de mise en service de trains de nuit et d'autotrain.

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

Contribution sur la plateforme interne

- **Nombre et localisation des « haltes » et arrêt à la demande**

Concernant les « haltes », une demande de desserte fine de la vallée est exprimée même si des localisations particulières sont défendues en fonction de l'intérêt touristique, de la proximité d'une agglomération, de la présence d'équipements commerciaux ou collectifs.

*« 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. »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Il y a évidemment la crainte de devoir arrêter les trains TER sans qu'aucun voyageur ne monte ni ne descende - ce qui se produit actuellement aux points d'arrêt de Lurbe St Christau et Sarrance. Une solution existe pourtant, elle est employée en Corrèze (points d'arrêt de Jassonneix, Pérols et Montagnac) : le point d'arrêt à la demande.»*

Contribution sur la plateforme internet

- **Un train touristique**

La possibilité d'un service de train touristique évoqué par le dossier de concertation est abordée par certaines contributions qui citent plusieurs initiatives et animations existantes comme modèles à interroger et à développer :

*« Sur Canfranc-Jaca, on citera l'expérience remarquable mise en place par "Shiva Viajes" (Agence de Voyages sise à Jaca) avec des visites commentées théâtralisées (extraordinaires acteurs en costume d'époque) à bord du train et sur place en gare de Canfranc qui a un énorme succès auprès du public espagnol et une volonté de leur part de toucher le public français dans l'avenir. Une offre touristique du même genre que celle de "Géolval" existe aussi en Espagne, dans le Haut-Aragon de Huesca aux Mallos de Riglos, en collaboration avec la RENFE. Enfin, on citera la société ALSA qui a un très gros projet de train touristique avec le matériel adéquat »*

Contribution sur la plateforme internet

Néanmoins, l'intérêt de mettre en ligne un train touristique est reconnu mais tempéré par certain.es qui évoquent

- la difficulté d'insérer ce type de service dans un plan d'exploitation contraint de la ligne ;
- le caractère encaissé de la haute vallée d'Aspe qui ne se prête pas à la découverte de paysages et de points de vue du même intérêt qui font le succès des trains touristiques d'autres vallées pyrénéennes.

*« Une demande d'offre de ce type sera complexe à élaborer en raison du faible nombre de sillons qui seront disponibles. »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Il faut dire que la concurrence sera rude. Avec un "Train des Pyrénées" qui suivrait le fond de la vallée d'Aspe avec comme seul intérêt le Fort du Portalet, on est très loin des offres touristiques du train d'Artouste, du train de la Rhune et du Train jaune qui offrent des paysages admirables et des sensations fortes en étant à flanc de montagne. »*

Contribution sur la plateforme internet

#### • **Les qualités souhaitées pour le matériel roulant**

Concernant le matériel roulant national et international, certain.e.s expriment qu'il est important de faire l'acquisition de rames confortables disposant de compartiments de 1ère et 2ème classe avec une voiture bar proposant boissons et nourriture y compris des produits du terroir des régions traversées. Il est aussi souhaité de pouvoir facilement embarquer avec des cycles ou des trottinettes.

Certain.e.s, notamment chez les lycéen.ne.s / collégien.ne.s souhaiteraient trouver dans les rames des TER des prises de recharge USB, des toilettes, du chauffage, des distributeurs de nourriture, de l'eau potable, prendre son billet dans la rame, faire évoluer le rôle des contrôleurs en renforçant les interactions humaines.

Certaines contributions évoquent une liste réduite de matériels roulant actuellement fabriquées et qui satisferaient aux contraintes d'exploitation de la ligne, que ce soit en matière de trains pour le service international ou des autorails. Elles alertent l'Autorité compétente en matière de mobilité (AOM) et la SNCF sur la nécessité d'anticiper les commandes compte tenu de la spécificité de ces matériels et des délais de fabrication. Elles alertent aussi sur la constitution d'un parc affecté ou en tout cas affecté prioritairement sur la ligne afin d'assurer une bonne fiabilité.

#### • **Les services et équipements en gare et halte**

De nombreuses suggestions ont été faites pour améliorer le confort en gare ou haltes, notamment lors de l'Atelier thématique sur les services voyageurs mais aussi lors des rencontres avec les lycéen.ne.s et collégien.ne.s :

- garder des personnels aux guichets,
- disposer de services de consigne en gare,
- Installer des prises USB et des bornes Wifi,
- améliorer les bornes de billetterie et leur praticité,
- mettre en place des billets uniques train-taxi-vélos en libre-service – mini bus,
- mettre en place des abris vélos et trottinettes, équipés de prises électriques de recharge pour les batteries d'assistance, dans les gares et les haltes,
- disposer d'abris contre le vent et la pluie dans les haltes,
- développer l'information touristique dans les gares et haltes,
- des sièges « sans barrières »,
- proposer des parkings gratuits.

En ce qui concerne l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, certain.e.s citoyen.n.es. marquent leur satisfaction de voir équiper les gares et haltes, y compris existantes, dans le cadre du projet et suggèrent que les personnels de bord soient habilités à porter assistance aux personnes en situation de handicap.

Concernant le franchissement sécurisé des voies en gare pour les personnes à mobilité réduite, certain.e.s citoyen.ne.s demandent si notamment à Ogeu, Gan, Buzy, est prévu des franchissements sécurisés en surface ou à l'aide de rampes inclinées.

- **L'intermodalité**

Le « dernier kilomètre » de la desserte est évoqué par certaines contributions. Elles ciblent :

Les moyens de rejoindre les entreprises pour favoriser l'utilisation du rail par les salariés ;

*« Je souhaiterais que Monsieur Rousset précise à quelle gare il pense que les ouvriers de Toyal devraient descendre pour rejoindre leur entreprise Question subsidiaire : quelle est la longueur du trajet pédestre qui leur resterait à faire entre cette gare et l'usine ? »*

Contribution sur la plateforme internet

Les moyens d'accéder aux sites touristiques ou aux villages de l'arrière-pays à partir des futures haltes :

*« Je souhaiterais ajouter qu'il y a de nombreux voyageurs qui se rendent dans la vallée notamment grâce à la présence du train, ainsi que des bus qui circulent. Pour autant, malgré ces dessertes, il manque de correspondances et les voyageurs parfois sont contraints de faire du stop. Les territoires doivent trouver des solutions, en plus de la SNCF »*

Contribution sur la plateforme internet

- **Les tarifs « voyageurs »**

Certaines contributions demandent à avoir une estimation des tarifs qui seront mis en place sur les différents services de transport de voyageurs.

Certain.e.s expriment des souhaits de tarifs moins chers des trains, en comparaison aux tarifs des bus, voire même la gratuité pour les habitant.e.s de la vallée sur le service TER.

*Qu'en sera-t-il de la politique de prix de la SNCF du train voyageur sur la portion Bedous-Canfranc ?*

*Le prix d'un aller-retour Bedous-Oloron pour 1 famille de 6 personnes (2 adultes 4 enfants) est aujourd'hui de 60€.*

*On est d'accord que la SNCF n'a pas à être rentable? C'est un service de pouvoir se déplacer, au même titre que de pouvoir être éduqué et être soigné. Ce prix est plus de l'ordre du parc d'attraction qu'attractif. Afin de compter plus d'utilisateur\*rice\*s, envisagez-vous de faire des prix plus bas?*

Contribution sur la plateforme internet

D'autres contributions demandent des billets uniques intermodaux : train-taxi, train mini-bus, train-vélo ou deux roues en libre-service.

### 3-1-4 L'offre de services marchandises et le report modal

- Les spécificités de l'offre de service (ferroutage et autoroute ferroviaire, conventionnel et combiné, transbordement)
  - Le report modal de la route vers le rail

Le report modal de la route vers le rail pour limiter le nombre de camions sur la RN134 est un objectif indissociable de la réouverture de la ligne ferroviaire pour une part des contributions.

*« Il est temps de réinstaller cette voie ferrée, très utile pour le transport des marchandises, économisant l'effet néfaste des poids lourds à la fois sur la voie routière et écologiquement parlant. Certes, il s'agit d'un projet important du point de vue travaux, financier, mais il me semble que cela est indispensable. »*

Contribution sur la Plateforme internet

Néanmoins certaines d'entre-elles s'inquiètent du fait que l'objectif de camions transportés par rail soit déjà inférieur au trafic routier actuel et ne prenne pas en compte une augmentation probable du trafic compte tenu des statistiques connues.

*« Quand la ligne transpyrénéenne ouvrira en 2032, avez-vous une estimation précise du nombre de camions qu'il y aura en moins sur la RN 134 ? Le 24 septembre, il a été question de 320 camions par jour en 2020. Si l'on part de ce chiffre, quel nombre de camions la SNCF « absorbera-t-elle » par un service fret ? Et quel sera le trafic résiduel poids lourds sur la RN 134 »*

Contribution sur la Plateforme internet

Ainsi, l'offre de ferroutage captera des trafics nouveaux en laissant persister en parallèle le trafic routier.

*« Comment Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF-Réseau peuvent-ils s'engager à ce que cette future voie ferrée ne serve pas d'alternative aux deux autres corridors, soit parce que le tracé béarnais sera le plus court, soit parce que le péage sera plus incitatif, soit parce que le futur opérateur de cette ligne fera le maximum pour rentabiliser l'infrastructure ? »*

Contribution sur la Plateforme internet

La question de la possibilité et de l'efficacité réelle de la mise en place de mesures réglementaires ou de péages sur la RN134 ou pour emprunter le Tunnel du Somport pour contraindre ou encourager les camions à utiliser le service de ferroutage est posée par certain.e.s contributeurs et contributrices.

*« Si la voie ferrée est rouverte (ce que j'espère) mais que rien ne change au sujet du trafic routier, les chargeurs ne vont pas se précipiter pour mettre leurs chargements sur le train parce que cela va leur coûter plus cher que de continuer comme avant... simplement parce qu'en France l'usage des routes nationales est complètement gratuit ! De même que le tunnel routier du Somport. »*

Contribution sur la Plateforme internet

*« Concomitamment à la réouverture de la liaison ferroviaire il faut absolument mettre en place un péage poids lourds à l'entrée du tunnel, et à un niveau assez conséquent. »*

Contribution sur la Plateforme internet

Néanmoins, d'autres contributions s'interrogent sur l'efficacité d'un péage en raison du surcoût engendré par un trajet routier vers l'Aragon passant par les corridors d'extrémité des Pyrénées à la suite de la déclaration du représentant de la Communauté d'Aragon sur les pertes subies par les transporteurs routiers du fait de la déviation mise en place après la fermeture de la RN134 en septembre dernier.

