

Vous trouverez ici mes remarques et des sources expliquant pourquoi je suis une citoyenne qualifiée d'écologiste et pourtant opposée au projet de réouverture tel que présenté à cette consultation publique.

I LE TRAFIC INTERNATIONAL : P 2

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

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

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

I - 4) COÛT DU BRUIT : P 7

II LES DANGERS : P 8

II - 1) TDM : P 8

II - 2) DÉRAILLEMENTS : P 8

II - 3) PRODUITS PHYTOSANITAIRES : P 8

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

II - 5) POINTS DE CONFLIT : P 9

II - 6) ÉVACUATION DES TUNNELS : P 9

III L'AUGMENTATION DU FLUX DE MARCHANDISES : P 9

III - 1) LE TRANSIT INTERNATIONAL AUGMENTE : P 9

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

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

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

MANIPULATION LIVRE BLANC POUR FAIRE ACCEPTER LE TRAIN

VI LES MENSONGES / ERREURS ACTUELS ? P 14

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

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

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

CONCLUSION : P 20

ANNEXE : SUBVENTION DU CD 64 À BAP P 23

I LE TRAFIC INTERNATIONAL, LE VRAI BUT :

I - 1) Propos de Miguel Angel ANIA :

Il était le représentant de l'Aragon à la table ronde de Pau a présenté les connexions de Saragosse avec les grands sites portuaires et aéroportuaires espagnols dans un rayon de 300 km. Voici ces propos extraits du compte-rendu de la consultation publique.

« Il cite notamment les ports de Barcelone, Tarragone, Valence, Madrid, Bilbao et Algésiras, ainsi que les aéroports de Saragosse, premier aéroport de fret d'Espagne, Madrid, Barcelone et Vitoria et l'aéroport de Teruel relié directement à Tarbes. »

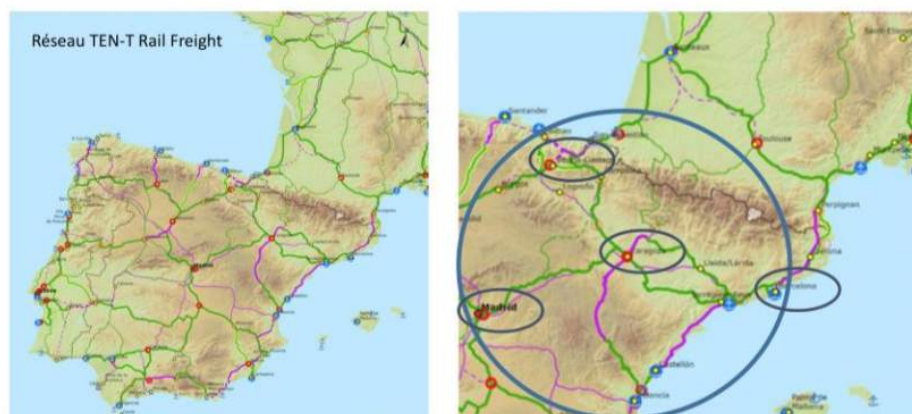
Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc

Concertation préalable du public du 23 septembre au 20 décembre 2024

EXPLOITATION DE LA LIGNE: FRET - PORTS



EXPLOITATION DE LA LIGNE: FRET - AÉROPORTS



« Il a présenté ensuite la connexion entre la plateforme Plaza de Saragosse dont le projet permettra la connexion ferroviaire directe à la plateforme d'Artix puis à Bordeaux.

Enfin il précise que depuis 7 ans, l'Aragon a investi près de 400 millions d'euros pour disposer d'infrastructures logistiques et attirer des investissements dans les secteurs des bases de données, de l'agroalimentaire, de l'automobile et de l'aéronautique. »

« Il explique que l'usine Stellantis de Saragosse attend l'ouverture de la ligne pour disposer d'un second point de passage, autre que Hendaye, ce qui permettrait également aux usines françaises de Stellantis de distribuer leurs véhicules à partir de Saragosse. »

p 24 du Compte-rendu Table ronde – Le transport de marchandises : le report modal
14/11/2024,

« PauMiguel Angel ANIA [...] rappelle que de l'Espagne proviennent également les marchandises du Portugal, de l'Afrique et de l'Asie, grâce aux différents ports espagnols, et à destination de tout le reste de l'Europe. »

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

J'ai parcouru un document espagnol, l'annexe 3 « analyse fonctionnelle » de l'étude informative de la connexion en voie normale à la ligne Zaragoza Canfranc Pau à la plateforme logistique Zaragoza Plaza. p 36 (traduction par DeepL) https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_en_tramites/zaragoza-canfranc-pau-zaragoza-plaza/anejo_03_analisis_funcional.pdf

7. RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE

Cette étude fonctionnelle a été préparée dans le cadre de l'étude informative de la connexion à largeur normale de la ligne ZARAGOZA-CANFRANC-PAU avec LA PLATAFORMA LOGISTIC ZARAGOZA.

PLAZA, dont l'objectif est d'analyser les alternatives possibles permettant la connexion à écartement normal du trafic de marchandises sur la future ligne internationale Saragosse - Huesca - Canfranc avec la plateforme logistique Plaza (Saragosse), en fonction du trafic actuel et futur.

Et pour ceux qui resteraient septiques, voici un article édifiant du 14 mai 2024 :

<https://fr.railmarket.com/news/infrastructure/19414-over-half-a-million-euros-to-study-direct-freight-link-crossing-pyrenees-connecting-to-the-mediterranean-corridor>

« Plus d'un demi-million d'euros pour l'étude d'une liaison directe de fret traversant les Pyrénées et se connectant au corridor méditerranéen ; L'objectif principal de ces études est d'évaluer les impacts opérationnels lorsque la ligne Pau-Canfranc sera rouverte au trafic de fret. »

Le ministère espagnol des transports et de la mobilité durable a annoncé l'attribution d'un contrat de 511 700 euros pour la réalisation d'une étude détaillée sur un éventuel itinéraire direct de fret entre le segment international Pau-Canfranc et le corridor méditerranéen. Cette étude permettrait de créer un nouvel itinéraire ferroviaire direct pour le transport de marchandises entre Toulouse, Bordeaux et Saragosse.

Il s'agira également d'étudier la faisabilité de la création d'un itinéraire de fret direct reliant cette ligne au corridor méditerranéen sans passer par Saragosse, ce qui permettrait de résoudre les problèmes actuels liés à la continuité du transport de marchandises. »

Voici le lien vers l'**enquête publique espagnole** sur l'« Étude informative de la connexion à écartement standard de la ligne Saragosse-Canfranc-Pau avec la plateforme logistique Zaragoza Plaza » :

<https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/estudios-de-planificacion/estudio-informativo-de-la-conexion-en-ancho-estandar-de-la-linea-zaragoza-canfranc-pau-con-plataforma-de-zaragoza-plaza>

Nous y lisons (traduction faite par nos soins):

ANNEXE 3 ANALYSE FONCTIONNELLE

p1 « sur la future ligne internationale Saragosse - Huesca - Canfranc avec la Plate-forme Logistique de Plaza (Saragosse), en fonction du trafic actuel et futur. »

p 2

« Un certain nombre d'études antérieures sont expliquées en détail dans le document général, qui peut être divisé en deux blocs principaux :

➤ *Celles liées à la liaison ferroviaire Espagne-France se sont concrétisées par la ligne Saragosse-Pau. »*

« En ce qui concerne le premier point, les conclusions les plus importantes de cette étude portent sur le futur trafic arrivant du Nord à écartement normal, conformément aux études de la demande réalisées sur la base des actions d'infrastructure prévues pour les années à venir. Ce trafic est l'un des points les plus pertinents de l'étude en raison de son influence sur les alternatives proposées, qui seront analysées dans la section suivante »

Pourquoi ce document général, ni cette étude, n'ont-ils pas été produits à la consultation, puisqu'ils existent ? Qu'y a-t-il dedans (à nous cacher) ?

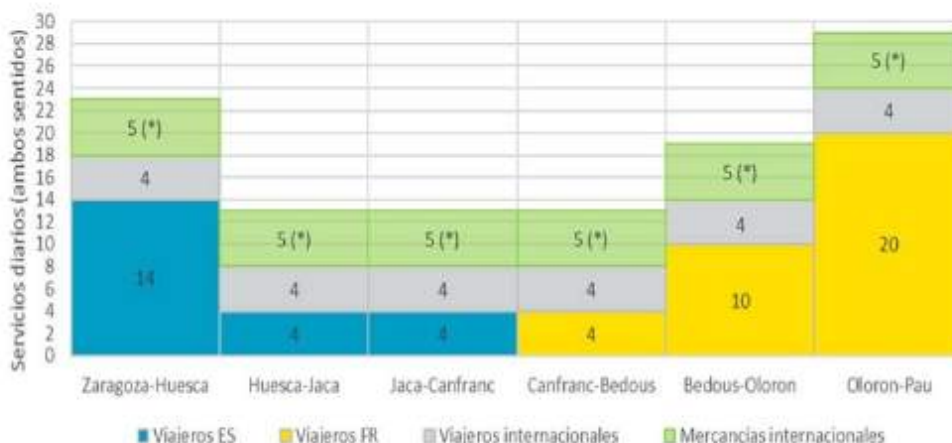
Je demande d'avoir la communication de ces documents, traduits en Français et mis sur le site de la concertation.

p 4 « Une fois cette analyse "statique" de la situation actuelle effectuée, il est nécessaire de revenir au début de l'étude et de visualiser son objectif, qui n'est autre que de connecter le trafic de marchandises à écartement normal de la future ligne **internationale** Saragosse - Huesca - Canfranc avec la Plate-forme logistique Plaza (Saragosse). »

p7 « Conformément au contexte décrit dans d'autres documents de l'étude générale, et dans le premier, celui relatif aux études de convergence, la prévision du trafic futur sur la ligne **internationale** Saragosse-Pau est présentée dans la figure suivante »

P8

Figure 3-6. Trafic ferroviaire - nombre de trains. Scénario de pointe Année 2050 (Source : Études de convergence. Rapport C. Rail traffic forecast)



P 8 ANNEXE 3 ANALYSE

« FONCTIONNELLE ÉTUDE INFORMATIVE DE LA CONNEXION EN VOIE NORMALE DE LA LIGNE ZARAGOZA-CANFRANC-PAU AVEC LA PLATE-FORME LOGISTIQUE ZARAGOZA PLAZA

Figure 3-6. Trafic ferroviaire - nombre de trains. Scénario de pointe Année 2050 (Source : Études de convergence. Rapport C. Rail traffic forecast)

« es informations de base indiquent également que le trafic international de marchandises serait de 34 par semaine dans les deux sens, contre 5 par jour, et que la capacité de la future ligne permettrait d'accueillir 6 trains de marchandises par jour, soit un potentiel maximum de 42 trains par semaine. »

Je lis que la source est l'« Études de convergence. Rapport C. Rail traffic forecast »

Pourquoi ce document ne nous a pas été fourni ?

