

## ANALYSE DU PROJET DU CANFRANC ET DE SON EVOLUTION PAR L'ASSOCIATION PYRENEES BIEN COMMUN (PBC)

*L'association Pyrénées Bien Commun est une association loi de 1901, totalement apolitique, qui a pour but l'information et la défense des 175000 citoyens impactés par le projet de réouverture de la ligne Pau Canfranc.*

### 1- Projet initial présenté par la Région et SNCF réseau à l'automne 2024.

#### Les principaux objectifs :

- Plus de camions dans la vallée d'Aspe en développant le ferroutage et le fret.
- Désenclavement touristique et industriel de la vallée.
- Développement des échanges avec l'Aragon grâce à l'autoroute ferroviaire Pau\_Sarragosse.
- Décarbonation de la vallée,

#### Le montant des travaux :

- Un coût initial de 450 millions d'euros, montant dont la valeur est évoquée pour la première fois en 2017.
- Non compris dans ce montant : le réaménagement du tunnel du Somport. L'aménagement d'une plate forme de fret et de ferroutage à Artix non évoqué.
- De nombreuses études non chiffrées.



#### 1-1 Le ferroutage :

L'axe central du projet étant le ferroutage, PBC a montré que cette possibilité était peu réaliste. Pentés très importantes, faibles rayons de virages, gabarit des tunnels, plates formes multimodales non prévues, échanges locaux entre l'Aquitaine et l'Aragon trop proches pour rendre intéressant le ferroutage sur une aussi faible distance.

#### 1-2 L'offre voyageur :

En appui au ferroutage, les porteurs du projet insistent sur l'augmentation importante de l'offre voyageur, la création d'une ligne internationale et leurs conséquences positives sur la mobilité. Ces points sont intrinsèquement intéressants mais PBC regrette qu'aucune étude de marché ne viennent en appui de ces affirmations. Lors de la dernière étude du CEREMA (2024) seuls 8 passagers par train descendaient du TER à Bedous. La Chambre Régionale des Comptes rappelait en 2019 que la réouverture entre Oloron et Bedous avait coûté 100 M€ financés par la région et que le coût d'exploitation de cette section était d'environ 1,291 M€ par an, coût qui interrogeait la CRC sur l'efficacité économique de ce service fortement déficitaire.

Une seule gare supplémentaire dans le projet est prévue après Bedous et les quelques villages qui bordent directement la ligne de la haute vallée ne comptent que quelques dizaines

d'habitants. PCB considère qu'un développement touristique de la vallée et de la haute vallée ne peut s'envisager que sur un plan global intégrant hôtellerie, mobilité, activités ludiques... Plan qui malheureusement n'existe pas.

### **1-3 Le fret ferroviaire :**

Le projet initial envisage 10 trains de fret par jour dont 8 de feroutage.

La possibilité de ce dernier point étant fortement contestée, PBC a noté une inflexion dans le discours des porteurs du projet. Ne pouvant enlever directement les camions de la route la SNCF Réseau et la Région parlent ensuite d'évaluation **capacitaire**. Le transport de fret enlèvera mécaniquement les camions de la route. A un wagon correspond tant de camions en moins.

Cette approche est conceptuellement fautive comme le signalait en 2010 la Chambre Régionale des comptes.

***“Les transports routiers et ferroviaires ont des finalités différentes et leurs logiques se complètent mais ne s'annulent pas”.***

D'autant plus que si cette ligne du Canfranc a fonctionné pendant 42 ans du début au milieu du siècle dernier, elle est maintenant fermée depuis 56 ans. Toutes les installations terminales embranchées ont disparu.

Et d'après le bilan des maîtres d'ouvrage p 28 :

***“A ce stade d'avancée du projet de réouverture, il n'est pas prévu d'installation particulière pour le fret conventionnel sur le linéaire Pau-Canfranc”.***

La question est fondamentale. Où sera chargé le fret local, les céréales en particulier, souvent évoquées par le Président de la région N.A pour justifier la réouverture de la ligne ?