- La répartition de l'offre de transport de marchandises entre modalités (conventionnel, ferroutage, transport de conteneurs) interroge

L'objectif de report modal de la route vers le ferroviaire de la mise en place d'une offre de ferroutage est défendu par un certain nombre de contributions que ce soit des citoyen.ne.s, des élus ou des professionnels.

Néanmoins, la répartition entre le nombre de circulations dédiées au ferroutage et au transport par wagons traditionnels est discutée par certain.e.s en invoquant en particulier la nature des marchandises à transporter (vrac), les origines et destinations (dernier kilomètre) ne disposant pas d'installations « embranchées », les contraintes liées à l'accès aux plates-formes de ferroutage, le volume minimal pour accéder à ce type de service...

Une offre complémentaire ou alternative de transport en conteneurs (« transport combiné ») a été suggérée, suivant ses promoteurs, en raison de la souplesse des modalités de transbordement qui ne demandent pas de gros investissements contrairement à une plate-forme de ferroutage.

L'attractivité d'un service de ferroutage exercé uniquement entre Pau et Saragosse, voire sur des distances inférieures a été discutée par certaines contributions qui évoquent une distance minimale de 350 km pour rentabiliser le ferroutage.

- Caractéristiques techniques de l'offre : contraintes d'exploitation, plates-formes de transbordement, coûts d'exploitation

Certain.e.s, par référence à l'inscription de l'itinéraire dans le schéma des itinéraires ferroviaires européens (RTE-T) avancé par le Maître d'ouvrage ont questionné l'intérêt de cette traversée centrale au profil contraignant pour des convois venant de Bordeaux par Dax qui pourraient utiliser le corridor passant par Bayonne ou pour

des convois venant de Toulouse et qui devront déjà franchir la rampe importante de Capvern. Le raisonnement est évoqué de la même manière pour les camions venant du nord des Pyrénées-Atlantiques qui auraient plus intérêt à utiliser les corridors ouest et est.

*« Se pose l'intérêt de faire un terminal de transbordement à Artix. En effet, que deviendront les poids lourds par la suite ? S'ils doivent rejoindre l'autoroute A63 à Bayonne et Dax ou l'autoroute A65 pour passer par Bordeaux, autant qu'ils passent directement par Irún – Hendaye, ce sera plus rapide et moins cher »*

Contribution sur la plateforme internet

A l'opposé, certaines contributions craignent que l'offre de ferroutage attire du trafic du corridor de Biriadou vers la vallée d'Aspe qui saturera la capacité de la ligne au détriment du trafic local et de l'objectif de report modal.

Concernant la longueur des convois, certaines contributions questionnent la possibilité de tracter des trains de 400 m dans de bonnes conditions techniques et de rentabilité. Elles évoquent compte tenu de fortes rampes et de rayons faibles, malgré l'électrification, la nécessité de recourir à deux voire trois motrices puissantes, la nécessité de réduire la longueur des convois en-dessous des données présentées à la concertation. Elles posent alors la question du réalisme du nombre de camions transportables.

*« Dans le meilleur des compromis faisant intervenir deux locomotives EuroStadler 6000 Co Co (2 bogies à 3 essieux, de 125 tonnes chacune, en pousse/traction), 4 wagons articulés Modalohr (tare 43 tonnes) chargés de 8 remorques de 38 tonnes on aura un convoi d'une masse totale maximum de 725 tonnes, capable de franchir cette rampe escarpée en adhérence libre à une vitesse de 40 kms/h. Au-delà de ce tonnage, il faudra surement faire appel à une 3ème locomotive du même type que les 2 précédentes afin d'augmenter la masse en adhérence »*

Contribution sur la plateforme internet

Au-delà du tronçon objet de la concertation, est posée par certain.e.s, la question de la compatibilité du gabarit des tunnels du réseau espagnol avec les convois de ferroutage. Ces contributeurs et contributrices demandent où pourra(ront) être localisée(s) la/les plateforme(s) de transbordement entre Canfranc et Saragosse.

Pour certaines contributions, l'offre de ferroutage est entièrement dépendante de la mise en service concomitante de la réouverture de la ligne ferroviaire et de la plate-forme de chargement envisagée à Artix. L'assurance de la réalisation de cet investissement leur paraît donc nécessaire avant une prise de décision sur la réouverture si l'objectif de ferroutage est maintenu.

Concernant la jonction entre Artix et Oloron-Sainte Marie, certain.e.s contributions proposent de réaliser une « virgule » en déviation de Pau pour éviter le « rebroussement » en gare de Pau. D'autres contributions posent la question de la nécessité de mettre à niveau la capacité des voies entre Artix et Oloron-Sainte-Marie pour faire passer les convois de ferroutage.

En raison des fortes contraintes d'exploitation, notamment en vallée d'Aspe, certaines contributions alertent sur les coûts d'exploitation importants qui seront supportés par les opérateurs ferroviaires et qui impacteront les tarifs de transport dans un contexte de libre concurrence et de service librement organisé. Elles recommandent de s'assurer de candidatures effectives d'opérateurs prêts à s'engager sur ces services avant de prendre la décision de réaliser l'infrastructure.

En parallèle est posée la question des aides diverses (opérateur ferroviaire, plate-forme de ferroutage, subventions exceptionnelles d'équilibre et d'équipement pour les transporteurs) et du financement de ces éventuelles aides.

Certaines contributions posent la question de la rentabilité du ferroutage en deçà de 350 kms.

Enfin, certaines contributions posent la question de la répartition des circulations dans la journée et la nuit et la compatibilité avec la nécessité de garder des périodes de nuit pour l'entretien régulier de l'infrastructure ferroviaire.

- L'évaluation du volume et de la nature des marchandises captables par le service.

Certain.e.s contributeurs et contributrices contestent la pertinence des objectifs quantitatifs de volumes de marchandises et de nombre de camions captables par les services envisagés par le maître d'ouvrage, en l'absence d'une étude de marché auprès des entreprises concernées localement et régionalement (chargeurs, transporteurs).

*« Quelles sont les marchandises qui vont transiter sur cette nouvelle voie de fret, d'où viennent-elles, à qui sont-elles destinées, et par qui sont-elles produites ? »*

Atelier thématique Impacts environnementaux

Certaines contributions estiment que les perspectives annoncées par le Maître d'ouvrage sont irréalistes au regard du nombre de poids lourds constaté ces dernières années à la traversée du tunnel du Somport et de l'estimation qui avait été établie par les études lancées en 2016 par la Région Nouvelle-Aquitaine.

*« Le potentiel de trafic de marchandises est pourtant bien moindre. Les évaluations socio-économiques de Pau au tunnel du Somport, objet du lot 6 du projet européen 2016-EU-TA-0210-S, ont montré que le potentiel de transport de marchandises est de seulement 700kt/an selon la délibération [17] page 100. Ainsi, transférer au ferroutage 10 à 15% des poids lourds, soient 60 à 90 poids-lourds, qui passent par Oloron-Sainte-Marie serait déjà une belle réussite »*

Contribution sur la Plateforme internet

Certain.e.s contributions considèrent que même si les objectifs de trafic présentés étaient atteints, il resterait suffisamment de camions sur la RN134 pour continuer à créer des risques d'accidents.

*« Les 30% restant et les poids-lourds liés au trafic local représentent environ 300 à 500 poids-lourds par jour. Il y aura une diminution mais qui n'empêchera pas les problèmes actuels de la RN 134 qui seront toujours présents, tels que les accidents et les difficultés de circulation. Ainsi, le trafic des poids-lourds à Oloron-Sainte-Marie serait diminué, au mieux, de seulement 35%.*

*Certain.es posent la question de la part réservée aux marchandises locales retenue dans les prévisions de trafic. »*

Contribution sur la Plateforme internet

Certain.e.s citoyen.ne.s posent la question de la part de l'offre dont pourraient bénéficier spécifiquement les entreprises locales

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

Réunion de lancement

Les débats ont en outre ont fait remonter une inquiétude de certain.e.s habitant.e.s du périmètre du projet concernant le transport de matières dangereuses et les risques (sécurité et pollution) qu'elles peuvent faire encourir en cas d'accident.

- Arbitrages des sillons entre les services de transport de marchandises et les services de transport de voyageurs

En partant du nombre de circulations quotidiennes autorisées par les caractéristiques de l'infrastructure, certain.e.s. citoyen.ne.s interrogent le Maître d'ouvrage sur l'évolution dans le temps des priorités données aux différents services de transports : en cas de demande plus forte que prévue pour le ferroutage, une priorité ne sera-t-elle pas donnée au ferroutage par rapport au transport de voyageurs ?

- Le matériel roulant

Comme pour le matériel ferroviaire destiné aux services de transport de voyageurs, certaines contributions ont alerté sur la nécessité de disposer d'un parc spécifique de motrices compatibles avec les contraintes de l'infrastructure (réseau français et espagnol) et affectées en priorité à la ligne entre Artix et Canfranc – Huesca - Saragosse et, pour cela, d'anticiper la commande de ces motrices. Elles précisent que, contrairement au parc TER dont l'acquisition relève de AOM régionale, les motrices des convois de marchandises devront être détenues par l'opérateur qui se portera candidat pour exploiter la ligne ce qui, d'après ces contributeurs.trices, justifie d'obtenir des engagements en amont du projet d'infrastructure compte tenu de l'exploitation en Service librement organisé.

Le choix du type des wagons de ferroutage fait aussi l'objet d'un questionnement d'une partie du public qui analyse les matériels spécifiques disponibles sur le marché et alerte sur le fait que les wagons Modalhor qui ont l'avantage d'être français sont néanmoins plus lourds et nécessiteront donc plus de puissance de traction à convoi d'égale longueur. Les mêmes recommandent la nécessité d'anticiper la recherche et l'engagement de l'opérateur pour garantir que le matériel sera disponible à la mise en service de la ligne et confirmer la puissance de traction nécessaire pour atteindre la longueur de convoi cible du projet.

### 3-1-5 Les impacts sur la vie quotidienne

- Passages à niveau et franchissements

Des contributions exprimées lors de l'atelier thématique sur les franchissements et passages à niveau et sur la plateforme internet, montrent l'inquiétude de certain.e.s quant à la fermeture des passages à niveau ou des franchissements libres sur le tronçon au sud de Bedous (partie non circulée actuellement) et qui mettra en cause des usages mais aussi des activités économiques en coupant des territoires en deux ou en accroissant les déplacements pour franchir la voie. Ces inquiétudes s'expriment autant sur le tronçon à remettre en service que sur la section Pau Bedous actuellement en service mais dont l'augmentation prévue des circulations ferroviaires imposerait la fermeture de passages à niveau et la déviation des circulations.