Ni l'étude pour la liaison Canfranc – Saragosse dont je présente les extraits ici et qui se trouve sur le site espagnol dans la catégorie définitivement approuvée ?

Je demande d'avoir la communication de l'étude de convergence, et que ces 2 études, traduites en Français, soient mises d'urgence sur le site de la concertation.

Je dispose aussi d'une autre étude qui évalue le potentiel de report des 2 axes actuellement existants pour le trafic (ouest et est des Pyrénées) vers sur un axe central des Pyrénées.
Par stratégie, je ne donne pas tous les documents en ma possession.

Effectivement, j'attends de l'enquête publique qu'elle propose la liste exhaustive des études existantes.

Côté espagnol, le lien de la Pau Canfranc avec la liaison jusqu'à Saragosse est limpide, pourquoi alors l'enquête publique ne porte pas sur toute la ligne prévue ?

Sa demande de financement au niveau européen inclus le projet jusqu'à Saragosse, **voire sur du nouveau frêt sans passer par Saragosse, directement depuis le corridor méditerranéen :**

<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-22022023-1053>

« Nouvelle demande de fonds européens

Dans le cadre du dernier appel à candidatures de la Connecting Europe Facility, récemment clôturé, une nouvelle candidature conjointe a été présentée pour le financement des actions préparatoires à la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Zaragoza entre la France et l'Espagne, qui fait suite aux deux précédentes candidatures présentées en 2016 et 2019 et dans laquelle les ministères respectifs en charge des transports des deux pays, les régions Aragon et Nouvelle Aquitaine et l'Adif participent à nouveau en tant que partenaires.

La période de mise en œuvre proposée pour les activités présentées est de février 2023 à décembre 2025 et le coût total s'élève à 18 288 394 euros (TVA non comprise), avec un financement européen attendu de 50%.

Les travaux techniques prévus visent à :

Réaliser l'ensemble des études et formalités nécessaires à la déclaration d'utilité publique du projet en France.

L'étude des différentes actions nécessaires sur le réseau ferroviaire de Saragosse pour le nouveau trafic de passagers et de fret vers/ depuis la frontière et l'identification d'éventuels nouveaux itinéraires ferroviaires de fret vers/ depuis le corridor méditerranéen.

Études techniques dans le tunnel ferroviaire international du Somport pour préparer les travaux à réaliser dans les phases ultérieures.

Projet de construction pour la connexion avec la plateforme logistique Zaragoza Plaza, une fois que l'étude informative aura été définitivement approuvée.

De même, des actions sont incorporées pour une bonne gestion commune du projet et une communication publique adéquate de celui-ci.

Traduit avec DeepL.com (version gratuite) »

Je lis donc « l'identification d'éventuels nouveaux itinéraires ferroviaires de fret vers/ depuis le corridor méditerranéen. ».

Encore une preuve que ce projet est donc avant tout pour le frêt.

P39 du document de la consultation en France, aucune référence à la globalité du projet, **tel que déposé pour demander les financements européens.**

Les contenus des projets discutés en enquête publique côté espagnol démontrent aussi **ce besoin international pour du frêt :**

https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_en_tramites/zaragoza-canfranc-pau-zaragoza-plaza/documento_no_tecnico.pdf

p 12

« Sur le tronçon Saragosse-Huesca, il existe actuellement une correspondance pour les voyageurs en Voie standard européenne depuis la gare Delicias (Saragosse) jusqu'au Huesca, mais il n'y a aucune connexion sur cette largeur depuis le carrefour de Miraflores jusqu'au Plateforme logistique Plaza (Saragosse), donc les marchandises en largeur standard **Les Européens ne peuvent actuellement pas accéder au terminal Plaza**. Pour cette raison, cette étude informative nécessite d'analyser exclusivement **la connexion pour le marchandises en écartement standard européen depuis la ligne Saragosse-Canfranc-Pau jusqu'à la plateforme logistique de Plaza**, pour que ses actions dans la zone la plus proche de la municipalité de Saragosse. »

M. le représentant d'Aragon a donné des informations claires à la réunion du 14 /11 /2024.

Donc il s'agit bien de reporter le transport des extrémités des Pyrénées vers le centre, pour du transit international qui va être en augmentation, et de permettre de continuer le développement de Saragosse = augmentation du trafic, donc comment cette ligne Pau Canfranc peut être présentée comme permettant de réduire le trafic routier dans la vallée d'Aspe ?

Et pourquoi ne pas lier cette ligne a une interdiction du transport international par par poids lourds dans la vallée puisqu'elle doit le diminuer selon les porteurs de projet?

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

Puisque le dossier de concertation clame que le train enlèvera le transit international de la vallée d'aspe, pourquoi alors ne pas le coupler à l'interdiction du transit international via la vallée d'aspe et ainsi faire taire toute opposition ?

Ce point doit être éclairci d'ici l'enquête publique, il serait mal venu qu'on nous y ressorte que c'est à l'étude.

Si ce projet ferroviaire est sensé être une alternative en absorbant le transport international de marchandises par camions en vallée d'Aspe, pourquoi ne pas assortir la réalisation du train à l'interdiction du transport international sur la route (comme en Suisse) ?

M. Ferdeman a présenté une slide annonçant 29 % de hausse du trafic de poids lourds autoroutiers via les Pyrénées entre 2012 et 2019...

Et vue la configuration de la vallée d'Aspe (encaissement et site naturels remarquables donc protégés), tels que les accidents récurrents le prouvent, **pourquoi ne pas y interdire tout trafic de matières dangereuses, que ce soit par train et sur la route ?**

J'ai à titre personnel milité pour une écotaxe via un portique. Je pensais que cela pourrait faire diminuer le nombre de camions. Après documentation, j'ai changé d'avis.

Le projet d'écotaxe entre L'Alsace et l'Allemagne nous a été ventée.

Des propos démontrent que cette écotaxe au Somport sera inutile :

p 14 du Compte-rendu de la Table ronde – Le transport de marchandises : le report modal
14/11/2024, Pau

« Miguel Angel ANIA précise qu'avec la fermeture de la RN134 suite aux intempéries de septembre dernier, le **transport de céréales** de la France vers l'Espagne présente un **surcoût de près d'un million d'euros par semaine**. »

Jamais un portique ne taxera à la hauteur du surcoût le passage qui se fera malgré l'écotaxe encore via la vallée d'Aspe.

D'ailleurs, l'argent collecté par une écotaxe irait dans quelle caisse de l'état, pour quel projet ?

I – 4) COÛT DU BRUIT :

L'ADEME a publié une étude en juillet 2021 chiffrant le coût social du bruit à 155,7 milliards d'euros par an en France. Ce coût inclut les impacts sur la santé (soins médicaux), l'éducation (avec de possibles troubles d'apprentissages), la production (perte d'efficacité) et l'immobilier (dépréciations immobilières). Au total, le coût social du bruit des transports s'élève à 106,4 milliards d'euros par an en France, à 76 % dû au trafic routier.

Cependant, à niveau sonore équivalent, le même bruit sera perçu par les riverains comme plus gênant la nuit que le jour. Un indicateur global a été créé tenant compte de cette différence de perception :

• Lden (Level day, evening, night).

Cet indicateur est calculé sur la base des niveaux sonores sur les trois périodes de base : jour, soirée et nuit, auxquels sont appliqués des termes correctifs majorants, prenant en compte la sensibilité de la période.

Ainsi, 5 dB(A) sont ajoutés en soirée et 10 dB(A) la nuit, selon la formule :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_e+5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right)$$

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a mis à jour en 2018 ses valeurs guides concernant les effets spécifiques du bruit sur la santé.

Source	Recommandation	
Bruit dû au trafic routier	Lden	Réduire en deçà de 53 dB Lden , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.
	Ln	Réduire en deçà de 45 dB Ln , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.
	Lignes directrices	Mise en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic routier, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. L'OMS recommande une réduction du bruit à la source et sur sa voie de propagation jusqu'à la population affectée, par des changements sur l'infrastructure.
Bruit dû au trafic ferroviaire	Lden	Réduire en deçà de 54 dB Lden , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.
	Ln	Réduire en deçà de 44 dB Ln , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Les personnes habitants proche de la RN 134 et de la voie ferrée seront soumis au 2 sources de bruit. Il faudra donc prendre en compte la superposition des risques, mais je crains que la loi ne l'impose pas. (Elle n'impose pas qu'une usine polluante prenne en compte la pollution déjà présente, telle cela est le cas pour la centrale d'enrobé au Gabarn d'Escout, à l'entrée d'Oloron).

Je demande donc une carte des bruits stratégiques du train et de la RN 134 du Somport à Pau.

L'article L. 571-10 du Code de l'Environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isollements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes.

Les articles R. 571-32 à R. 571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013, fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs pour les bâtiments qui s'y construisent.