Ces céréales constituées principalement de maïs ne pourraient pas être chargées sur des wagons trémies, étant donné qu'il n'existe plus de silos embranchés sur la ligne Puyoo -Pau et encore moins sur la ligne Pau-Canfranc.

Des silos embranchés existent dans le nord de la région aquitaine, en particulier près de Toulouse sur la ligne Bordeaux Toulouse. Les céréales sont acheminées par rail vers les ports de La Rochelle et Bayonne et aussi vers le Boulou et l'Espagne. Ces céréales qui ont déjà des débouchés propres et n'ont aucune raison de passer par le **Canfranc**.

### **1-4 La dissymétrie des visions Françaises et Espagnoles.**

La région N.A. et SNCF réseau nous présentent un projet flou, sans étude de marché en l'état actuel, avec un peu de fret, des TER qui iraient jusqu'à Canfranc et deux lignes journalières sur Saragosse. La vision Espagnole est décomplexée et clairement axée sur le fret.

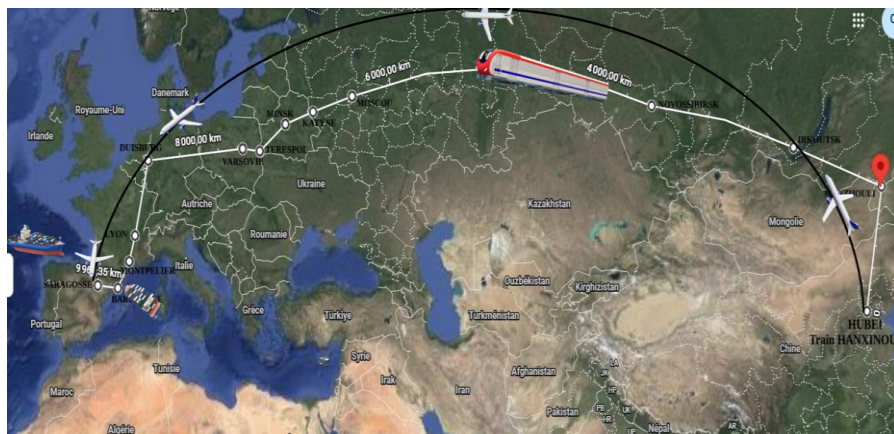
Un projet évalué entre 450 et 1 milliard d'euros, en fonction de l'électrification, doit trouver une rentabilité financière qui ne peut se trouver que dans le transport de marchandises.

### **1-5 Mais quel sera le fret transporté ?**

Le gouvernement de l'Aragon base son développement économique sur la logistique et la création de des plates formes multimodales comme celle de Plaza Saragosse, une des plus importantes d'Europe. Il signe des accords cadre en particulier avec la Chine qui a pris des parts dans la gestion des ports.

En 2018, la société chinoise **COSCO Shipping** a acquis **la gestion** des terminaux portuaires à Valence et Bilbao, ainsi que des terminaux terrestres (dry ports) de Madrid et Saragosse. Cette acquisition donne à COSCO une influence directe dans les opérations de ces terminaux (gestion, planification, exploitation) selon les termes de concession, de contrats, etc. Actuellement 12 à 14 avions cargo en provenance directe de Chine se posent à Saragosse chaque semaine pour les besoins de la fast fashion, ainsi que trois trains qui terminent un parcours de 10.000 km à travers l'Asie et l'Europe. Viennent s'ajouter les containers qui arrivent de Bilbao et de Valence.

L'exploitation de la ligne ferroviaire va être confiée à un opérateur privé dont la finalité sera la rentabilité en maximisant les sillons. Le gouvernement d'Aragon ne cache pas qu'il souhaite (et exige) la création de cette ligne par la vallée d'Aspe afin de pouvoir écouler les marchandises arrivant à Plaza et dans les autres plateformes Aragonaises.