*« Une vérification sur le terrain montre que ces passages sont indispensables : activité agricole (passage de troupeaux et de véhicules), itinéraires de promenade et de randonnée (dont le GR10 à Etsaut), usages pour les riverains, itinéraires de jonction avec une route départementale ou communale.*

*Si SNCF-Réseau ferme effectivement ces 8 passages, des activités économiques et des services touristiques seront anéantis. Dans ce cas, on peut craindre qu'une voie ferrée protégée par une double clôture, avec un seul arrêt en haute Vallée d'Aspe, ait les mêmes inconvénients qu'une autoroute, avec une infrastructure coupant la Vallée d'Aspe en deux. Les conséquences seraient incalculables pour une économie de montagne, mais aussi pour la qualité de vie de chacune et de chacun.*

*Avec la perspective d'un « mur » isolant deux parties de la Vallée d'Aspe, la SNCF est-elle en mesure de proposer des solutions techniques garantissant que la Vallée d'Aspe conservera ses axes de circulation (pédestre, cyclables, routiers, agricoles) utiles au quotidien ? »*

Contribution sur la plateforme internet

Certains agriculteurs alertent sur les conséquences et les difficultés encourues sur ces suppressions.

*« Agricultrice à Bedous, j'exprime une vive inquiétude concernant le projet de suppression du passage à niveau situé au lieu-dit Suberlarché. Cette suppression représenterait un handicap structurel majeur pour mon exploitation, qui risque d'être fragmentée. Mon outil de production repose sur deux sites : un bâtiment d'élevage à Suberlarché et un autre à Bedous. Avec mon mari, nous exploitons également une boutique de vente située à Bedous, où nous écoulons 80 % de notre production. Nous empruntons régulièrement le passage à niveau concerné, que ce soit pour déplacer des animaux, des engins agricoles ou assurer la continuité de nos activités. Il nous a été proposé un raccordement via le chemin menant au Permayou, mais cette solution soulève pour nous des problématiques importantes. »*

Contribution atelier 4 : impact socio-économiques

Certaines contributions mettent en cause l'apparente absence d'étude amont de sécurité préalable à la présentation aux usagers. Elles se livrent à une description des facteurs pris en compte par la SNCF pour déterminer si un passage à niveau doit être fermé et se livrent à une analyse des options de sécurisation retenues par la SNCF et qui sacrifient les « petits passages à niveau » pour limiter les investissements.

*« Pourquoi le maître d'ouvrage préfère-t-il supprimer beaucoup de passages à niveau peu fréquentés plutôt que de déniveler quelques passages à niveau très fréquentés ? »*

Contribution sur la plateforme internet

Pour les passages à niveau conservés, certain.e.s citoyen.ne.s s'inquiètent de la fréquence et de la durée des fermetures et craignent des attentes et des ralentissements de circulation routière, notamment dans les agglomérations.

*« Il serait utile de connaître la durée de fermeture d'un passage à niveau pour chaque type de train.*

*Sur le trajet Oloron-Bedous, il est prévu 6+3+2+10=21 A/R par jour, dont 7 de nuit. Il reste donc 21-7 = 14 A/R dans la journée, soit 28 trains.*

*En prenant une durée moyenne de fermeture de 3 min, les passages à niveau de Bidos ou de Bedous seraient donc fermés 3x28=84 min par journée de 12 h.*

*Pendant les 12 h environ de journée active ces passages à niveau seraient donc fermés environ 84 min/(12x60min)=12% du temps, ce qui commence à ne pas être négligeable... »*

Contribution sur la plateforme internet

Divers passages à niveau particuliers ont été évoqués par des citoyen.e.s avec les conséquences que leur fermeture entraînerait pour eux. Ils et elles ont souhaité qu'une concertation fine soit menée sur le terrain avec les habitant.e.s et en associant les responsables communaux avant le dépôt de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) si le projet était poursuivi.

En cas de création d'ouvrages de franchissement, des citoyen.e.s ont évoqué l'utilité de créer des voies piétonnes et cyclables.

- Nuisances (bruit, vibrations)

Un certain nombre de contributions s'inquiètent du bruit et des vibrations générés par la circulation des trains auxquels ils seront exposés en particulier pour des habitations proches de la voie ferrée et la nuit. Elles alertent sur l'amplification liée à l'encaissement de la vallée. Certaines évoquent des règles de calcul difficiles à comprendre.

*« Compte tenu de la configuration de la vallée d'Aspe, LE BRUIT SERA AMPLIFIÉ, raisonnera sur les hauteurs, et sera présent LA NUIT en continu (14 passages), contrairement à aujourd'hui (pas de camions et pas de train). »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Propriétaire d'un appartement de la résidence La Baline située en bordure de la voie ferrée en sortie sud du tunnel d'Oloron, je souhaiterais, dans le cadre de la consultation menée, exprimer mes plus vives préoccupations au regard des nuisances causées par le trafic de marchandises prévu à hauteur de 350 équivalents camions par jour, soit 3 trains A/R de jour et 7 trains A/R de nuit (aucun train aujourd'hui). L'immeuble se trouve touché non seulement par le bruit, mais également par les vibrations, les fondations et le sous-sol jouxtant le tunnel. »*

Contribution sur la plateforme internet

Des citoyen.ne.s demandent si des mesures pour protéger du bruit et pour indemniser les riverains seront envisagées.

*Quelles mesures seront mises en place pour limiter les nuisances sonores ? Par ailleurs, une inquiétude est exprimée concernant la dévalorisation des biens immobiliers situés à proximité de la ligne...Enfin, il est également souligné que des nuisances sonores excessives pourraient dissuader les touristes de venir, compromettant ainsi l'attractivité de la région.*

Contribution sur la plateforme internet

D'autres contributions interrogent sur l'impact sur la santé humaine que pourraient avoir la proximité de cette ligne en lien avec le bruit et les vibrations.

- Phase travaux : gestion des nuisances (mobilité, interruption des circulations actuelles...)

Un certain nombre de contributions évoquent les nuisances qui pourraient accompagner les périodes de travaux : la poussière liée aux terrassements et transports de matériaux, l'accroissement des circulations de poids lourds sur le réseau routier secondaire, les perturbations et arrêt éventuels des services ferroviaires, sur le tronçon Pau-Bedous.

*Concernant les pollutions liées à la poussière, quelle eau sera utilisée pour la poussière qui sera brumisée ? Cela pourrait être, par exemple, de l'eau de pluie.*

Atelier thématique n° 3 impacts environnementaux



- La maîtrise foncière : expropriation, baisse de valeur des biens

Certaines contributions demandent de préciser la localisation des 150 parcelles que le projet nécessiterait d'acquérir.

*« Serait-il possible d'avoir plus de précision sur les 150 parcelles concernées dans le cadre de la maîtrise foncière (page 38 de votre document)*

*Pouvez-vous préciser ce que signifie "la bande de 50 m de part et d'autre de la ligne ferroviaire entre Pau et les Forges d'Abel"(page 46), en zone pavillonnaire?*

*Où seront positionnés les écrans acoustiques à Bidos?*

*Quelle est l'emprise foncière d'une création de voie en tiroir à Bidos? »*

Contribution sur la plateforme internet

Certain.e.s contributions évoquent une préoccupation de perte de valeur des biens immobiliers et la possibilité d'une indemnisation.

*« Des indemnisations seront-elles prévues pour compenser la perte de valeur des propriétés impactées »*

Contribution sur la plateforme internet

A la réunion de clôture, une personne interpelle la tribune, inquiète sur le calcul des décibels et demandant des explications sur le « bruit moyenné ».

*« Dans une brochure de la SNCF faite avec France Nature Environnement, on nous explique qu'il ne faut pas confondre le bruit instantané et le bruit moyenné. Pour la réglementation et pour voir si un train fait vraiment du bruit, on ne prend pas le bruit à son passage, mais on prend le bruit et on le lisse sur le temps de passage de tous les trains. ... Qu'est-ce que c'est que ces histoires de réglementation qui font qu'on lisse le passage des trains sur toute la durée de la journée »*

### 3-1-6 Les impacts sur le milieu naturel

Pour un certain nombre de contributions provenant de citoyen.ne.s et d'associations de défense de la nature, le projet permettrait de réduire la circulation automobile et particulièrement le nombre de camions circulant sur la RN124. A côté des conséquences sur la sécurité routière qui contribuent aux enjeux socio-économiques, ils identifient la contribution de cet objectif à la protection de la nature par la diminution de la pollution par le gaz d'échappement localement et par la diminution des émissions de gaz à effet de serre sur un plan plus large.

*« Le projet de prolongement de la ligne jusqu'à Canfranc me paraît être une évidence pour limiter la circulation routière et la pollution. »*

Contribution sur la plateforme internet

*« Ce projet ferroviaire sera rentable car il est utile à la société, en phase avec les objectifs de baisse des émissions de carbone dans les transports. »*

Contribution sur la plateforme internet

Certain.e.s regrettent l'absence d'un bilan carbone dans le dossier de concertation pour évaluer l'apport réel du projet.. d'autres s'interrogent sur l'effet néfaste de ce projet sur l'environnement.

*« ...Ce projet de train qui sera IRREVERSIBLE est déjà un projet du passé La décarbonation c'est le mot magique Mais alors on décarbone quoi quand on prévoit des travaux colossaux dans une vallée au point de penser à brumiser le chantier à cause de la poussière...quand on sait qu'il y aura destruction de la faune et de la flore avec les produits phytosanitaires mis sur le ballast, qui finiront fatalement dans le gave.. »*

Contribution sur la plateforme internet

Des citoyen.ne.s attirent l'attention sur la sensibilité particulière de la vallée d'Aspe située au cœur du Parc National des Pyrénées du point de vue environnemental. Elles identifient des secteurs particuliers de la vallée (Zones de sensibilité majeure ZSM) ou la présence d'espèces à protéger (vautour percnoptères, grenouille des Pyrénées, chauve-souris...) et demandent des évaluations d'impact.

« Dans une zone Natura 2000, avec un parc national à proximité, et en période de fragilisation climatique, comment est-il possible de mener à bien un projet d'une telle envergure et avec un impact carbone important, sans compter toutes les nuisances au niveau de la biodiversité ? Comment est-il possible de ne pas nuire à l'environnement dans une période d'accélération du changement climatique ? »

Contribution atelier n°3 sur les impacts environnementaux

L'effet du bruit et des vibrations liées aux circulations routières mais aussi, potentiellement des futurs convois ferroviaires sur la faune est évoqué par certain.e.s citoyen.ne.s.

Certaines contributions émettent des recommandations pour éviter les risques de pollution des eaux, notamment du gave : éviter l'utilisation de produits phytosanitaires pour entretenir l'emprise ferroviaire, réaliser des dispositifs anti-déraillement sur tous les tronçons où la voie ferrée jouxte le gave.