Les infrastructures concernées par le classement sonore des voies sont :

- les voies routières qui supportent un trafic moyen journalier annuel supérieur à 5 000 véhicules/jour,
- les lignes ferroviaires interurbaines qui supportent un trafic supérieur à 50 trains/jour,
- les lignes ferroviaires urbaines qui supportent un trafic supérieur à 100 trains/jour,

Notre ligne Pau Canfranc ne supportera pas un trafic tel qu'il imposera des travaux acoustiques sur les maisons. Les riverains ne seront donc pas dédommages des travaux qu'ils devront faire.

II LES DANGERS :

II – 1) TDM :

le Transport de Matières Dangereuses (TMD), madame Navarre présente à la réunion du 14/11/2024 le transport dans le tunnel des Alpes, avec 40 % de camions citernes.

**Quels types de matières dangereuses passent actuellement dans la vallée d'Aspe par route ?
Quels volumes passent par an pour chaque type ?**

Le dossier de concertation ne présente pas la **carte des risques du TMD par route, celle prévue par train**, donc encore moins la carte des zones qui vont être soumises au double risque, hors cette information est primordiale pour que chacun puisse participer en connaissance de cause.

Je demande que de telles cartes soient établies pour que les riverains puissent comprendre si ils sont dans la zone de danger explosifs dus à un accident de TDM.

II – 2) DÉRAILLEMENTS :

Comment encore faire passer des matières dangereuses dans une vallée escarpée, où trains – route – Gave sont dans un mouchoir de poche ?

Si du transit international se doit de passer, que **celui-ci soit interdit d'urgence au TDM**, que ce soit par route ou rail.

Je rappelle ici que le train de Lacq a déraillé , sans faire de pollution fort heureusement, alors que le transport se fait à plat entre les usines, à vitesses réduite, en zone SEVESO hyper surveillée. Des trains pour les usines de Lacq aussi ont déjà déraillé, à plat aussi : <https://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/rapport-d-enquete-sur-le-deraillement-de-wagons-de-a315.html>
<https://www.larepubliquedespyrenees.fr/pyrenees-atlantiques/orthez/deraillement-du-train-a-orthez-l-hopital-desespere-d-etre-indemnie-5353751.php>

Que se passera-t-il quand un déraillement aura lieu en montagne ?

Ils nous a été annoncé que lorsque le train enjambe le Gave, par sécurité, un dispositif d'anti déraillement sera mis en place. J'ai fait remarquer que le train longe très souvent le gave, et donc que **ce dispositif devra être mis en place à chaque fois qu'un déraillement de produits chimiques sur le train serait en mesure de contaminer le gave d'Aspe ou ses affluents de par sa proximité.**

II – 3) PRODUITS PHYTOSANITAIRES :

Il nous a été annoncé que des désherbants seraient employés sur la voie et ses abords, sauf aux endroits où la voie enjambe le Gave. **Suite à mon intervention qui expliquait que la voie longe très souvent le Gave, il a été répondu qu'il faudra envisager alors de ne pas en utiliser. Qu'en sera-t-il au final ?**

La voie est maintenant devenue le refuge des lézards en voie d'extinction, dont le lézard vert, et une **introduction dans la chaîne alimentaire de désherbant doit à tout prix être évitée.**

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

II – 4) FAUNE REMARQUABLE ET BRUIT :

La Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de **classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental** et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones calmes ».

La notion de « **zone calme** » est intégrée dans le code de l'environnement (article L. 572-6), qui précise qu'il s'agit d'« espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Malheureusement, les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE (Plan de Prévention des Bruits).

Les **vibrations** seront aussi régulières et proches des **ripisylves** du gave d'Aspe, au rôle de corridors écologiques et de lieu de vie d'espèce en voie de disparition (Desman...).

Une étude sur ces conséquences est-elle prévue ?

II – 5) POINTS DE CONFLIT :

La ligne sera encadrée tout du long par une barrière si j'ai bien compris.

Notre vallée d'Aspe va donc être coupée en 2.

Comment les continuités écologiques vont-elles être respectées ?

II – 6) ÉVACUATION DES TUNNELS :

Extrait de Compte-rendu de la Table ronde – Le transport de marchandises : le report modal 14/11/2024, Pau p 7 « Miguel Angel ANIA présente ensuite la situation du tunnel ferroviaire du Somport servant actuellement de tunnel d'évacuation du tunnel routier. **A terme, les tunnels se serviraient mutuellement de tunnels d'évacuation.** Il précise que le gouvernement d'Aragon dispose de l'autorisation environnementale poule tunnel en territoire espagnol. »

Est-il normal de faire évacuer des gens dans des tunnels ayant la double fonction : voie routière / ferroviaire et voie d'évacuation ?

III L'AUGMENTATION DU FLUX DE MARCHANDISES :

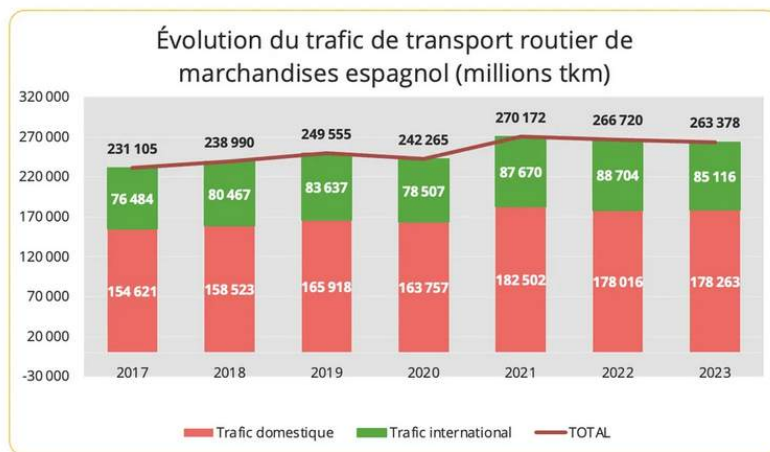
III – 1) LE TRANSIT INTERNATIONAL AUGMENTE

A l'arrivée du train, le flux aura encore augmenté, le train ne fera qu'absorber la hausse.

<https://market-insights.upply.com/fr/espagne-bilan-2023-du-transport-terrestre-de-marchandises>

Nous voyons bien que le trafic international est en constante augmentation.

Le train ne ferait qu'absorber la hausse à venir, le transit international sur la RN 134 perdurera malgré le train. Les riverains auront les 2 nuisances, l'environnement aussi.



Source : ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMS).

De plus, l'Espagne table sur l'effet **Pau Canfranc comme accélérateur du développement de l'Aragon, augmentant ainsi le volume de marchandises a transporté, donc le trafic.**

24 du Compte-rendu Table ronde – Le transport de marchandises : le report modal

14/11/2024,

« PauMiguel Angel ANIA précise [...] Il explique que **l'Espagne a démontré que l'investissement dans les infrastructures de transport entraîne un investissement privé des entreprises.** »

Suite à l'épisode de COVID, une **relocalisation de la production pour les produits vendus en Europe** a été envisagée, je m'en félicite.

Mais celle-ci ne s'est pas faite en Europe, mais **vers l'Afrique, augmentant encore le trafic via l'Espagne pour gagner le reste de l'Europe :**

<https://market-insights.upply.com/fr/les-relocalisations-favorisent-le-traffic-roulier-espagne-maroc>

« Les perturbations des chaînes logistiques mondiales déclenchées par la pandémie de Covid-19 ont en effet accéléré la volonté de rapprocher une partie des sites de production des clients finaux, afin de minimiser les risques. Pour la desserte du marché européen, ce mouvement de nearshoring ouvre des perspectives à l'Afrique du Nord, et en particulier au Maroc. Cette zone dispose de deux atouts essentiels : la proximité géographique avec l'Europe et la faiblesse des coûts salariaux. La relocalisation est un sujet étudié par les think-tank espagnols [1] et une priorité affichée de la diplomatie espagnole [2]. »

La **décarbonation nécessite une baisse du transport.** Actuellement, le transport via l'Espagne pour le reste de l'Europe via les Pyrénées est bridé par le passage à l'Est et à l'Ouest de la chaîne qui est engorgé. Permettre un nouveau passage et donc faciliter le transport ne va pas aller vers une relocalisation, mais vers une augmentation du transport, ce qui est contraire à une décarbonation.

Une vraie décarbonation passe tout d'abord par une réduction du besoin, ici de transport, donc par une relocalisation au plus proche des besoins.

Nous ne voyons nul part la réduction du besoin de transport, bien au contraire.

Nous rappelons que lors de l'accident en vallée d'Aspe en 2018 ayant tué lentement le chauffeur et polluer le gave, le produit chimique transporté venait du Portugal, direction l'Allemagne.

III – 2) TRAFIC INDUIT ET EFFET TUNNEL:

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/induction-traffic-revue-bibliographique>

Lors de la construction de nouvelles voies de grand gabarits, l'*infrastructure* ne dessert plus assez finement les territoires qu'elle traverse. Seuls les grands territoires se trouvant aux 2 extrémités de la nouvelle voie, se développent, à savoir Saragosse et Artix dans notre cas.

Ceci contribue à dilater l'activité économique et la concentrer dans des métropoles plus éloignées.

Plus on peut aller vite, plus on va loin à budget temps constant (loi de Zahavi).

Comment alors parler de décarbonation liée à la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, si en parallèle la réduction des distances entre les productions et les consommations n'est pas recherchée, ni même étudiée ?

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

PAU CANFRANC CÔTÉ FRANÇAIS et (ARTIX) PAU -ZARAGOSSE CÔTÉ ESPAGNOL ?

Côté espagnol, c'est clair :

<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-22022023-1053>

« Le ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda urbain (Mitma), par le biais d'une annonce dans le Journal officiel de l'État d'aujourd'hui, commence l'information publique de l' » Étude informative de la connexion à écartement normal de la ligne Saragosse-Canfranc-Pau avec la plateforme logistique Zaragoza Plaza », comme annoncé par la ministre lors de sa dernière visite en Aragon au mois de janvier.