## 2- La décarbonation.

Le bilan carbone d'une activité doit être analysé dans sa globalité.

Si le B.C. d'un train rempli à sa capacité maximale est nettement meilleur que celui de véhicules thermiques, camions ou voitures transportant une quantité équivalente de fret ou de passagers d'un point A à un point B, d'autres considérations sont à prendre en compte.

**2-1** Pour les Espagnols le train servira à écouler les marchandises arrivant de Chine. Plus de 10 gros porteurs se posent par semaine à Saragosse. Un 777 ou équivalent consomme sur un **aller simple** approximativement 100 tonnes de carburant pour transporter environ 100t de charge utile et pour un temps de vol d'environ 11h

Ceci représente 125.000L de Kérosène. **Un train transportant 500t** de charge utile de fast fashion transportés par 5 G.P. 777 ayant consommé 625.000 L de carburant, aurait de par son seul chargement le même bilan carbone qu'environ **6000 camions** effectuant le trajet Pau-Saragosse. Un camion de 40t transportant 25t utiles consomme un peu plus de 100L pour ce trajet. De quelle décarbonation parlons-nous ? Quel modèle de société voulons-nous ?

**2-2** L'électrification rapide des véhicules automobiles va faire disparaître la pollution carbone générée par les camions et une partie du bruit engendré par ceux-ci. Sans faire disparaître les gênes occasionnées aux villageois ou autres utilisateurs de la route.

**2-3** La région N.A. restera-t-elle longtemps productrice de maïs à l'aube du réchauffement climatique et des pénuries en eau ?

## 3- Quelle vision a PBC du projet au travers des documents présentés.

- C'est la création d'une AUTOROUTE FERROVIAIRE purement **COMMERCIALE** gérée par une entreprise privée inconnue à ce jour et **pressée** par l'Aragon et les **opérateurs Chinois**.  
Cette Ligne deviendra un **aspirateur à Containers** qui remplaceront dans un **délai très court** les TER et autres trains de passagers.
- Aucune décarbonation à attendre bien au contraire. C'est la porte ouverte par **cette ligne au développement notamment du trafic aérien, très polluant, ente la Chine et Saragosse**.
- Aucune **retombée économique** pour les communes traversées.
- Une **enveloppe très importante** payée par les **contribuables de Nouvelle Aquitaine** au bénéfice d'une activité commerciale.
- Des **nuisances hors normes** pour les riverains : **175 000 habitants impactés**, plusieurs **milliers de logement** dans l'agglomération de Pau et le long de la ligne.
- L'entrée **sud de Pau** va devenir un **cauchemar** à cause de ce **trafic de convois bloquant** les PN de Jurançon et Gelos.  
La ligne et la disparition des PN **vont couper en deux** la vallée d'Aspe
- Le **trafic nocturne** des convois de fret va s'entendre jusqu'en **centre-ville de Pau**.
- La **triple peine** pour les habitants de la vallée : **Les camions, les trains de fret**, le coût des travaux et leur réalisation.

#### 4- Ce que nous attendons.

##### 4-1 Un débat de qualité.

Actuellement la seule argumentation du Président de Région est de traiter les « opposants » au projet de menteurs. « L'énormité **des mensonges me surprend** ! » Des trains de 750 m jamais évoqué par PCB. Le terme **d'autoroute ferroviaire** nous est reproché. Nous l'utiliserions pour faire peur, alors que c'est un terme tiré du livre blanc de la SNCF réseau.

**50 Passages** de trains par jour y compris la nuit. Encore une fois nous voulons faire peur !

Mais ce sont les chiffres avancés par les porteurs de projet. Alors la réponse est que l'on comprend mal. C'est un maximum qui ne sera pas atteint.

« **Les opposants sont des privilégiés qui possèdent des résidences secondaires dans la vallée d'aspe et qui ne veulent pas de train devant chez eux** » Les milliers de personnes impactés directement par ses propos apprécient la qualité de l'argumentation.