Certain.e.s citoyen.ne.s demandent de prévoir des mesures compensatoires ERC (Eviter-Réduire- Compenser) pour les colonies de chauve-souris.

Pour certain.ne.s, le rail constituerait un « itinéraire bis » en cas de catastrophe climatique comme celle du 7 septembre qui a fermé la RN134 (voir aussi vallée des Merveilles dans les Alpes). Contributions déposées aussi bien par des français que par des espagnols

### 3-1-7 Les impacts socio-économiques

Lors de l'atelier dédié aux impacts socio-économique, une partie du public a exprimé le fait qu'elle s'attendait à échanger sur un projet de bilan économique présenté par le Maître d'ouvrage et s'est étonnée que les études réalisées à ce stade dans le cadre des programmes financés par l'Europe depuis 2016 n'aient pas permis de l'établir. Ce constat se retrouve aussi dans des contributions déposées sur la plateforme internet.

« Pourquoi réalisez-vous actuellement cette concertation sachant que vous faites sous-traiter à la SOCIETE RAIL CONCEPT LA REALISATION DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE de MARS à JUIN 2025?

\*\*\*\*Comment EST-CE POSSIBLE DE REALISER UNE CONCERTATION sur un tel projet SANS DISPOSER D'AU MINIMUM SON BILAN socio-économique ? »

- Impacts attendus sur le tourisme

Un certain nombre de personnes lors de l'atelier sur les impacts socio-économiques, ont souhaité réfuter le lien entre la réouverture de la ligne ferroviaire et l'attractivité touristique

« Ces dynamiques existaient déjà avant le train. Les habitants de la vallée n'ont pas besoin du train pour cela, en particulier des trains de marchandises. Les porteurs de projet doivent cesser de tromper les habitants. »

Pour d'autres, les nuisances provoquées par le train, notamment le bruit, les travaux de remise en état de l'infrastructure, auront même un effet négatif sur le tourisme.

« Le nombre de trains fret prévus dans le projet est 10 trains aller/retours, 8 trains affectés au ferroutage. Cela n'est pas propice à développer du tourisme. Comment cela pourrait-il être propice aux personnes habitant à Osse-en-Aspe, par exemple ? »

Intervention lors de l'atelier sur les impacts socioéconomiques

D'autres participant.e.s trouvent que le tourisme est suffisamment développé et que certains sites de la vallée d'Aspe sont déjà saturés.

« Je souhaite souligner qu'il existe déjà des zones en haute-montagne qui sont interdites d'accès en raison d'une surfréquentation touristique. Il est important de promouvoir le tourisme, mais prenons l'exemple du plateau de Sanchèse, où il n'est désormais plus possible d'accéder en voiture, ou celui d'Ayous, où les parkings sont désormais payants afin de limiter l'afflux touristique Je m'interroge sur la nécessité d'augmenter encore le flux touristique dans la vallée, et me demande s'il ne serait pas préférable de répartir cette fréquentation. »

Intervention lors de l'atelier sur les retombées socio-économiques

« C'est bien pour les touristes, mais ils vont être nombreux, ça va être énervant »

Lycéen.ne rencontré.e lors de l'atelier mobile au Lycée d'Oloron Sainte Marie

Également, a été évoqué que le développement du tourisme pourrait avoir des effets négatifs sur la possibilité de se loger dans la vallée.

*« Il existe également des difficultés de logement pour les habitants locaux de la vallée. Selon moi, il serait plus pertinent de privilégier les habitants pour l'accès au logement, plutôt que de prioriser les touristes. Si le projet venait à se réaliser, cela risquerait d'intensifier la pression sur l'hébergement local »*

Contribution sur la plateforme internet

D'autres contributions citent, à l'inverse, des exemples d'animations touristiques directement liées au train et qui pourraient être développées ou servir d'exemples : GEOLVAL, Terra aventura en vallée d'Aspe, Shiva Viajes à Jaca, train touristique de la Société ALSA (contribution sur la plateforme internet). Il est suggéré de réunir autour d'une table les différentes associations concernées pour les faire réfléchir à la valorisation de la réouverture en matière touristique.

- Impacts liés aux travaux de restauration de l'infrastructure et à son exploitation future

Certain.e.s citoyen.ne.s auraient attendu dans le dossier de concertation des informations sur les retombées de la période de travaux de réouverture en termes de recrutements locaux et de bénéfice pour les entreprises locales, au-delà des retombées temporaires en matière hôtelière et de restauration.

*« Pour s'engager sur le sujet des retombées socio-économiques, je suis très surprise de lire dans le dossier de concertation, que « les besoins en matière de recrutement ne sont à ce jour pas connus ». Pendant la phase de chantier, il n'est pas mentionné quelles entreprises vont participer aux travaux et il est écrit qu'il pourrait y avoir créations d'emplois directs, mais il n'est pas précisé lesquels »*

Intervention lors de l'atelier sur les impacts socioéconomiques

Des questionnements sur les nuisances en phase travaux ont aussi été évoquées, notamment les conséquences des circulations routières de poids lourds sur le réseau routier local, liées au transport des matériaux nécessaires à la plateforme ferroviaire.

En matière d'exploitation, des questions ont été posées concernant le personnel ferroviaire nécessaire au fonctionnement et à l'entretien de l'infrastructure et du matériel roulant, notamment sur la perspective de localisation d'un centre d'entretien du matériel à proximité du territoire de projet.

- Impacts économiques liés à la perspective de service ferroutage

Certaines contributions interrogent sur les retombées locales effectives du transport de marchandises par ferroutage.

*« Il est fait état de l'effet tunnel, soit d'un effet qui ne profite qu'à l'arrivée et au départ de train, avec un désert sur le milieu de la ligne »*

Intervention lors de l'atelier sur le fret ferroviaire

Certaines contributions élargissent le propos et considèrent que le trafic de marchandises, donc le projet, bénéficiera plus à l'Espagne qu'à la France. Elles s'appuient sur le volontarisme de l'Aragon pour moderniser le tronçon Canfranc-Saragosse, sur le poids de la plate-forme multimodale de Saragosse ainsi que d'autres plateformes en cours de développement (Terruel,...), sur les gros projets industriels (Stelantis,...) auxquels les représentants de la Communauté d'Aragon ont fait référence lors de l'atelier thématique Transport de marchandises et report modal et la séance de clôture.

D'autres contributions à l'inverse considèrent que l'ouverture d'une nouvelle traversée des Pyrénées en complément des corridors Est et Ouest est une nécessité pour les relations entre la France et L'Espagne et plus largement, au niveau européen.

*« Lorsqu'on examine la chaîne des Pyrénées dans son ensemble, force est de constater un net déséquilibre dans les relations ferroviaires internationales très en faveur de l'Occitanie qui possède 3 lignes et 5 voies dont 2 à écartement Européen.*

*La Nouvelle-Aquitaine avec sa ligne à 2 voies par Hendaye (fermée au trafic voyageur international depuis les travaux du Y Basque) peut espérer des jours meilleurs à partir de 2028 avec 2 voies à double écartement entre Irun et Astigaraga ( Guipuzcoa).*

*Cette double voie sera dès son ouverture utilisée par le RER Basco-Landais entre San Sebastian et Dax en plus des trains de fret et de passagers internationaux. Elle risque donc d'être très sollicitée d'autant que son doublement par la LNSO n'est pas à attendre avant 2050... »*

Contribution sur la plateforme internet

Concernant la zone d'Artix, certain.e.s participant.e.s considèrent que la réalisation de la plate-forme multimodale redynamisera l'activité ferroviaire de la zone quand d'autres alertent sur l'afflux de camions qui engorgera la voirie.

*« Je suis employeur sur les plateformes d'Artix, Lacq, Mourenx... le ferroviaire a besoin de débouchés, sinon il quittera le secteur. Mon personnel vit dans les communes autour de Monein, d'Oloron, etc... J'ai une pensée pour les maires qui expriment leurs craintes légitimes sur le retour d'un trafic ferroviaire fret. Mais si mon activité (ferroviaire) disparaît faute de développement, n'y a-t-il pas un risque de destruction de l'emploi local ? Puis le risque de voir des habitants actifs quitter les villes et villages pour rejoindre un autre bassin d'emploi... »*

Contribution sur la plateforme internet

- Amélioration de la sécurité routière sur la RN134

L'amélioration de la sécurité routière et la diminution de la pollution de l'air, notamment en agglomération qui découlerait de la diminution du nombre de camions, sont considérées par un certain nombre de contributeurs et contributrices comme des bénéfices socio-économiques si on considère la valeur de la santé humaine.

*« Concernant l'accidentologie des poids lourds et véhicules légers présentée, il est nécessaire de se recentrer sur les accidents de poids lourds. L'intervenante précise avoir recensé 35 accidents en vallée d'Aspe depuis l'ouverture du tunnel. Sur ces 35 accidents de poids lourds, 13 sont des accidents de transports de matières dangereuses, soit 37%. Sur ces 13 accidents, 2 ont conduit à des pollutions majeures du gave ; soit 100% des accidents qui ont impacté le gave sont dus au transport de matières dangereuses. »*

Atelier sur les impacts environnementaux

*« Le train serait moins de CO2 et moins d'accidents sur la route provoqués par les camions qui polluent le gave d'Aspe . Et l'éboulement d'un tronçon de la RN 134 ne fait que confirmer qu'il faut faire se choix, le choix du train et libérer cette route qui sature ».*

Plateforme internet

*« En vallée d'Aspe, nous nous rendons tous compte que nous mettons moins de temps pour aller à Oloron depuis les intempéries de septembre et l'arrêt de la circulation des poids-lourds. Cela ne va pas durer »*

Plateforme internet

*« Report du maximum de trafic poids-lourds sur des wagons adaptés afin de réduire le risque d'accident et la pollution »*

Plateforme internet

- Participation à la résilience de la vallée et des échanges frontaliers

Certaines contributions mettent en avant le rôle joué en tant qu'alternative d'accès au territoire par l'infrastructure ferroviaire lors de catastrophes météorologiques récentes (exemple de la vallée de la Roya)

- Impacts sociaux lié au transport de voyageurs

Divers avantages sociaux sont évoqués par des citoyen.n.es :

- L'intensification des échanges humains entre le Béarn et l'Aragon : étudiants, déplacements de travailleurs occasionnels ou transfrontaliers ;
- Plus largement l'intensification des échanges au sein de l'inter-région (vallées adjacentes, Bigorre, Landes,..et vers l'Espagne ;
- L'autonomie des déplacements pour des publics ne disposant pas de voitures ou souhaitant s'en dispenser ;
- L'élargissement de l'accès aux aménités de la vallée d'Aspe

Les contributions concernant la localisation des haltes et leurs conditions de desserte mettent l'accent sur les retombées qui pourraient être attendues des choix du Maître d'ouvrage pour les communes desservies.