Cette étude fait partie des études de rénovation de la ligne ferroviaire Saragosse-Canfranc-Pau, qui bénéficient d'un financement européen dans le cadre de la Connecting Europe Facility 2016, et qui permettront de rétablir le **trafic international de passagers et de marchandises entre Saragosse et Pau.** »

Il faudrait même parler de la Saragosse - Artix :

Tronquer ces informations pour la future enquête publique ne serait pas très démocratique, voire illégale.

5 trains de marchandises ou 6 ?

8ANNEXE 3 ANALYSE

« FONCTIONNELLE ÉTUDE INFORMATIVE DE LA CONNEXION EN VOIE NORMALE DE LA LIGNE ZARAGOZA-CANFRANC-PAU AVEC LA PLATE-FORME LOGISTIQUE ZARAGOZA PLAZA

Figure 3-6. Trafic ferroviaire - nombre de trains. **Scénario de pointe Année 2050** (Source : Études de convergence. Rapport C. Rail traffic forecast)

Les informations de base indiquent également que le trafic international de marchandises serait de 34 par semaine dans les deux sens, **contre 5 par jour, et que la capacité de la future ligne permettrait d'accueillir 6 trains de marchandises par jour**, soit un potentiel maximum de 42 trains par semaine. Nous comprenons que ces données incluront une étude des installations de croisement, **envisageant en outre l'étude de 18 trains de passagers quotidiens dans les deux directions** »

En France, on nous parle de 5 trains de frêts par jour = 10 allers-retours, mais jamais du 6ème train supplémentaire possible annoncé en Espagne.

Pourquoi de telles informations ne sont pas annoncées en France ?

P 56 en France « Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire

Pau – Canfranc tel que présenté dans ce dossier a été dimensionné pour permettre la circulation de 2 trains internationaux (aller-retour) par jour.

Dans l'hypothèse où l'offre de service de transport voyageurs international n'était pas maintenue, les sillons horaires libérés seraient alors réutilisés.

L'absence d'offre de transport international n'aurait pas d'incidence directe sur le projet »

En France , je lis que les créneaux occupés par les 2 trains de passagers longue distance pourraient être libérés si non rentables... pour du frêt ?

Nous serions alors à 3 créneaux disponibles en plus des 5 annoncés en France pour le frêt.

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

https://www.assemblee-nationale.fr/12/rapports/r0676.asp#P295_18838

Déposé le 5 mars 2003 : « **RAPPORT FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI (n° 342), autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport (ensemble un échange de lettres), PAR M. JEAN GLAVANY, Député** »

I - A - 1) « Cette évolution, si elle devait se poursuivre sur les mêmes bases dans les prochaines années, ne manquerait pas de soulever des problèmes importants sur le réseau autoroutier et routier en France, puisque la moitié du trafic routier qui traverse les Pyrénées transite, via la France, vers les autres pays de l'Europe. »

I - C - « Votre Rapporteur conçoit **les plus grandes inquiétudes quant aux conséquences de l'accroissement du trafic prévu aux différents passages routiers trans-pyrénéens, et en particulier à travers la vallée d'Aspe.** »

« C'est une catastrophe écologique prévisible, l'embolie camionnaire des Pyrénées, qu'il faut à tout prix éviter. »

CONCLUSION

La montée en puissance du trafic à travers les Pyrénées laisse craindre une saturation des passages, tant côtiers qu'intérieurs, à moyen terme. En particulier, le flux prévisible de camions entraînera la dégradation de l'environnement dans le massif.

L'ouverture du tunnel routier du Somport était nécessaire, mais elle ne doit pas avoir pour conséquence de freiner la recherche d'un rééquilibrage entre les modes de transport entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en particulier en ce qui concerne le trafic de marchandises. »

https://www.assemblee-nationale.fr/12/cra/2002-2003/193.asp#P89_11814

M. Jean Glavany, rapporteur de la commission des affaires étrangères :

« L'ouverture de ce tunnel favorisera les échanges de l'Europe tout entière, et non pas seulement de la France, avec l'Espagne. **En effet, la moitié des marchandises qui traversent les Pyrénées ne font que transiter par la France.** Beaucoup ignorent que le trafic routier transpyrénéen est sensiblement équivalent au trafic routier transalpin. En effet, l'aménagement des tunnels du Mont-Blanc, de la Maurienne, ou bien encore le ferroutage entre Lyon et Turin, autant de projets tout à fait légitimes que je soutiens, font souvent la une des journaux alors que l'on parle beaucoup moins des problèmes concernant notre région. Pourtant, ces derniers me paraissent plus graves encore que ceux des Alpes, la part du trafic routier y étant plus importante et le nombre de percées à grand gabarit y étant réduit à deux - le Perthus dans les Pyrénées-Orientales et Biriadou dans le Pays basque. **Avec un trafic comparable, nous risquons une « embolie camionnaire »...** Il ne faudrait pas qu'il arrive au Somport, tunnel souhaité et souhaitable, la même chose qu'au tunnel de Chamonix ; c'est le risque que j'ai voulu souligner dans mon rapport. »

Certes, il y plaide pour une voie ferrée comme alternative, par Lourdes, ce que je ne veux pas.

Son analyse est sans appel : **le trafic va être une catastrophe, et il l'est.**

Mais **au Sénat, 2 mois plus tard, les propos sont tout autre** : Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, saisie au fond - **Rapport** n° 272 (2002-2003) de M. **Philippe FRANÇOIS**, déposé le 30 avril 2003

<https://www.senat.fr/rap/102-272/102-272.html>

« I- AA. UN OUVRAGE À VOCATION INTER RÉGIONALE

2. La vocation du tunnel du Somport : le développement d'un trafic de proximité

La **vocation interrégionale** du tunnel du Somport ressort clairement des volumes de trafic empruntant actuellement la route nationale 134 et l'axe Pau-Saragosse. En effet, si l'on estime à environ 100 000 le nombre de véhicules franchissant chaque jour la frontière franco-espagnole, seul un millier d'entre eux, soit **1% du trafic franco-espagnol**, emprunte la route nationale 134 et le col du Somport, près de 70% des passages s'effectuant sur les liaisons côtières.

*C'est pourquoi les hypothèses retenues par les pouvoirs publics ne retiennent pas un report significatif vers l'axe du Somport du trafic de transit international empruntant les deux extrémités de la chaîne. Elles tablent plutôt sur une augmentation modérée de la circulation résultant d'un **trafic de proximité**, le tunnel permettant une intensification des échanges interrégionaux, aujourd'hui très modestes.*

Tel est notamment l'avis formulé dans le rapport sur les liaisons transpyrénéennes effectué en 2001 par l'ingénieur général Becker, au nom du Conseil général des Ponts et Chaussées. «

À l'assemblée nationale, le tunnel est bien présenté comme pour du trafic régional **et européen**, avec un très **gros risque d'afflux massif en vallée 'd'Aspe, ce qui se passe.**

Au Sénat, il ne sera que pour du trafic interrégional. Alors que le rapporteur détenait les mêmes données. **Erreur, incompetence ou omission...**

Et il y a même eu de la manipulation demandée par le livre blanc du transport de 2001 pour faire accepter le train : https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0039/Temis-0039625/13681_2001.pdf

p 60 Bruxelles, le 12.9.2001 LIVRE BLANC - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix

*« Dans ce contexte, se pose la question de réhabiliter la ligne existante entre Pau et Saragosse par Canfranc afin d'améliorer la perméabilité des Pyrénées à plus court terme. **En dépit de sa capacité faible au regard des besoins prévisibles à long terme**, l'intérêt de cette ligne est de profiter du tunnel déjà existant et d'inciter les chargeurs et les transporteurs à organiser leur chaîne logistique en vue de cette future traversée à grande capacité »*

Le représentant de l'Aragon a bien cité cela, **la voix ferrée en vallée d'Aspe n'est qu'un marche pied pour amorcer le passage au ferroutage qui nécessitera une grande voie ferrée dans une autre vallée pyrénéenne.**

De la manipulation est même orchestrée dès 2000, d'après le livre blanc toujours :

p 60 : « **Il conviendra par ailleurs de repenser la problématique d'une future liaison routière pyrénéenne qui devrait pour des raisons environnementales, de coût et d'acceptabilité par les riverains, veiller à ce que la solution du ferroutage s'impose d'elle-même** ».

Et je rajoute, toujours p 60 : « 2. Assurer la perméabilité des Pyrénées Si rien n'est fait pour améliorer la perméabilité des Pyrénées, **des problèmes de goulet d'étranglement pourraient survenir dans les Pyrénées franchies par des trafics à longue distance dont la moitié sont des échanges entre la Péninsule Ibérique et les pays situés au-delà de la France.** Les travaux de l'Observatoire franco-espagnol des trafics transpyrénéens ont mis en évidence que plus de 15000 camions traversent quotidiennement ce massif à ces deux extrémités et que ce trafic ne cesse de croître à des taux particulièrement élevés (+10% par an). Les flux entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe étaient déjà en 1998 de 144 millions tonnes par an (53 % route, 44 % maritime et 3 % ferroviaire). L'Observatoire estime que d'ici 2010-2015, c'est 100 millions de tonnes supplémentaires qu'il faudra répartir entre les différents modes. »

C'était en 2001, soit avant que le Sénateur présente le tunnel du Somport pour du trafic régional. Il avait donc les données, l'ingénieur aussi.

VI LES MENSONGES / ERREURS ACTUELS ?

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

La vallée de la Roya nous a été donnée en exemple comme une voie ferrée ayant résistée aux intempéries.

La SNCF elle-même nous raconte un tout autre récit :

<https://www.groupe-sncf.com/fr/groupe/coulisses/mobilisations-exceptionnelles/vallee-roya>

L'accès local a été possible 2 mois, puis arrêté par l'effondrement d'un viaduc.

L'accès aux trains de marchandises a été fermé.