Parler de la route de la soie devient une « fake news » alors que dans le projet SNCF le rôle de Plaza est explicité (voir ci-contre) et on peut supposer que le Président de Région sait d'où proviennent les marchandises en transit chez son voisin Aragonais.

**Autre :** « *si la route s'est effondrée, la voie ferrée n'a pas été touchée* ». C'est consternant car de nombreuses photos montrent la ligne emportée par le gave qui était sorti de son cours !

En bout de ligne transpyrénéenne, la plateforme logistique « **Plaza** » de Saragosse, qui traite **70% des flux de l'Espagne vers l'Europe** représente un enjeu conséquent: son trafic marchandises estimé s'élève à plus de 700 000 tonnes/an. Elle est également en lien avec les ports secs de Barcelone, Valence et Madrid, etc. eux-mêmes faisant le lien entre l'Europe et l'Asie. **Saragosse représente donc un nœud logistique majeur du territoire espagnol et est un acteur central dans la connexion de la péninsule ibérique avec le reste de l'Europe.** C'est

#### 4-2 Mais nous regrettons aussi le flou du projet.

Monsieur le Directeur de SNCF réseau s'était engagé en juin 2025, à la suite de la réunion finale de la concertation préalable à Oloron, à informer la population sur l'évolution du projet.

##### **Rien de cela n'a été fait.**

Beaucoup de projets étaient à l'étude lors de la concertation préalable. L'électrification de la ligne, la création de nombreuses voies de dérivation, la reconstruction du tunnel du Peilhou, le choix de gares après Bedous, la mise aux normes du tunnel de Sayerce. La ligne va être électrifiée jusqu'à Canfranc mais coté espagnol l'électrification ne se fera pas avant 2040.

Les remarques sur les couts et la publication des études était déjà évoqué par les **Garants** lors du bilan de l'étude préalable.

*« 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.** (p32 Bilan concertation)*

*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. ( p32 Bilan concertation)»*

*“Les marchés étant ouverts à la concurrence, l'offre de fret sur la ligne dépend des opérateurs de transport, non identifiés à ce jour, qui souhaiteraient se positionner sur ce segment.” (Bilan des M.O. p11).*

##### **Toujours le flou en décembre 2025**

Sous l'effet des critiques de plus en plus vives de citoyens, d'associations dont PBC et d'élus, la Région N.A.fait évoluer son projet en décembre 2025, espérant sans doute, désamorcer une opposition croissante.

Cela se traduit par une forte divergence avec les objectifs initiaux

- La notion de ferroutage, axe central du projet initial a complètement disparu.
- On ne parle plus d'enlever les poids lourds de la route mais de désengorger la RN 134.
- le fret est confirmé comme modéré. Comment rentabiliser alors cette ligne ?

*« **Les volumes de fret prévus sont très modérés.** La ligne Pau – Canfranc ne sera pas un axe de transit international massif. Les gabarits des tunnels sur la ligne ne permettent pas le*

*passage de train de ferroutage très longs, capables d'embarquer des camions ou semi-remorques. Le fret sera encadré, et peut être organisé en dehors des heures de pointe.»*

## **5- Conclusions :**

La région N.A. veut créer une ligne dont le montant est compris entre 500 et 1000 millions d'euros sans ferroutage, avec peu de fret et sans étude de marché relative à la fréquentation passagers de la ligne Pau/ Canfranc/ Saragosse. Les retombées économiques pour la Haute Vallée ne sont pas non plus évaluées.

L'incomplétude du projet interroge. On parle de fret sur la ligne Pau-Canfranc, mais où part ce fret après Pau ? Où sera-t-il chargé, déchargé ? Cela va-t-il engendrer des coûts supplémentaires ? Y a-t-il eu une concertation de la population sur la ligne Pau..Orthez..Puyoo concernée par l'augmentation des fréquences des trains?