### 3-1-8 Questionnements sur l'opportunité, la soutenabilité économique, le financement, les scénarios alternatifs

- **Débats de l'opportunité du projet**

**Pour défendre l'opportunité du projet, certaines contributions s'appuient sur ces arguments :**

- Favoriser les échanges transfrontaliers de personnes et de biens et plus largement au sein de l'Europe ;
- Favoriser les échanges culturels au sein de l'Europe ;
- Lutter contre le changement climatique en décarbonant les transports ;
- Améliorer la qualité de l'air et diminuer les nuisances sonores ;
- Diminuer l'accidentalité des routes ;
- Améliorer la résilience des territoires ;
- Favoriser l'autonomie des publics fragiles ;
- Favoriser le développement économique des territoires.

**D'autres contributions insistent sur l'intérêt spécifique d'une traversée centrale du massif pyrénéen empruntant la vallée d'Aspe en appuyant sur les avantages suivants :**

- L'emprise de la voie ferrée existe ce qui limite les impacts fonciers et environnementaux ;
- L'infrastructure, en particulier les ouvrages d'art, est en état satisfaisant de conservation et compatible avec une mise aux normes modernes et une électrification, ce qui contribue à diminuer fortement la complexité et le coût des travaux par rapport à une nouvelle infrastructure ;
- Les ouvrages d'art sur le tronçon à remettre en service constituent une richesse patrimoniale que la réhabilitation permettrait de mettre en valeur ;
- Le projet permettrait de limiter le trafic de poids lourds sur la RN134 et de diminuer l'accidentalité ;
- Les autorités espagnoles ont anticipé la mise à niveau du réseau ferroviaire entre Canfranc et Saragosse qui dispose d'une plate-forme multimodale de premier plan ;
- Les deux territoires ont une histoire commune et des échanges de population préexistants ;
- La vallée d'Aspe présente un potentiel ;
- Le tracé de la voie ferrée favoriserait la découverte des paysages de la vallée d'Aspe et serait favorable à l'opération d'un train touristique ;
- Le projet pourrait être une « amorce » pour évaluer l'opportunité d'une traversée centrale par un « tunnel de base ».

**Certaines contributions, à l'inverse, opposent des arguments à la soutenabilité du projet, « projet du passé » :**

- Les caractéristiques géométriques et topographiques de la ligne imposeront des contraintes fortes d'exploitation, notamment du transport de marchandises qui induiront des coûts de transport qui seront difficilement attractifs pour les opérateurs et qui se répercuteront sur les tarifs pour les services en libre organisation ;
- La modernisation du réseau entre Canfranc et Saragosse aboutira-t-elle à une entière compatibilité avec les caractéristiques cibles du projet (écartement UIC, électrification, ERTMS) ;
- Le tracé dans la haute vallée présente une vulnérabilité aux risques naturels (avalanches, inondations, chutes de roches, coulées de boue) et l'exploitation est dépendante des conditions hivernales de haute altitude (avalanches, neige) qui peuvent impacter la pérennité de l'infrastructure et la fiabilité de l'exploitation ;
- Le transfert modal des marchandises de la route vers le rail ne paraît pas réaliste en l'absence d'une volonté forte des deux Etats pour mettre en place une interdiction du trafic routier de transit ou un péage dissuasif ;
- En l'absence d'études de marché fiables et précises, on ne peut avoir confiance aux prévisions de fréquentation et de volume de marchandises captables ;
- Le nombre important de tunnels et l'encaissement de la haute vallée d'Aspe ne sont pas propices à une découverte de paysages du même intérêt que les vallées d'Artouste ou le train jaune ;
- Le projet génère un impact environnemental et des nuisances pour la population de la vallée qui risquent de se cumuler avec celles provoquées par la RN134 (bruit, circulation, séparation en deux de

la vallée et de l'urbanisation, impact sur les déplacements de part et d'autre de la voie ferrée, risques de perturbation de circulation aux passages à niveau, ...).

- « *Projet qui obéit à une économie mondiale que je refuse* »
- Des données fournies par des contributeurs sur des fréquentations jugées trop basse. Données de fréquentation citées dans le dossier de concertation, par ailleurs contestées par certains

Un contributeur renvoie sur le rapport public thématique de la cour des comptes « *La fréquentation de la section entre Oloron et Bedous est extrêmement faible, avec environ 40 voyageurs par jour en juillet, qui est le mois le plus fréquenté, donc au maximum environ 15 000 voyages par an. Or, le coût total (infrastructure et fonctionnement) peut être estimé à 4,6 M€ par an, soit 307 € par voyage. Le prix du billet (5,5 €) ne couvre donc qu'à peine 2 % du coût total (...). Un train TER diesel transportant 10 voyageurs (comme, par exemple, entre Saumur et La Roche-sur-Yon) émet 539 grammes de CO2 par voyageur-kilomètre, soit une pollution près de cinq fois plus élevée qu'une voiture occupée par 1,9 voyageur. Le train ne présente donc un intérêt écologique que s'il transporte suffisamment de voyageurs, de préférence sur un réseau électrifié : les régions doivent intégrer cette dimension dans leurs choix d'investissements dans les infrastructures, notamment s'agissant des lignes peu fréquentées.* »

### **Certaines contributions, enfin, marquent une évolution du point de vue, un point de vue nuancé ou conditionnel sur l'intérêt du projet.**

- Certains.e.s affirment avoir soutenu le projet de réouverture pour renforcer et étendre le service de TER mais ne plus soutenir une offre privilégiant le transport de marchandises qui va avoir un impact fort sur la vie et l'environnement des habitants de la vallée et dont l'objectif de transfert modal des marchandises vers le rail ne semble pas réaliste. D'autres contributions soutiennent le projet mais le conditionne à une garantie de suppression des poids lourds routier en transit.
- La suppression des possibilités de franchissement de l'emprise de la voie ferrée, les nuisances sonores, le transport de matières dangereuses par le train à proximité des maisons, la dévalorisation des biens immobiliers situés le long de la voie ferrée, inquiètent certains citoyens directement ou indirectement exposés.

Une contribution explique que : « *la vallée d'Aspe ne doit pas se contenter de regarder passer les trains (en plus des camions)* » et propose une étude prospective : « *Comment voit-on le piémont oloronais et ses vallées en 2035 ?* » afin que ce projet puisse être accepté complètement il doit « *être structurant localement afin que les bénéfices globaux que cette liaison internationale offre, puissent ruisseler sur l'ensemble de la région. Ce ruissellement ne pourra exister que si il existe aujourd'hui une vision claire (définie avec l'ensemble des acteurs économiques, touristiques, ...) de la place et de l'image que l'on souhaite donner, au-delà du Béarn, du piémont oloronais et de ses vallées après l'ouverture de la liaison.* »

#### **• Débats de l'opportunité du projet sur des facteurs liés à soutenabilité financière**

- L'estimation du coût du projet

L'estimation du coût du projet présenté par le dossier de concertation suscite de la part de certains.e.s une demande de détail et de source de l'estimation compte tenu de l'intégration récente d'un objectif de mise en place d'un service de ferroutage qui modifie le périmètre et les caractéristiques des infrastructures nécessaires. Ils demandent si l'estimation qui découlait des études antérieures (Lot 6) a été actualisée pour prendre en compte les évolutions techniques et des prix entre-temps

« *Pourquoi le maître d'ouvrage a-t-il annoncé un coût de 450M€ à septembre 2024, sachant que ce coût correspond à une estimation de 2020 sans électrification, sans réaménagement du tunnel ferroviaire du Somport, sans travaux du terminal de transbordement d'Artix, sans ferroutage et sachant que le maître d'ouvrage ne validait pas cette estimation en 2021 et s'attendait déjà à un montant bien supérieur ?* »

Contribution sur la plateforme internet

De même, le périmètre à prendre en compte pour évaluer le coût (et les enjeux de l'opération) doit être étendu, selon certaines contributions, aux travaux de remise en état du tunnel du Somport, à l'aménagement d'une plate-forme de ferroutage, à la mise à niveau éventuelles de l'infrastructure ferroviaire entre la plate-forme de ferroutage et la gare de Pau, à l'achat des matériels ferroviaires spécifiques pour le ferroutage et pour améliorer la disponibilité des autorails du TER.

« Le maître d'ouvrage valide-t-il l'estimation de 1 400M€ de la réouverture complète de la ligne de Pau à Canfranc en incluant l'électrification, les travaux dans le tunnel ferroviaire du Somport et les travaux liés au ferroutage ? »

Contribution sur la plateforme internet

- Le financement du projet et ses coûts d'exploitation

Certaines contributions s'interrogent sur le financement exclusif du projet par la Région Nouvelle-Aquitaine, sur l'absence apparente de participation financière du Maître d'ouvrage et de soutien financier de l'Etat (position affichée par le COI) alors que les objectifs concernant le transport des marchandises et le transport international de voyageurs dépassent les compétences d'Autorité régionale d'organisation de la mobilité (AOM) de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Au final qui va financer ?

« Dans la mesure où cette ligne de fret ne sera pas rentable (songeons aussi au péage ferroviaire que devront payer les transporteurs), quelle collectivité publique subventionnera le transport de marchandises sur le rail dans le Béarn ? L'État ? La Région ? Quel montant Alain Rousset est-il prêt à inscrire au budget de fonctionnement de la Région Nouvelle-Aquitaine pour financer le transport de voyageurs ET de fret en Haut- Béarn ? »

Certaines contributions se livrent à une analyse des coûts d'exploitation afférents aux différentes offres de transport dans le contexte contraint par les caractéristiques géométriques et environnementales de la ligne. Elles posent la question de la soutenabilité des coûts et charges que devront supporter les futurs opérateurs des « services en libre organisation » et, en conséquence, de la probabilité de candidatures pour ces services. Elles alertent sur la nécessité, si le projet est maintenu, d'obtenir des engagements préalables de la part d'opérateurs ferroviaires ainsi que d'un candidat à la réalisation et à la gestion de la plate-forme de ferroutage. De même, elles posent la question du niveau de contribution financière de la Région Nouvelle-Aquitaine à l'exploitation annuelle du TER sur la nouvelle ligne par rapport au niveau moyen de contribution sur l'ensemble des TER de la Région.

Certaines contributions posent la question du coût des travaux qu'il serait nécessaire de réaliser sur la RN134 pour améliorer la sécurité routière et diminuer les nuisances.

« Lors de la réunion publique du 24/09/2024 à Oloron, il a été demandé par un participant que soit donné le coût financier de la route nationale, axe européen, pour la comparer avec le coût de remise en service de la ligne Pau- Canfranc. Le coût des accidents de camions provoquant des pollutions importantes du milieu aquatique du gave d'Aspe serait également une information intéressante à connaître. »

Certaines contributions interrogent le Maître d'ouvrage et la Région Nouvelle-Aquitaine sur l'utilisation des crédits envisagés pour cette opération pour réouvrir ou remettre à niveau certaines autres lignes ferroviaires secondaires de Nouvelle-Aquitaine.