<https://www.sncf-reseau.com/fr/a/provence-alpes-cote-dazur/vallee-roya-travaux-reconstruction-et-confortement-jusquen-2022>

« Les travaux complémentaires et opérations de maintenance nécessaires à la reprise des circulations commerciales après un an de suspension sur le restant de l'infrastructure du tronçon ont été engagés. »

<https://basta.media/inondations-l-avenir-de-la-vallee-de-la-Roya-passe-par-le-train-effondrement-routes-reconstruction>

Et ici : <https://www.nicematin.com/transports/quand-le-train-italien-est-a-l-arret-la-roya-trinque-encore-952204>

« **En raison des intempéries, le parapet qui soutient la voie ferrée à Vievola a de nouveau été emporté dans un glissement de terrain.** Impliquant la coupure temporaire des circulations entre Tende et Limone. »

Et encore ici ... <https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/78-millions-pour-moderniser-la-ligne-nice-breil-sur-roya/>

« La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé de lancer un programme de régénération et de modernisation de la ligne ferroviaire Nice-Breil-sur-Roya. Ces travaux vont entraîner la fermeture de la liaison du 2 septembre 2024 au 14 décembre 2025.

Ils doivent notamment permettre « *d'assurer la pérennité et la sécurité de la ligne en consolidant les nombreux ouvrages d'art et en améliorant la stabilité des voies* » et

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

Des élus EELV par voie de presse, et M. Alain Rousset président de la région ont dit pendant cette concertation que la voie ferrée en vallée d'Aspe n'avait pas été touchée par les inondations catastrophiques de septembre 2024..

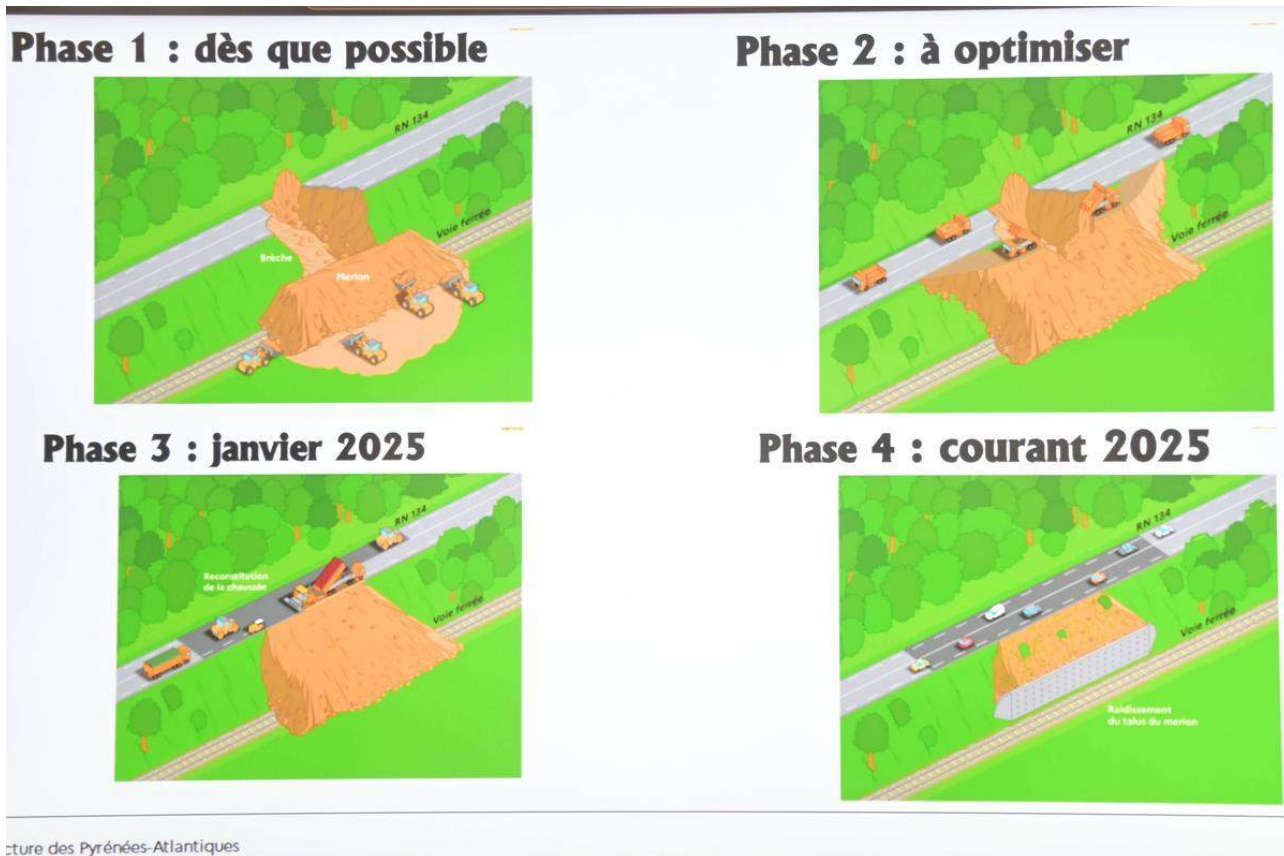
Pourtant, les habitants savent que c'est faux.

Au niveau de l'effondrement de la RN 134, **un talus des débris s'est formé directement sur la voie ferrée** (repassée par mes soins en pointillés rouges). D'ailleurs, pour reconstruire rapidement la voie, ce talus n'a pas été déblayé, la voie ferrée est donc coupée par le remblai supportant la reconstruction de la RN 134.

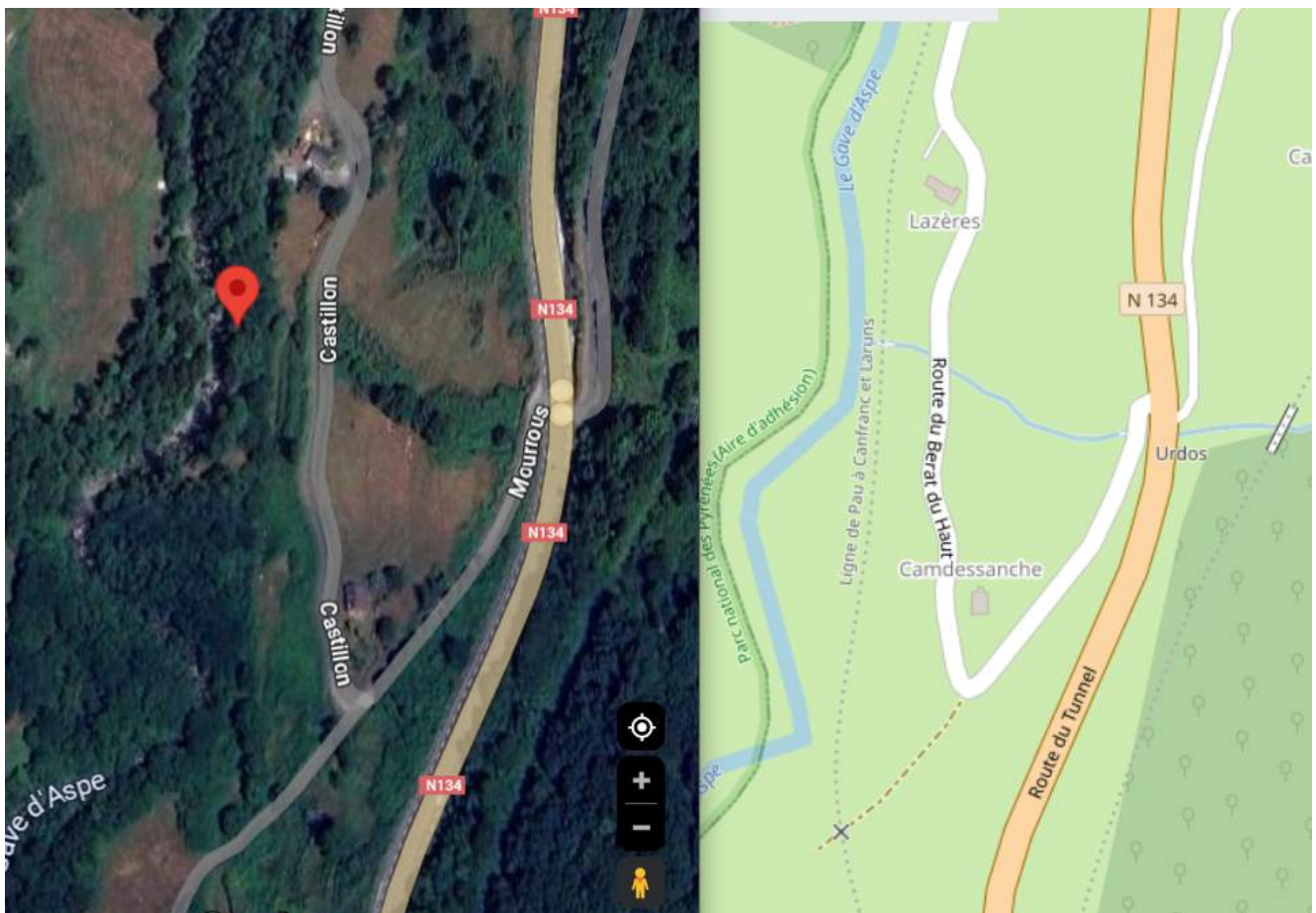


Entre Urdos et le tunnel du Somport sur la RN134, la chaussée s'est dérobée rendant la circulation impossible. (©DR)

Pour preuve ce dessin des travaux issu de la préfecture qu'apparemment EELV Béarn et M.Rousset ignorent : <https://www.sudouest.fr/pyrenees-atlantiques/oloron-sainte-marie/pyrenees-en-voulant-retaper-la-rn-134-d-ici-a-janvier-2025-l-etat-s-impose-un-objectif-difficile-21621794.php>