**L'inquiétude des citoyens qui sont aussi des contribuables est légitime.**

La notion de **fret modéré** n'existe pas. L'exploitation de la ligne sera confiée à un opérateur privé dont le seul but sera la rentabilisation et l'optimisation des investissements. Mais une ligne de montagne engendre **“40% de surcout d'exploitation par rapport à une ligne de plaine”** d'après M. Derlincourt, directeur d'exploitation chez fret SNCF (revue la Transalpine). C'est un leurre de penser que la ligne ne sera pas exploitée à son maximum pour la rentabiliser.

Il existe **une dissymétrie** profonde entre les visions Françaises et Espagnoles.

A aucun moment les porteurs de projet ne développent **la vision de la ligne défendue par l'Espagne qui consiste en la création d'un corridor ferroviaire** permettant de faire remonter du fret vers le nord de l'Europe.

Rétablir tel quel la ligne du Canfranc, c'est relancer un projet du XIX siècle qui est une aberration économique et un non sens écologique compte tenu de l'évolution des épisodes climatiques de plus en plus violents (cf. : éboulement rocheux le 31/01/2026 qui a coupé la RN 20 entre Ax les thermes et L'Hospitalet).

Cette ligne ne règlera pas non plus le problème des poids lourds sur la RN 134.

Sans compter l'effet délétère sur la vie de milliers de personnes vivants à proximité de la voie et les 175 milles habitants de la région impactés financièrement.

Cela explique sans doute l'intérêt pour les réunions publiques de **Pyrénées Bien Commun** qui rassemblent plusieurs centaines de citoyens et qui voit sa pétition recueillir 3500 signatures.

Le projet continue d'interroger puisque le 25/09/2026 le président de la CCI de Pau demande **une évaluation économique objective**, à la veille de l'ouverture annoncée de l'Enquête d'Utilité Publique. Le montant des études engagées par l'ensemble Franco-Espagnol depuis 2016: MIE 2016, MIE 2019, MIE 2022 dépasse 35 millions d'Euros. Tout ceci étant financé finalement par le contribuable !

***Jl Lafargue***

## ETUDES ET RAPPORTS.

- *Bilan des Maitres d'ouvrage*
- *Rapport sur la concertation préalable du public du 23 septembre au 20 décembre 2024*
- *Trafic transpyrénéen Cerema 2022*
- *La transalpine 10/2020*
- *Revue « nos Alpes » 4-5/2025*
- *Schifters: rapport 02/2023*
- *Comité habitants Gurmençon: trafic RN 134*
- *La Croix: Les autoroutes Ferroviaires*
- *CROC: études diverses*
- *Creloc : livre blanc 2019*
- *CESA: Réouverture du Canfranc*
- *Rapport de la cour des comptes*
- *BAP : quel potentiel pour le fret, 03/2020*
- *Rapport du BEA sur l'incident survenu entre Axles Thermes et Latour Carol*
- *Placeco: la ligne Pau Canfranc 08/2025*
- *Ville Rail et Transport : financement Pau Canfranc 27/11/2017*
- *SNCF: ligne Bedous Canfranc 1958*

### SITES

- *plazalogistica.com*
- *aragonplataformalogistica.es*
- *cadenadesuministro.es*
- *Logistica Profesional.com*
- *placéco.fr*
- *Geofer.cerema.fr*
- *Avatar.cerema.fr*
- *Wikipedia: la ligne Pau Canfranc*

### PRESSE

- - *Heraldo.es*
- - *Finanzas.com*
- - *CSPspain.com*
- - *20 minutos.es*
- - *Railmarket.com*
- - *cadenadesuministro.es*
- - *Logistica Profesional.com*
- - *Europapress.com*
- - *Railfreight.com*
- - *globaltimes.cn*
- - *Chinatrainguide.com*
- - *uirr.com*
- - *freytworld.com*
- - *insilkroad.com*
- - *globalialogisticsnetwork.com*
- - *La République des Pyrénées*