Une contribution fait référence à une information du 16 octobre 2024 : « un nouveau coup dur doublé d'un coup double pour Pau – Canfranc – Saragosse et GPSO avec la confirmation que l'Europe ne financera pas les travaux en 2025 »

- Des alternatives au projet proposées
  - Alternatives aux échanges ferroviaires avec l'Espagne

Diverses contributions questionnent le manque d'alternatives concrètes présentées et analysées dans le dossier de concertation, d'informations sur les projets en cours, programmés ou projetés en matière de transport de fret international, notamment sur les deux extrémités des Pyrénées ainsi que de comparaisons de temps de parcours et de coût sur ces alternatives.

« Concernant les alternatives, avez-vous pensé à citer les autres projets de traversée ferroviaire ? Pourquoi leur abandon ? Y-a-t-il eu une étude des relocalisations possibles ? Pourquoi ne pas diminuer le transport plutôt que d'envisager de nouveaux trains ? »

« A-t-on envisagé des alternatives? Par ex, interdire catégoriquement le trafic de camions de + de x tonnes, en les obligeant à passer par Bariatou ou Perpignan. Quel est la rationalité de ces alternatives? »

« Une LGV est en cours de construction au Pays basque espagnol. La double voie à l'écartement européen devrait être opérationnelle en 2028 jusqu'à la frontière à Irun. Pendant ce temps, SNCF et Région Nouvelle-Aquitaine concentrent leurs efforts dans les Pyrénées Atlantiques, mais dans le Béarn. N'y a-t-il pas un paradoxe à concentrer autant d'efforts humains, techniques, financiers sur une ligne de montagne en Haut-Béarn, alors qu'à moins de 100 km de là, au Pays basque français, il y a urgence à moderniser un corridor ferroviaire à double voie électrifiée inscrit dans les réseaux de fret européens ? Pour que l'information du public sur les projets ferroviaires en Pyrénées Atlantiques soit complète, la SNCF est-elle en mesure de dire où en est l'adaptation de ses voies ferrées au Pays basque pour accueillir à terme des trains de voyageurs jusqu'à San Sebastian (voire Bilbao), et surtout davantage de fret transfrontalier ? Enfin, quel est selon la SNCF l'intérêt d'avoir deux liaisons transfrontalières dans les Pyrénées à moins de 100 km de distance ? »

« Pourquoi est-ce qu'on ne fait pas le train dans la vallée d'Ossau ? »

« Les très importants et onéreux travaux de rénovation de la ligne Pau Canfranc avec la réouverture du tunnel du Somport non pas de sens pour les raisons suivantes:

1. La capacité des deux points frontières d'Hendaye/Irun et de Port Bou/Cerbère ne sont pas saturées.

Elles offrent de capacités de développement suffisantes pour répondre aux besoins des marchés.

Il existe aujourd'hui plusieurs techniques adaptées aux écartements différents des voies et qui disposent d'importantes capacités de développement: wagons à essieux interchangeable opérés par Transfesa, logistique fer/route de transbordement, logistique fer/fer et wagons à essieux à écartement variables pas exploités

2. Ces capacités peuvent si besoin être augmentées que ce soit en technique conventionnel ou en technique multimodale.

3. Les conditions techniques d'exploitation de cette ligne au profil très accidenté et les fortes contraintes d'exploitation du tunnel hélicoïdal du Somport imposent des moyens de traction dimensionnés pour assurer la traction des trains. Par exemple ou 3 locomotives de fortes puissances dont 2 en tête du train et 1 en queue pour quelque centaines de tonnes.

Il en résulte un coût d'exploitation prohibitif qui mettra le mode ferroviaire hors marché.

Notons que l'accessibilité à Pau sera elle même déjà compliquée onéreuse.

Le dossier ne présente rien à ce sujet!

3. Les marchés ferroviaires se situent de part et d'autre des Pyrénées par les points frontière existants.

En conclusion, l'attention devrait être portée sur ces deux points frontières qui offrent beaucoup plus de capacités de développement au moindre coût. »

« Pourquoi le maître d'ouvrage n'a-t-il pas considéré l'achèvement du Y Basque, les travaux de la section Vitoria – Burgos et la réalisation du couloir Cantabrie – Méditerranée dans les hypothèses liées à l'absence de mise en œuvre du projet en pages 52 et 53 du dossier de concertation ? [MO 056] Une fois que le SERM basco-landais et le couloir Cantabrie – Méditerranée seront opérationnels, à quelle durée le maître d'ouvrage estime-t-il le voyage Pau – Saragosse par Saint-Sébastien ? [MO 057] Pourquoi le maître d'ouvrage n'a-t-il pas considéré le transport aérien entre Pau et Saragosse dans les hypothèses liées à l'absence de mise en œuvre du projet en pages 52 et 53 du dossier de concertation ? [MO 058] Pourquoi le maître d'ouvrage n'a-t-il pas considéré le transport à la demande ou la taxi collectif dans les hypothèses liées à l'absence de mise en œuvre du projet en pages 52 et 53 du dossier de concertation ? [MO 059] Comment le maître d'ouvrage anticipe-t-il la concurrence du tunnel du Perthus actuellement sous-utilisé et qui possède des profils et des caractéristiques bien plus avantageuses pour le transport de marchandises que la ligne Pau – Canfranc – Saragosse ? »

« Quitte à avoir une ambition de liaison européenne digne de ce nom, et qui susciterait davantage un intérêt de l'Etat français et de l'Europe, pourquoi ne pas relancer la traversée centrale des Pyrénées ? ... Pourquoi ne pas faire un tunnel de Jaca jusqu'après la vallée d'Aspe, pourquoi ne pas créer une nouvelle ligne avec une voie routière parallèle qui évite Asap, et qui évite Gurmençon? Pourquoi ne pas dévier Oloron par une voie ferrée de marchandises qui irait de Gurmençon jusqu'au Gabarn, le long de la voie routière que tout un bassin de vie attend depuis longtemps?... Je poursuis l'ambition qui devrait être poursuivie : pourquoi ne pas réaliser une nouvelle voie ferrée qui irait du Gabarn à Poey de Lescar, en parallèle d'une nouvelle route et connectée directement au bassin de Lacq? Cela relancerait la liaison Oloron-Pau également... Si on met en perspective ce projet de réouverture, et comme l'a ouvertement indiqué le Ministre des Transports aragonais, la volonté de l'Espagne est de se connecter avec le bassin de Lacq. Que l'on prévoie alors de répondre aux espagnols, sans nuire au Haut-Béarn et au centre de Pau. »



- Autres alternatives proposées

Plusieurs contributions ou interventions élargissent le débat en prônant une économie mettant en œuvre des circuits courts d'approvisionnement plutôt qu'en augmentant les flux de marchandises.

« Pourquoi ne pas diminuer le transport plutôt que d'envisager de nouveaux trains ? »

Contribution sur la plateforme internet

D'autres proposent d'utiliser l'emprise de la voie ferrée en haute vallée d'Aspe pour y aménager une piste pour les cycles et la randonnée qui bénéficierait au tourisme local et aux mobilités douces.

Certain.e.s contributions évoquent le « gaspillage financier » qui pourrait être investi dans d'autres projets.

« Plutôt que de créer une infrastructure coûteuse, y compris en fonctionnement et faiblement utilisée :

- créer de réels aménagements cyclables adaptés de Pau à Bedous, permettant des mobilités actives ( VAE notamment) pour un usage pendulaire dans les aires urbaines d'Oloron et de Pau d'une part, et un usage touristique sécurisé d'autre part.

- garantir la desserte existante par le TER train ( trop d'annulations)

- créer une liaison quotidienne ( et biquotidienne en période de ski et lors des "ponts" espagnols tels que "semana santa, puente del Pilar, puente de la Constitucion, 8 mai etc) via bus international de Pau à Huesca, interconnectée avec le train Huesca-Saragosse et avec le TGV Tarbes-Paris, desservant uniquement Pau, Oloron, Canfranc, Jaca , Sabinanigo et Huesca. Cette liaison Bus pourrait être portée par la Nouvelle-Aquitaine. »

Contribution sur la plateforme internet

« ...A défaut de réaliser une grande ambition, le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc tel qu'il est imaginé, ne sera qu'un gaspillage d'argent public pour uniquement des nuisances supplémentaires et aucune retombée pour notre territoire... »

Contribution sur la plateforme internet

### 3-2 Les réponses du maître d'ouvrage

SNCF Réseau, SNCF Gares&Connexions et la Région Nouvelle-Aquitaine ont répondu dans la mesure du possible aux différentes questions, à l'occasion de l'ensemble des réunions publiques et sur la plateforme internet (dernière réponse publiée avant la clôture de la concertation, le 18 décembre sur une contribution du 4 décembre). D'autres réponses ont été publiées en janvier 2025 après la clôture de la concertation. A la publication de ce bilan, 71 questions n'ont pas encore leur réponse. Le maître d'ouvrage publiera sur le site de la concertation, de nouvelles réponses au-delà de la date de remise de ce bilan.

Malgré le souhait de la maîtrise d'ouvrage de répondre avec complétude aux questions posées dans les contributions, certaines réponses pouvaient être incomplète, du fait entre autres, d'études encore en cours, d'absence d'opérateur de transport désigné.

Certaines réponses pourront également intervenir dans le cadre de la « concertation continue » qui pourra être organisée par le maître d'ouvrage si le projet est maintenu.

Il convient de noter que le maître d'ouvrage n'a souhaité répondre qu'aux contributions qui étaient clairement formulées sous forme de question et non à celles qu'ils considérés être un avis, alors qu'une question était sous-jacente. Les garant.e.s ont alerté sur ce point en lui indiquant toutes les contributions auxquelles il leur paraissaient nécessaire de répondre.

Les éléments ci-dessous résument ces réponses.

Concernant les modalités de concertation, notamment les localisations des réunions, le maître d'ouvrage a justifié les choix retenus qui avaient pour objectif de toucher le maximum de publics des territoires traversés ou non par la voie ferrée.

Concernant le risque de devoir changer de motrice sur le réseau espagnol si celui-ci n'était pas entièrement électrifié ou à l'écartement espagnol, le maître d'ouvrage répond que le projet espagnol prévoit l'électrification

et la mise à l'écartement UIC de l'ensemble du tronçon entre Canfranc et Saragosse mais que des motrices bi-mode (Euro9000) pourraient pallier un retard dans la programmation des travaux espagnols.