Et à URDOS, les rails ont été emportés, comme en a témoigné l'éleveur de Borce qui est intervenu à la dernière réunion. La photo ci-dessous est prise rive Ouest du gave, on est à Borce, quartier Lourbu. Rive Est du gave, on est à Urdos où les rails pendent dans le vide quand on va sur place... Voici la géolocalisation précise du lieu où les rails ont été emportés (merci aux personnes qui m'ont transmises les données) : <https://maps.app.goo.gl/pm9cU9GfrrFExPnm7>



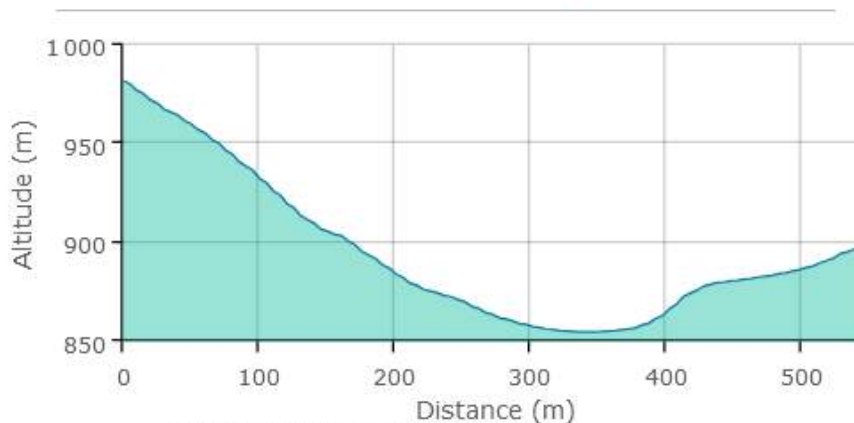
Ceci pose un autre souci, majeur : la voie ferrée est parfois installée dans le lit mineur ou majeur de divagation du gave. La Déviation de Bedous a du être confortée, en empierrant les rives du gave, accélérant ainsi son débit lors des crues.

La déviation de Bedous est reconnue comme étant une digue dans le PPRN de Bedous et Accous.

Voici le profil altimétrique de la zone en photo où les rails ont été elportés :

PROFIL ALTIMÉTRIQUE

Il est interdit de construire dans le lit majeur des cours d'eau à cause du danger de destruction lors des crues, sauf à obtenir des dérogations.



Distance totale : 552 m
Dénivelé positif : 44,85 m
Dénivelé négatif : -127,43 m
Pente moyenne : 31 %
Plus forte pente : 83 %

Nom de la couche

profil altimétrique Bérat du haut - Rn 134

Lit majeur du cours d'eau : zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure .

**Combien de zones, quel kilométrage de la voie ferrée est dans le lit majeur de nos gaves ?
Comment la voie ferrée va-t-elle pouvoir être reconstruite hors zone de crues du Gave, dans notre vallée si étroite et pentue ?**

Va-t-il encore falloir empierrer les rives du gave, ce qui va à l'encontre de ce qu'il faut faire pour diminuer les dégâts des crues ?

Je suis étonnée de lire que la Sépanso Aquitaine qui a attaqué la déviation de Bedous pour construction dans le lit majeur ne s'inquiète pas de cela pour la voie ferrée et soit inconditionnellement pour ce train.

VI – 3) LE PRÉSIDENT D'ARAGON : « CE PROJET N'INTÉRESSE QUE LES ESPAGNOLS ET LES FRANÇAIS »

Les propos du président d'Aragon à la dernière soirée : M. Azcón Navarro. « À mon avis, **ce projet n'intéresse que les Espagnols et les Français**. Cela représente une connexion importante qui témoigne des liens unissant nos deux pays »

Je renvoie au I de mon document.

Les contenus des projets discutés en enquête publique côté espagnol démontrent la dimension internationale :

https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_en_tramites/zaragoza-canfranc-pau-zaragoza-plaza/documento_no_tecnico.pdf

p 12

« Sur le tronçon Saragosse-Huesca, il existe actuellement une correspondance pour les voyageurs en Voie standard européenne depuis la gare Delicias (Saragosse) jusqu'au Huesca, mais il n'y a aucune connexion sur cette largeur depuis le carrefour de Miraflores jusqu'au Plateforme logistique Plaza (Saragosse), donc les marchandises en largeur standard **Les Européens ne peuvent actuellement pas accéder au terminal Plaza.** Pour cette raison, cette étude informative nécessite d'analyser exclusivement la connexion pour le marchandises en écartement standard européen depuis la ligne Saragosse-Canfranc-Pau jusqu'à la **plateforme logistique de Plaza,** pour que ses actions dans la zone la plus proche de la municipalité de Saragosse. »

« Par conséquent, l'analyse de l'étude informative nécessite de considérer les alternatives possibles qui permettent la mise en œuvre de la connexion susmentionnée, satisfaisant les besoins de transports actuels et futurs, »

La ligne prend en compte les besoins futurs.

p 13

« « Etudes de convergence pour garantir l'interopérabilité des trafic transfrontalier sur la **ligne Saragosse-Canfranc-Pau**», qui, avec l'actuelle étude informative fait partie du projet global de réouverture de la **ligne susmentionnée internationale** »

p13 : « D'autre part, l'« Etude Informative de l'Anneau Ferroviaire Sud de Saragosse », réalisée définitivement approuvé par résolution du secrétaire d'État aux infrastructures du 18 octobre 2010 (BOE du 5 novembre 2010) inscrit parmi ses actions la duplication au gabarit ibérique de l'actuel tronçon à voie unique qui circule entre la bifurcation vers Teruel et la ligne **Saragosse – Caspe – Barcelone**, à la hauteur de la gare de Saragosse de La Cartuja. La déclaration d'impact environnemental de ce étude informative a expiré en décembre 2019, bien que l'étude soit toujours valable effets d'aménagement du territoire. **La duplication susmentionnée de cette section du soi-disant Le Southern Round est celui qui serait désormais modifié dans cette étude informative, pour l'adapter à la largeur standard européenne et permettre l'accès de la marchandise depuis le Ligne Saragosse-Canfranc-Pau jusqu'à la plateforme logistique Plaza sur cette largeur.** »

Dans cet autre document espagnol, je lis p 111 :

https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_en_tramites/estrategia_indicativa/estudio_ambiental_estrategico_anexo_ii.pdf

« En ce qui concerne le réseau ferroviaire **transeuropéen** de base, la coordination des États considère que les **lignes transversales existantes, bien que fermées au trafic, ou à construire, devraient être incluses dans le réseau transeuropéen de base.** [...] Irún ou côte cantabrique transversale du corridor atlantique, et **Saragosse-Canfranc-frontière française,** ainsi que l'amélioration des services ferroviaires suburbains et régionaux, et la récupération des trains de nuit, à titre d'exemple »

Nous voyons bien se dessiner une surcharge en plus à venir sur la Ligne Pau ~~Canfranc~~ SARAGOSSE, qui n'intéresse donc pas que l'Aragon. Il y aura un report des marchandises passant aux 2 extrémités surchargées vers l'axe Canfranc-Pau. Et une croissance du trafic par l'installation ou l'arrivée de nouvelles productions.

Son propre représentant présent à une autre réunion a tenu des propos clairs (je l'ai remercié de ne pas utiliser la langue de bois) :

p 24 du Compte-rendu Table ronde – Le transport de marchandises : le report modal

14/11/2024,

« PauMiguel Angel ANIA [...] **rappelle que de l'Espagne proviennent également les marchandises du Portugal, de l'Afrique et de l'Asie, grâce aux différents ports espagnols, et à destination de tout le reste de l'Europe.** »

M Rousset a dit que les opposants à ce train le sont pour des raisons personnelles.

Je suis actuellement voisine un peu éloignée du pont Laclau à Oloron où passe le transit international, et pourtant opposée à la déviation d'Oloron qui en absorberait une partie, pour un temps (puisque le trafic international augmente).

Je suis aussi voisine éloignée du train. J'étais pour le report des marchandises en transit sur le train, jusqu'à ce que je comprenne qu'en fait, ce train n'allait malheureusement pas enlever le transport international de poids-lourds sur la RN 134, pour toutes les raisons démontrées ici.

J'ai failli acheter un bien en vallée d'Aspe, je suis heureuse que ce ne soit pas arrivé, et j'y stoppe mes recherches.

Je suis sur un poste précaire qui va fermer, et je vais être mutée ailleurs.

Je reste cependant fermement opposée à tout trafic en vallée d'Aspe, zone de montagne forte de ZNIEF, zones Natura 2000, d'un parc national.

La configuration de la vallée (gave d'Aspe avec une vallée encaissée) et son intérêt écologique devrait y interdire tout trafic international, surtout de TDM.

Que je reste habitante du Haut Béarn ou non, mon avis de citoyenne **éclairée**, **apartisan est fondé sur une analyse de documents, de faits, et non sur un quelconque avantage personnel.**

Peut-on en dire autant de tout ceux qui restent pour ce train ? Pour le transit international y compris de matières dangereuses en vallée d'Aspe ?

VII NOUS CONSULTE-T-ON VRAIMENT ? LES FAITS DÉMONTRENT QUE NON...

Sommes-nous vraiment consultés ? Ou le projet est-il déjà « sur les rails », et la consultation et enquête publique ne seront que de la poudre au yeux ?

La CNDP a bien dit que ce projet était soumis à consultation puis enquête publique pour voir si il se fera.

Or, des propos montrent que nous ne serons pas écoutés, car les dés sont déjà jetés.

Extrait de Compte-rendu de la Table ronde – Le transport de marchandises : le report modal

14/11/2024, Pau

p 9

Olivier MARTY présente enfin le calendrier du projet sur lequel **Miguel Angel Ania** précise que, côté espagnol, les aménagements entre Huesca et Canfranc **seront mis en service dès le 1^{er} trimestre 2025.**

Propos de M. Alain Rousset, président de région, à la réunion de clôture : « **Je sais qu'il y a des doutes dans la vallée. Est-ce qu'Alain Rousset réussira à rouvrir cette voie. Eh bien oui Madame, il réussira !** »

Et côté Espagnol, nous avons cité plus haut que 500 millions d'euros sont investis actuellement dans une étude pour une liaison Canfranc Corridor méditerranéen sans passer par Saragosse...

Puisque qu'un lobby de la construction (pro routier...) était invité à la réunion du 14 /11/2024 à Pau (Je parle de Béarn Adour Pyrénées, BAP), il dispose normalement d'une « *étude multimodale et prospective des flux de marchandises et voyageurs entre le Béarn et l'Aragon* » financée en partie par le CD 64 (annexe 1 en fin de document, 15 000 € de subvention en 2006 / 73 000 euros de l'étude).

Pouvez-vous obtenir cette enquête qui concerne notre sujet et la communiquer , notamment lors de l'enquête publique pour que votre dossier soit complet ?

CONCLUSION :

Je ne suis pas revenue sur le manque d'information puisque les études sont en cours sur les coupures du trafic routier aux passages à niveaux, et les bouchons à venir, ni sur les passages à niveau justement annulés pour sécurité, mais coupant la vallée d'Aspe en 2.

Puisque des informations contradictoires entre le projet français et espagnols existent, je ne sais pas si juridiquement, je peux demander et obtenir l'annulation de cette concertation préalable. Si c'est possible, c'est ce que je demande, pour avoir une autre concertation avec un accès à tous les documents aux mains des élus, à savoir par exemple les dossiers déjà passés en consultation côté espagnol.

D'ailleurs, je ne lis nulle part pourquoi le train de marchandise initialement prévu pour faire 750 m (données antérieures) est passé à 450 m. Est-il possible d'en l'expliquer (j'ai peut-être raté l'information) ?

La concertation laisse planer la possibilité d'interdire le trafic de poids lourds... et cite encore La Roya en exemple.

Or : « *La bataille juridique est désormais close. Le tribunal administratif de Nice a validé, mardi 18 février l'arrêté qui interdit aux camions de plus de 19 tonnes de circuler sur la RD6204 de manière définitive. L'arrêté pris en septembre 2017 par les maires de Tende, Breil-sur-Roya, Saorge, la Brigue et Fontan avait fait l'objet de nombreux recours en justice par le préfet des Alpes-Maritimes et des entreprises de transport.* » <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/camions-plus-19-tonnes-definitivement-interdits-vallee-roya-1789425.html>

C'est donc l'État via son préfet qui a attaqué cet arrêté, comme ici en vallée d'Aspe quand des élus ont tenté de faire interdire ce transport :

<https://www.larepubliquedespyrenees.fr/economie/transports/le-tribunal-administratif-va-staturer-sur-les-arretes-pris-contre-le-transport-de-matieres-dangereuses-en-vallee-d-aspe-12410249.php>
<https://www.sudouest.fr/tourisme/pyrenees/circulation-des-camions-de-matieres-dangereuses-en-vallee-d-aspe-dans-les-pyrenees-stop-ou-encore-12478493.php>

Le représentant de la région Aragonaise a dit qu'il ne voulait pas cette interdiction.

Comment alors laisser planer le doute : ni l'État français, ni l'État espagnol, ni les 2 régions ne voudront de cette interdiction.

La Roya et son train de marchandises nous ont été cités en exemple : **je demande donc la présentation des données sur le développement touristique et économique de cette vallée suite au passage du train.**

En vallée d'Aspe, la concertation signale une pollution de l'air due au trafic routier...

J'ai demandé lors de l'enquête publique pour le PCAET de la CCHB, et lors de l'enquête publique sur le SCOT que des analyses de l'air soient faites en ce sens sur Oloron et en vallée d'Aspe pour quantifier la pollution due au transport.

J'espère que ces analyses seront faites avant l'enquête publique, sur des périodes de trafic, et aussi sur les jours de fermeture du tunnel pour entretien, pour pouvoir comparer.

Tous les représentants de l'État (Région, maires de la CCHB etc...) ont été enregistrés à plusieurs reprises entrain de dire que le transit de poids-lourds sur la RN 134 est dangereux.

Au prochain accident corporel et/ou de pollution de l'environnement dûs aux camions, il y a aurait matière à porter plainte contre les représentants de l'État pour mise en danger de la vie d'autrui et de l'environnement en s'abstenant de prendre des mesures de police pour remédier à une situation dangereuse dont il a connaissance. Espérons que les élus arrêtent ce transport de matières dangereuses, voire tout le transport international avant un nouvel accident.

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/Securite_routiere_et_responsabilite_des_elus_cle5155ba.pdf

Lors de la dernière réunion, plusieurs personnes se sont émues de la qualité des constructions (ponts, tunnels) le long de la voie ferrée et de notre devoir de les préserver, ce que ce projet permettrait selon eux. Sauf qu'ils ne seraient plus accessibles au public.

Un train géologique a même été évoqué. Sur quel horaire libre passerait-il ?

De plus, un projet de voie verte cyclable permettrait vraiment ce moment là d'en faire un atout touristique, ouvert à tous et toutes, sans hypothéquer l'avenir de la vallée.

Des vélos sur le rail pourraient même être envisagés en vallée de Bedous.

<https://veloraildefrance.com/>

Je demande qu'une analyse du développement touristique d'une voie verte, avec visite des tunnels remarquables, soit présentée comme alternative de développement touristique de la vallée d'Aspe.

Et pour finir, si après la lecture des faits amenés par ce document, certaines personnes doutent encore que ce projet concernent le fret international, voici un dernier document espagnol, qui parle bien du développement du transport de marchandises qu'assurera ce train, nous comprenons bien que le transport n'enlèvera pas des camions de la RN 134, il absorbera la hausse et le report des passages aux 2 extrémités des Pyrénées.

https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/estudios_en_tramites/zaragoza-canfranc-pau-zaragoza-plaza/memoria.pdf

p 83 : « 14. CONCLUSIONS

La ligne Saragosse - Canfranc - Pau constitue un corridor transfrontalier qui, lorsqu'il sera opérationnel, entraînera une redistribution modale de la demande en faveur du rail, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers, grâce à l'importance de l'offre.

La ligne Saragosse - Canfranc - Pau constitue un corridor transfrontalier dont la mise en service entraînera une redistribution modale de la demande en faveur du rail, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers, grâce à une réduction significative des coûts du train par rapport aux coûts du rail par rapport à la route.

En particulier, dans le transport de marchandises permettra de dynamiser d'importants centres logistiques dans les deux territoires (plate-forme logistique Zaragoza Plaza, Plenary Plate-forme logistique Zaragoza Plaza, plate-forme Pllus à Huesca, centres d'affaires à Pau, Toulouse et Bordeaux), en améliorant leur position concurrentielle sur le marché et en offrant de meilleures conditions économiques. »

Sur le tronçon Saragosse-Huesca, il existe actuellement une connexion pour les passagers sur l'écartement standard européen à partir de la gare de Del Delhus.

Écartement européen de la gare de Delicias (Saragosse) à la gare de Huesca.

La gare de Huesca, mais il n'y a pas de connexion sur cet écartement depuis la jonction de Miraflores jusqu'à la plate-forme logistique de Plaza (Saragosse).

La plate-forme logistique de Plaza (Zaragoza) n'est pas reliée, de sorte que les marchandises à écartement normal ne peuvent actuellement pas accéder au terminal de Plaza (Zaragoza).

Le fret européen à écartement normal ne peut actuellement pas accéder au terminal de Plaza. C'est la raison pour laquelle cette étude informative a été réalisée.

La présente étude informative a donc été rédigée pour analyser la connexion du fret européen à écartement standard de la gare de Zaragoza à la plate-forme logistique de Plaza (Saragosse).

Pour les besoins de l'analyse, dans cette étude informative, la connexion a été divisée en quatre sections : 1. les quatre sections suivantes :

- Tronçon 1 : entre la plate-forme logistique du Plaza et l'embranchement vers Teruel/Sagunto, entre la plate-forme logistique du Plaza et l'embranchement vers Teruel/Sagunto.
- Section 2 : la zone de l'embranchement vers Teruel/Sagunto, le viaduc sur l'A-23 et le viaduc sur la rivière Huerva,
- Tronçon 3 : du viaduc sur la rivière Huerva à l'entrée de la gare de Cartuja,

- et le tronçon 4 : de la gare de Cartuja (y compris cette gare) jusqu'à la ligne Saragosse-Huesca, en passant par le point de jonction de la ligne Saragosse-Huesca, de la gare de Cartuja.

la ligne Saragosse-Huesca, jusqu'à l'embranchement de Miraflores.

Cette étude informative analyse les tronçons 1, 3 et 4 mentionnés ci-dessus, **mais pas le tronçon 2, qui correspond à la zone de la future connexion avec la ligne vers Teruel, qui est en cours d'analyse.**

Teruel, qui est analysée dans le cadre de l'« Étude d'information du corridor Cantabrique-Méditerranée à Grande Vitesse. Tronçon : Saragosse-Teruel.

Propositions complémentaires », qui fait actuellement l'objet d'une information publique.

Traduit avec DeepL.com (version gratuite) »

La concertation ne présente pas quels sont les autres trajets prévus pour une ligne de transport par train via les Pyrénées et pourquoi elles n'ont pas été retenues, mais celle via la vallée d'Aspe oui : quelles en sont les avantages par rapport aux autres traversées envisagées ?

Je suis loin de maîtriser le sujet, et je reste ouverte aux arguments et faits pour faire évoluer mon avis. Je ne cautionnerais pas les mensonges, doubles discours, dénigrement, et raccourcis qui jalonnent tout ce dossier du trafic de marchandises international en vallée d'Aspe.

Mais jusqu'ici, tout ce que je découvre conforte mon opposition à l'exploitation de cette voie ferrée, sans qu'elle ne soit liée à un plan de réduction des distances de transport (éviter le transport) et à une interdiction de trafic de marchandises non régionales en vallée d'Aspe. Ma dernière lecture fait état de 3 nouvelles voies maritimes qui vont s'ouvrir entre l'Espagne et la Chine, et ne parlons pas des ports espagnols détenus en majorité par des investissements chinois.