Concernant le gabarit prévu pour les tunnels et la longueur des convois qui pourraient les franchir, la SNCF apporte toute garantie sur la mise au gabarit LGP400 de l'ensemble des tunnels sur le tronçon français (à condition de surcreuser certains d'entre eux), afin de garantir le service de feroutage et précise qu'ils pourraient être franchis par des convois comportant 11 wagons et deux motrices. Elle a précisé que la traction pouvait se faire en toute sécurité et efficacité, grâce à un dispositif à deux motrices, une à l'avant et une à l'arrière du convoi, pour éviter une rupture de crochet

Concernant les voies d'évitement « en gare », le maître d'ouvrage confirme qu'elles pourront être de 450 m pour le croisement avec un train de fret ou de 150 m dans les autres cas sans préciser la répartition entre les deux. Il a été précisé qu'elles seront prévues dans le périmètre des haltes et conçues en cohérence avec les objectifs de sillons. Une suggestion de créer des dispositifs d'évitement en dehors des haltes a été évoqué pour apporter plus de souplesse dans le plan d'exploitation voire augmenter le nombre de « sillons » disponibles. Cette possibilité devra être étudiée en respectant les règles de cantonnement (deux trains ne peuvent circuler en même temps sur une même section de voie entre deux voies d'évitement).

Elle confirme que l'emprise de la voie ferrée a été ensevelie à la suite de l'éboulement de la RN134 à Urdos mais qu'une convention avec la DIRA garantit sa remise en état.

Concernant les franchissements et passages à niveau, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il poursuivrait la concertation sur le terrain et pour chaque franchissement concerné, avec le public et les élus des communes concernées. Des réponses précises ont pu néanmoins être données concernant les dispositions envisagées pour des passages à niveau particulier ayant déjà fait l'objet d'études précises (PN N°4 par exemple). Il précise que les durées de fermeture de passage à niveau lors du passage d'un train sont suffisamment courtes pour ne pas gêner les services de secours (évalué à 33 secondes entre Bedous et Urdos compte tenu d'une vitesse de 50 km/h des convois de marchandises).

Concernant le passage de TGV en provenance de Bordeaux sur l'itinéraire, le maître d'ouvrage précise qu'il n'est pas envisagé au-delà de Pau.

Concernant le prolongement de certains TER en terminus à Oloron, le Maître d'ouvrage précise que le prolongement jusqu'à Bidos est à l'étude mais que cela pourrait encore évoluer.

Concernant le nombre de haltes et la possibilité d'arrêt à la demande, le Maître d'ouvrage précise qu'il n'est pas figé mais que dans le cas d'arrêts à la demande la durée du trajet qui serait inscrite dans les horaires prendrait nécessairement en compte un arrêt dans chaque halte,

Concernant les arrêts des trains internationaux le Maître d'ouvrage précise que les points de desserte prévus se limitent à Oloron mais que 3 TER Pau – Canfranc desserviront toutes les gares et haltes.

Concernant le nombre de circulation de trains, il confirme 30 trains entre Bedous et Canfranc et 50 trains entre Pau et Oloron. Pour ce qui concerne les circulations de trains de marchandises, la proportion entre conventionnel et feroutage pourrait évoluer. Pour ces derniers, la durée du trajet entre Pau et Canfranc serait d'environ 2h20. Pour ce qui concerne les trains internationaux de voyageurs, il confirme que la durée du trajet entre Pau et Saragosse serait de 5 h.

Il a été confirmé que la vallée d'Aspe n'a pas pour objectif de servir à écouler le trop plein du trafic des deux extrémités. Le plafond du nombre de sillons affectés au trafic fret sera plafonné pour garantir un service « voyageurs » de qualité.

Concernant le transport des matières dangereuses, le Maître d'ouvrage confirme qu'il est bien prévu et est considéré comme un élément de sécurité par rapport à la route.

Concernant la suggestion de remettre en service un « Autotrain », le Maître d'ouvrage a laissé ouverte la possibilité tout en précisant que cela relèverait de l'opérateur de transport national / international qui serait retenu à la suite de la mise en concurrence sur ces services.

Concernant le tracé de la ligne ferroviaire au droit d'Oloron-Sainte-Marie, le maître d'ouvrage précise qu'il n'envisage pas de contournement de l'agglomération.

Concernant les travaux, SNCF réseau précise que :

- les matériaux de plateforme étaient en général déposés par un train, limitant ainsi les circulations routières.
- il était envisagé, à ce stade, de fermer la ligne entre Oloron et Bedous pendant la période de travaux les plus consistants ; ensuite les travaux se feraient de nuit entre Pau et Oloron. La ligne resterait fermée au-delà d'Oloron.

Concernant les travaux de maintenance en période d'exploitation, SNCF réseau précise qu'ils seraient envisagés à une fréquence de deux fois par an aux périodes les plus propices et nécessiteraient un allègement des offres de service en journée.

Concernant l'évaluation de la rentabilité socio-économique du projet, le maître d'ouvrage précise que l'étude du projet n'est pas encore suffisamment avancée mais que cette évaluation prendra en compte des aspects financiers mais aussi la valeur des externalités comme la décarbonation des transports, et sera publiée avant l'enquête publique de DUP si le projet se poursuit. Les études de bilan socio-économique seront menées au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2025.

Concernant la résilience de l'infrastructure et des services, SNCF réseau précise que des dispositions constructives seront prises pour mettre la voie ferrée au-dessus de la ligne d'eau de la crue centennale, notamment dans la plaine d'Accous en remblayant l'emprise et que les ouvrages nouveaux assureront la transparence hydraulique. Des études visant à protéger contre les glissements de terrain seront menées, notamment au Peilhou et au Lazaret.

Concernant les nuisances sonores SNCF réseau précise que les études seront menées dans le courant du 1<sup>er</sup> trimestre 2025.

Concernant la prise en compte des personnes en situation de handicap, le maître d'ouvrage note la suggestion d'habiliter les personnels de bord à l'assistance et la transmet à la filiale « voyageurs » du groupe.

Concernant le financement européen du projet, le maître d'ouvrage confirme que Pau-Canfranc Saragosse figure bien au RTE-T comme l'itinéraire Dax- Pau- Toulouse auquel il peut être rattaché et précise que le financement des travaux sera demandé lorsque la définition des travaux sera suffisamment précise.

Concernant la possibilité d'établir juridiquement une interdiction des camions en transit sur la RN 134 ou la mise en place d'un péage, le maître d'ouvrage a précisé que cela ne pouvait se faire que dans un cadre international avec en particulier un accord des deux Etats.

### 3-3 Évolution du projet résultant de la concertation

A ce stade, le maître d'ouvrage n'a pas fait explicitement évoluer son projet mais il a exprimé des possibilités d'évolution au niveau :

- du nombre et de la localisation des haltes,
- des arrêts des trains internationaux au-delà d'Oloron,
- de la proportion de circulations de trains de fret en conventionnel ou ferroutage,
- des franchissements de voie.

## 4- Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s, le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### 4-1 Précisions à apporter de la part du responsable du projet

A l'issue de ces trois mois de concertation préalable, dans un premier temps il est nécessaire de compléter et de préciser les réponses aux questionnements du public sur les 8 thèmes suivants.

#### 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 ?

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 ?

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 ?

## Thème 2 : Le service voyageur

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

## 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 ?

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 GIEE ?

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 ?

## 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 ?

## 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 ?

5-5 Comment seront prises en compte les incidences cumulées de la route et de la voie ferrée.

## 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 ?

## Thème 7 : Etudes et données complémentaires

Afin de compléter les informations et la connaissance du public sur ce projet, un certain nombre d'étude et d'informations complémentaires sont demandées par les citoyens, merci de préciser pour chacune d'entre elle si vous avez l'intention de les réaliser, si oui dans quel délai ? Et si par la négative, merci de justifier :

- Publier les études du projet européen 2016-EU-TA-0210-S - 2016-EU-TA-0210-S et les études réalisées et supervisées par la société territoires mobiles
- Publier le rapport INECO de 2021 et les avis du conseil d'orientation des infrastructures (COI) de 2018 et 2023
- 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 ?
- Evaluer les 4 durées minimales d'un trajet Artix-Saragosse pour un semi-remorque selon qu'il est effectué :
  - en feroutage via le Pays Basque
  - en feroutage via Canfranc
  - par la route via le Pays Basque
  - par la route via le tunnel du Somport.
- Réaliser l'analyse socio-économique du projet
- Réaliser le bilan carbone du projet
- 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 ...
- Décrire les compensations prévues fonction des différentes études d'impact
- 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
- Réaliser ou voir si études disponibles concernant les impacts sur la santé des nuisances sonores des personnes vivant à proximité d'une ligne ferroviaire
- 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 RN 134

- Voir si des retours d'expérience de retombée positive sont disponibles avec une réouverture de ligne d'un territoire équivalent
- Réaliser ou voir si des études sont disponibles d'évaluation des risques de transport de matières dangereuses en milieu montagnard et accidenté
- Réaliser ou mettre à disposition les études (si existantes) de déraillement des trains récents en secteur montagneux
- 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
- 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
- Réaliser une étude de marché concernant la demande « voyageur »
- 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.
- 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...
- 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
- 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
- Réaliser une évaluation technique des ouvrages d'art sur la partie non circulée actuelle
- Publier l'évaluation globale en cours des travaux entre Pau et les Forges d'Abel en terme technique et financier
- 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
- 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 tout autre unité d'énergie, et en tenant compte des dénivelés, des pentes, de l'éventuelle double traction, etc.)
- 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
- Réaliser une étude 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 ?
- Réaliser une étude prospective « Comment voit-on le piémont oronais 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 ?
- 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
- 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
- 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 ?
- 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

## 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 ?

## Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

**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 (ferroulage, 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



**Recommandation 4** : de programmer et d'organiser des réunions avec les habitant.e.s, usagers et usagères et les collectivités

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.

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.

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.

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.

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 : ateliers débats**

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.

**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.

## **Conclusion**

Ce projet est attendu de longue date par une partie de la population qui considère que la vallée d'Aspe doit être protégée des pollutions et des nuisances induites par les flux de camions de marchandises et cette réouverture de ligne ferroviaire devrait contribuer à la lutte contre le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et à l'intensification des liens sociaux et économiques entre les 2 versants. Alors qu'une autre partie de la population remet en question l'opportunité même du projet, son impact sur l'environnement avec les travaux d'aménagements et ses nuisances.

Cette concertation préalable, d'une durée de trois mois, a favorisé une large mobilisation, accompagnée d'une diffusion d'informations grâce aux outils déployés et aux nombreux échanges avec le public. Toutefois, de nombreuses questions restent sans réponse, reflétant un manque d'études et d'informations disponibles.