Comment un projet de voie ferrée Pau Canfranc Saragosse / corridor méditerranéen qui demande un financement unique peut-il ne pas passer en une seule enquête publique, en même temps du côté espagnol et français ?

Où est la logique, si ce n'est que les dés sont jetés, et que nous sommes consultés pour la façade ?

Pour conclure, voilà ce que j'ai pu lire ici, voilà une entreprise béarnaise qui délocalise au Portugal, sans complexe, augmentant d'autant son temps de transport de marchandises et la pollution :

https://www.hautbeam.fr/fileadmin/documents/3.Vivre_et_habiter/Energie_Climat/2201_Consultation_citoyenne_PCAET/PCAET_memoire_de_reponses_aux_avis_formules_par_le_public.pdf

Avis n°1 p 15 :

Avis N° 1 :

Thématique(s)abordée(s) : Développement économique

« C'est à titre personnel que je vous écris sur ce sujet, mais également au titre de Directeur Général de STI. Il est certain que nous ne devons pas polluer de façon inconsidérée notre planète, et que nous ne devons pas gaspiller nos ressources. Mais de là à suivre aveuglément les préconisations du GIEC, qui n'est aujourd'hui plus qu'un organisme complètement corrompu, il y a un pas. Je vous invite d'ailleurs à lire les derniers livres, de Mrs GERONDEAU, RITTAUD ou d'autres, qui expliquent bien tous ces mécanismes dévoyés, et du business qu'il y a derrière cet organisme. Si vous le souhaitez je peux vous faire parvenir ces ouvrages. Au passage, il est également clairement et scientifiquement expliqué, que si nous continuons à prendre cette voie dévoyée, si nous continuons à supprimer tout le CO2, nos forêts en quelques années vont perdre 30% de leur surface en Europe. Cela ne veut pas dire que nous devons polluer, que nous devons faire n'importe quoi !

Il suffit de se promener dans les anciennes zones industrielles en ILE DE FRANCE, qui ne sont le plus souvent que des friches, pour comprendre la fuite de notre industrie. D'une part le fait d'avoir fait fuir cette industrie de notre pays, et d'autre part les importants progrès de dépollution réalisés au niveau automobile, a considérablement réduit les émissions de CO2, et aujourd'hui nous sommes arrivés à un équilibre. Pour preuve, pour faire peur au bon peuple en été, il n'est plus mis en évidence la nocivité des gaz dans l'air, mais les particules fines, ce qui ne veut absolument rien dire, puisque ces particules fines ne représentent que de la poussière ! Cette politique de nouvelles contraintes permanentes, sous prétexte de l'écologie vis-à-vis des industries, a amené en partie à notre

désindustrialisation. Dans le périmètre géographique de notre communauté des communes, qui d'une certaine façon pour l'instant n'est par trop mal lotie, nous assistons au même phénomène que ce qui se passe au niveau national.

SAFRAN LS, pour sa part, investit lourdement en CHINE et au MEXIQUE, NEXTEAM en POLOGNE, AD INDUSTRIE au MAGHREB, je suis certain que ce ne sont pas que les aspects économiques et les couts du travail qui incitent ses sociétés à délocaliser. En regardant un tout petit peu plus loin que notre Communauté des Communes, LAUAK a embauché plus de salariés au PORTUGAL qu'en FRANCE, POTEZ délocalise en ESPAGNE, BT2I (la MAP) investit en TUNISIE, DASSAULT a ouvert d'importants sites en INDE et aux USA pour fabriquer les Business Jets, SAFRAN HELICOPTER ENGINES a investi en INDE, et fabrique autant de moteur en INDE qu'en FRANCE....Nous même STI, confronté à des fonctionnaires dogmatiques de la DREAL, en particulier sur notre site de MERIGNAC, auxquels nos politiques ont donné toutes les armes sous prétexte de l'écologie, nous avons été obligés de réduire nos effectifs de 80 personnes en FRANCE, pour aller au PORTUGAL. D'ailleurs notre objectif est maintenant d'atteindre rapidement les 200 personnes sur notre site d'AVEIRO...avec l'aide de AIRBUS !!!! En effet ce que nous avons vécu sur notre site de MERIGNAC, AIRBUS l'a vécu lui-même sur son site de St ELOI situé à TOULOUSE. Certains de nos confrères français comme SATYS, le plus important sur notre marché, à MARSEILLE vit en ce moment la même chose.

AIRBUS devant le dogme du fonctionnaire de la DREAL, a décidé d'arrêter son activité de procédés spéciaux sur son site, pour l'externaliser. Un des paramètres importants pour récupérer ce marché, et pour sécuriser la production, a été de ne pas produire en FRANCE. Ce n'est pas de gaieté de cœur, ce n'est pas pour chercher de meilleurs couts, que j'ai démarré notre activité à AVEIRO (un investissement de plus de 6M€). Le fait d'avoir maintenant une usine à AVEIRO a été un important paramètre pour pouvoir continuer à produire dans des conditions normales, sans dogme, juste callé sur la réglementation européenne, et pas sur une réglementation durcie et changeante en permanence comme en FRANCE. Je m'engage d'ailleurs à ce que nos salariés portugais gagnent la même chose que nos salariés français. Par ce message, je souhaite vous rendre attentif, de ne pas basculer du côté des philosophes de l'épouvante (le GIEC), qui se font un plaisir à domestiquer le bon peuple à la place des religions, comme cela a été le cas dans le passé, mais à avoir une politique réaliste, et savoir peser les conséquences. »

Je doute que nous ayons, les simples citoyens, vraiment du poids dans cette consultation et de l'enquête publiques à venir, la partie espagnole du projet étant sur les rails, le président de Région assénant que la voie se ferait dénigrant ainsi le travail de la consultation et de l'enquête publique.

Mais sait-on jamais...

Merci de l'attention que vous porterez à mes remarques.

Je file sur une consultation qui donnerait moins de poids au CNDP pour accélérer l'implantation d'usines, parait-il

Cordialement

Vanessa Lemaistre

Annexe 1 sur les 2 suivantes : subvention du CD 64 pour l'étude multimodale de BAP

**BEARN ADOUR PYRENEES
ETUDE MULTIMODALE ET PROSPECTIVE DES FLUX DE MARCHANDISES
ET VOYAGEURS ENTRE LE BEARN ET L'ARAGON**

VU le rapport de Monsieur le Président du Conseil général,

VU la création en 2000 de l'association Béarn Adour Pyrénées regroupant plus de 500 adhérents au nombre desquels figurent des établissements consulaires,

VU le crédit inscrit au chapitre 65 nature 6574 fonction 04 du budget départemental,

VU les délibérations du Conseil général n° 103 en date des décembre 2004 et 16 décembre 2005 portant délégation du Conseil général à la Commission permanente,

APRES EN AVOIR DELIBERE

La Commission permanente

* **note** que l'association Béarn-Adour Pyrénées a pour objectif de faire accélérer la réalisation des infrastructures routières et ferroviaires de la région, et plus particulièrement du Béarn, pour :

- ♦ désenclaver et développer le Béarn ;
- ♦ faire avancer avec détermination les projets routiers et ferroviaires ;
- ♦ sensibiliser la population sur les enjeux économiques et les différents projets d'infrastructures de transport ;
- ♦ améliorer tous les itinéraires d'accès au Béarn.

* **prend acte** du projet de l'association de réaliser une étude portant sur les flux de circulation entre l'Aragon et le Béarn.

Cette étude permettra de déterminer la demande actuelle et potentielle - origines/destinations des flux de marchandises et voyageurs (ainsi que la nature des marchandises) - entre le Béarn et l'Aragon afin de :

- ♦ définir et adapter l'offre de transport ;
- ♦ démontrer l'intérêt de cet axe pour ces deux régions (et pour les deux pays : France, Espagne).

Elle sera un outil d'aide à la prise de décision en matière de politique transfrontalière et interrégionale de transport.

Le projet comporte quatre phases

PHASE I : DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT

- Recensement des travaux existants & rencontres/interviews avec les personnes ressources, acteurs institutionnels et politiques en matière d'infrastructures de transport ;
- Constitution & animation de l'équipe projet ;
- Compte-rendu & synthèse intermédiaires (en français et espagnol) ;
- Diffusion de l'information et des documents (bulletin, courriers et mise en ligne Internet) ;
- Préconisations du cahier des charges de la phase II.

Coût : 17.300 €

PHASE II : ENQUETE TRAFICS

- Rédaction & validation du cahier des charges ;
- Réalisation des enquêtes complémentaires ;
- Administration des questionnaires et rédaction de la synthèse.

Coût : 18.700 €

PHASE III : VALIDATION DES RESULTATS ET COMMUNICATION DU PROJET

- Restitution des résultats de l'enquête trafic auprès des personnes ressources ;
- Validation par l'équipe projet des résultats obtenus et de la synthèse ;
- Synthèse des résultats et communication de l'état d'avancement du projet (bulletin & mise en ligne des documents d'information).

Coût : 16.400 €

PHASE IV : PRECONISATIONS ET COMMUNICATIONS (DURANT L'ANNEE 2007)

- Réunions-débats avec les personnes ressources/équipe projet pour définir des propositions/orientations/pistes d'action ;
- Synthèse générale - Rédaction & édition de l'étude complète, de brochures, de plaquettes, de bulletins ... (en français et espagnol) ;
- Présentation grand public (en France et en Espagne) & large diffusion de l'étude ;
- Mise en ligne des documents.

Coût : 20.600 €

* **décide** d'allouer à l'association Béarn Adour Pyrénées une subvention d'un montant de **15 000 €** pour financer cette étude.

Le crédit nécessaire sera imputé sur le chapitre 65 nature 6574 fonction 04.

ADOPTE A L'UNANIMITE

Le Président du Conseil général

Jean-Jacques LASSERRE