Si SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions décident de poursuivre le projet, une concertation continue devra se mettre en place afin de réunir à nouveau tous les acteurs et le public pour continuer à débattre sur toutes ces thématiques et ainsi pouvoir aborder cette nouvelle étape jusqu'à l'enquête publique en s'appuyant sur des études complémentaires et des informations enrichies.

## Liste des annexes

**Annexe 1** – Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

**Annexe 2** – Décision organisant une concertation préalable et désignant Richard Pasquet et Marion Thenet comme garant.e.s

**Annexe 3** – Lettre de mission des garant.e.s

**Annexe 4** – Note des garant.e.s du 28/08/2024 adressée à la maîtrise d'ouvrage

## Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

### Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 17/01/25	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
<p><b>Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse</b></p> <hr/> <p><b>Thème 1 : Le report modal des camions vers le train</b></p> <p>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 ?            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 ?            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 ?</p>			

<p><b>Thème 2 : Le service voyageur</b></p> <p>2-1 Comment serait « encouragé » le transfert des voyageurs de la route vers le train ?</p> <p>2-2 Est-ce que l'offre de bus actuelle et notamment celle « à la demande » serait maintenue ?</p> <p>2-3 Le service auto-train de nuit serait-il proposé ?</p> <p>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 ?</p> <p>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 ?</p>			
<p><b>Thème 3 : Coût et financement du projet et des services</b></p> <p>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 ?</p> <p>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 ?</p> <p>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 GIEE ?</p> <p>3-4 Le GIEE intégrera-t-il des entreprises privées et assurera-t-il ensuite l'exploitation de la ligne ?</p> <p>3-5 Le projet pourra-t-il se faire si l'Etat n'apporte pas une participation financière ?</p> <p>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 ?</p> <p>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 ?</p>			

#### 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 ?

#### 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 ?
- 5-5 Comment seront prises en compte les incidences cumulées de la route et de la voie ferrée ?

<p><b>Thème 6 : Infrastructure</b></p> <p>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 ?</p> <p>6-2 Qui financera les travaux de remise en service du tunnel ferroviaire du Somport ?</p> <p>6-3 Quelle implication de la SNCF en tant que gestionnaire du réseau ferré national ?</p> <p>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 ?</p>			
<p><b>Thème 7 : Etudes et données complémentaires</b></p> <p>Afin de compléter les informations et la connaissance du public sur ce projet, un certain nombre d'étude et d'informations complémentaires sont demandées par les citoyen.ne.s, merci de préciser pour chacune d'entre elle si vous avez l'intention de les réaliser, si oui dans quel délai ? Et si par la négative, merci de justifier – cf. détails en p 70 /71 de ce présent bilan</p>			
<p><b>Thème 8 : questions concernant le territoire espagnol</b></p> <p>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 ?</p> <p>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 ?</p>			

**Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.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 (ferroulage, 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

---

**Recommandation 4** : de programmer et d'organiser des réunions avec les habitant.e.s, usagers et usagères et les collectivités

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.

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 règlementaires et d'étudier avec eux les possibilités de protection phonique et autre.

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.

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.

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 ».



<p><b>Recommandation 5 : ateliers débats</b></p> <p>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 <b>un large temps d'expression du public</b> avec toujours la possibilité de <b>participation à distance</b>.</p> <p><b>Atelier(s) débat :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'impact carbone global du projet ;</li> <li>- Présentation de l'analyse socio-économique avec le partage des enjeux socio-économiques et des choix d'alternatives ;</li> <li>- Les impacts environnementaux ;</li> <li>- L'impact de la vie quotidienne : passages à niveau et franchissement des voies, mesures de protection phonique et autres pour les riverains ;</li> <li>- L'évolution du projet avec les chiffres consolidés des trafics voyageurs (TER, Intercités, international) et marchandises avec des horaires envisagés, du feroutage et train touristique ;</li> <li>- Intermodalité voyageurs et complémentarité des différentes mobilités douces et du rail du « dernier km » ;</li> <li>- Intermodalité marchandises, accès de proximité des entreprises.</li> </ul>			
<p><b>Recommandation 6 :</b> Pour continuer à informer le public de manière régulière, les garant.e.s préconisent <b>la réalisation d'une newsletter</b> 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.</p>			

**Annexe 2 –** Décision d'organiser une concertation préalable et désignant Richard Pasquet et Marion Thenet comme garant.e.s

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Commission nationale  
du débat public

**Décision n° 2024 / 66 / PCS / 1 du 3 avril 2024 relative au projet de réouverture de la ligne de chemin de fer Pau-Canfranc-Saragosse (64)**

**La Commission nationale du débat public,**

Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et L.121-15-1 et suivants ;  
Vu les courriers du 20 mars 2024 et le dossier annexé de M. Matthieu CHABANEL, représentant SNCF Réseau et le courrier du 20 mars 2024 de Mme Marlène DOLVECK, représentant SNCF Gares & Connexions, sollicitant conjointement la désignation d'un garant pour le projet de réouverture de la ligne de chemin de fer Pau-Canfranc-Saragosse, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

**Article 1<sup>er</sup>**

M. Richard PASQUET et Mme Marion THENET sont désignés garant et garante de la concertation préalable sur le projet de ligne de chemin de fer Pau-Canfranc-Saragosse.

**Article 2**

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 3 avril 2024.



Signature numérique de Marc  
PAPINUTTI marc.papinutti  
Date : 2024.04.03 16:17:58 +02'00'

Le président  
M. Papinutti



Le président

Paris, le 9 avril 2024

Madame, Monsieur,

Lors de la séance plénière du 3 avril 2024, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garant et garante du processus de concertation préalable concernant le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, porté par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

### **1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable**

#### **Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement**

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

#### ***Objectifs de la concertation préalable :***

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

## **2 - Enjeux généraux de la concertation préalable**

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public)** : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

### ***Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel***

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

**S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention sur :**

- l'absence d'alternative et l'absence de propositions autres que la présentation d'un seul projet par le maître d'ouvrage, or conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux ;
- l'importance de définir la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public le plus large possible ;
- la clarification auprès du public du lien entre la concertation et la décision publique, notamment au regard du rôle joué par la Région, susceptible d'apporter des réponses aux questions du public relevant de son champ de compétences.

Par ailleurs, le MO envisage une concertation préalable d'une durée d'un mois ce qui est difficilement compatible avec des délais raisonnables permettant au public de prendre connaissance du projet et de formuler des observations et des propositions sur un projet d'une telle ampleur et d'une telle complexité.

### **3- Conclusions de la concertation préalable**

**Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan** dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

**La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. **Aucune demande d'autorisation (quel qu'en soit le code) ne peut être déposée avant cette réponse du MO, qui clôt la phase de concertation préalable (art L.121-1-A CE).** Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Signature numérique de Marc PAPINUTTI  
marc.papinutti  
Date : 2024.04.09 15:52:36 +02'00'

Marc PAPINUTTI

Monsieur Richard PASQUET  
Madame Marion THENET  
Garant.e.s de la concertation préalable  
Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse

la commission nationale du débat public  
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - [marc.papinutti@debatpublic.fr](mailto:marc.papinutti@debatpublic.fr)  
[debatpublic.fr](http://debatpublic.fr)



**REMISE EN SERVICE DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE PAU ET CANFRANC**  
**Note N°1 en date du 28 août 2024, sur le projet de dossier de concertation dans sa version**  
**« 28926\_SNCF-RESEAU\_Pau Canfranc\_DPA4\_V2bis.pdf »**

Par courriel des 26 et 28 août courants, nous avons transmis, après nous être concertés, nos observations et propositions de corrections sur le projet de dossier de concertation proposé dans sa version « 28926\_SNCF-RESEAU\_Pau Canfranc\_DPA4\_V2bis.pdf » par Mme Auifray du bureau « Rouge Vif ».

Richard Pasquet a transmis, joint à ses commentaires, la grille type d'évaluation des projets de dossier de concertation quand ceux-ci doivent être validés par la CNDP (art L121-8 du Code de l'environnement) afin que vous puissiez en tenir compte pour « auto-évaluer » la qualité du projet de dossier avant de le mettre à disposition du public et pour bien comprendre nos observations sur le fond et la forme du document qui nous a été présenté.

Le Maître d'ouvrage reste, au titre d'une concertation selon l'article L121-17, seul responsable de la qualité du dossier qu'il présente. Néanmoins, dans la mesure cette procédure a été volontairement placée sous l'égide de la CNDP, il est souhaitable de respecter les principes qu'elle a fixés, notamment, en ce qui concerne le dossier de concertation :

- la transparence : mettre à disposition toutes les informations disponibles en les explicitant et en précisant, si nécessaire, celles qui sont stabilisées et celles qui peuvent encore évoluer en fonction des études en cours ou futures et en fonction des résultats de la concertation ;
- l'objectivité des informations : explicitation des unités, des sources, fournitures de données et de constats plutôt que d'appréciations qualitatives, afin de permettre des échanges objectifs avec le public ;
- la facilité d'accès : rédactions et présentations les moins technocratiques possibles et adaptées à servir de supports aux échanges, en particulier lors des réunions de concertation.

Sous-tendues par ces exigences, nos observations au fil du texte ont vocation à vous alerter sur différents points du dossier présenté **qu'il nous paraît nécessaire d'améliorer**.

1. Nous attirons votre attention sur toutes les études annoncées dans le dossier qui devront se trouver sur le site de la concertation et notamment celles de la p38. Il faudrait le mentionner dans le dossier pour y faire référence. **La référence à ces études, consultables sur le site de la concertation, peut apporter une réponse satisfaisante aux points évoqués ci-après. Il serait utile que la liste de ces études et les dates de leur disponibilité sur le site de concertation soient évoquées lors de notre prochaine réunion.**
2. Le projet de concertation porte, comme son nom l'indique, sur la réouverture de la ligne ferroviaire de Pau à **Canfranc**. Le dossier étudie les travaux qui seront nécessaires pour rouvrir le Tunnel du Somport à la circulation ferroviaire, au-delà d'Urdos, et sans lesquels le service ne pourra être rétabli avec l'Espagne. Même si la maîtrise d'ouvrage de ces travaux peut revenir (revient?) à une entité espagnole, ces travaux porteront pour un tiers du tracé sur du patrimoine ferroviaire qui dépend de la SNCF. Le financement fera donc vraisemblablement appel à des fonds nationaux qui influenceront sur la rentabilité du projet global (travaux, exploitation et service commercial). Ces travaux auront, par ailleurs, des incidences la sécurité du tunnel routier du Somport, nécessiteront une coordination des choix techniques (gabarit, mode de propulsion, ...) auront des incidences environnementales (travaux et exploitation) sur le territoire national.

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

**Marion THENET**  
Garante CNDP

**Richard PASQUET**  
Garant CNDP

