



**Syndicat des Travailleurs du Béarn
Confédération Nationale du Travail
22 rue Pasteur 64000 PAU
cnt64@yahoo.fr - <https://cnt-ait-pau.fr>**

Lettre ouverte aux syndicalistes, aux gens de gauche et aux écologistes à propos du grand projet inutile que cache le Pau-Canfranc.

Nous nous étonnons de voir qu'une partie des militants de gauche, des syndicalistes et des défenseurs de l'environnement se disent favorables au projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Nous voulons croire que cela est dû à un manque d'informations sur la vraie nature du projet.

Ce projet n'est pas la simple réouverture d'une petite ligne ferroviaire pour la desserte locale, dans la logique d'un service public.

Il s'agit d'un grand projet inutile qui s'inscrit dans la logique de la mondialisation libérale qui détruit nos systèmes sociaux ainsi que l'environnement.

130 millions ont été déjà mis pour la Bedous-Pau, le maître d'ouvrage parle d'une enveloppe de 800 millions de plus pour la Pau-Canfranc. **Qui peut croire qu'il s'agit d'un petit projet à destination de la population aspoise ?**

Pour comparaison : la région Occitanie a rouvert la ligne Montréjeau-Luchon, cela a coûté... 68 millions d'euros. Nous ne sommes pas dans les mêmes dimensions ! D'ailleurs pourquoi prévoir une électrification à 25 000 volt s'il s'agissait d'aménager un tramway rural ? Avec le système des wagons Draisy (sur batterie et écologique, qui peuvent accueillir 80 passagers), on pourrait très bien aménager un service public utile pour des coûts bien moindre...

La région veut minimiser le projet mais il s'agit bien d'un grand projet inutile : Les documents de la concertation préalable sont très clairs. Déjà, au départ, le trafic est important. Il s'agit de 25 aller/retour par jour, **c'est à dire 50 passages dont 14 la nuit**. La part du fret annoncée est de « 10 aller/retour de trains de fret par jour dont 8 aller/retour de trains de fret affectés au ferroutage » (page 43)¹. **Attention ! Le document prévoit que le fret pourra remplacer des trains de passagers sur des sillons, si ceux-ci ne sont pas rentables.**

Qu'est-ce qui se cache derrière ce projet ?

L'Espagne veut faire de la plateforme multimodale PLAZA, la plaque tournante pour desservir l'Ouest de l'UE en produits venant du MERCOSUR et d'Asie. Pour que PLAZA soit attractive il faut qu'elle ait trois axes routiers et trois axes de transport ferroviaire de fret en direction de l'Europe. Dans ces conditions, elle pourra attirer COSCO par exemple, le géant chinois des transports, et augmenter le passage de marchandises qui passera par Saragosse. Voilà l'intérêt

¹ « Dossier de concertation – Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, du 23 septembre au 20 décembre 2024. », CNDP, SNCF réseau, SNCF Gares et Connexions.

espagnol pour le Pau-Canfranc : proposer un axe central de passage de fret en complément aux axes routiers pour attirer du trafic.

Ce communiqué de la maire de Saragosse devrait suffire à vous alerter :



Nous vous renvoyons aux documents espagnols² et notamment à cette vidéo :

<https://www.youtube.com/watch?v=RiInOaPzdZ8>

Pourquoi une telle différence de discours entre la région Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon ?

Parce que le Pau-Canfranc est un grand projet inutile de la mondialisation libérale qui ne va rien apporter à la région mais qui va entraîner une augmentation du trafic poids-lourds et y ajouter du fret ferroviaire !

Le positionnement logistique dans le contexte européen

Lors de son discours, la maire a souligné la situation géographique stratégique de Saragosse, qui permet un accès routier le jour même à plus de 180 millions de consommateurs potentiels en Europe et en Afrique du Nord. Elle a également évoqué les principales infrastructures logistiques de la ville, telles que **PLAZA (Plateforme logistique de Saragosse)**, l'une des plus importantes du continent, le **terminal maritime de Saragosse** (port sec) et l'aéroport, spécialisé dans le fret et gérant des volumes comparables à ceux de Madrid et de Barcelone.

En outre, Chueca a souligné des facteurs complémentaires tels que la disponibilité de terrains industriels, le coût d'exploitation compétitif, la stabilité juridique et politique et un environnement logistique favorable, avec une production d'énergie renouvelable supérieure à la consommation régionale.

Les arguments donnés aux écologistes et aux gens de gauche sont faux , Rousset nous prend pour des imbéciles :

1) **On ne mettra pas les camions sur les trains** : c'est techniquement difficile et pas rentable. Ce qui va passer c'est le fret qui est déjà rentable (pour les très longs trajets) et, ça, à côté de camions qui continueront à prendre cette route parce qu'ils sont plus rentables pour les trajets de moins de 600 km soit 87 % du trafic qui passe par le Somport... (PLAZA n'est d'ailleurs pas équipé pour mettre des camions sur des trains).

2) **On ne mettra pas de taxes pour empêcher le trafic poids lourds**. La région n'est pas compétente et n'a même pas candidaté pour l'être !³

3) **On ne va pas se servir longtemps de cette voie pour le trafic passager**. Il est prévu que le fret pourra remplacer les trains de passager s'ils ne sont pas rentables. Que va-t-il se passer à terme ?

4) **On ne va pas renforcer le service public**. La région cherche des opérateurs privés pour exploiter la ligne.

² <https://corredores.eu/proyecto/explicacion-corredores/>

³ Réponse faite à la question orale posée à l'Assemblée nationale par le député Echaniz : Question orale n°410, JO du 10 juin 2025, réponse de madame Gatel, ministre déléguée chargée de la ruralité : « les régions qui avaient demandé la mise à disposition, à leur profit et dans un cadre expérimental, de routes nationales dans les conditions définies par la loi dite 3DS. Or la région Nouvelle-Aquitaine n'a pas fait ce choix. Dans ces conditions, il n'est pas possible, au regard de la loi, d'y créer une écocontribution. »

5) **On ne va pas protéger l'environnement.** Au contraire, on favorise la mondialisation, l'arrivée de plus de marchandises venues du bout du monde par porte-conteneurs et par avions cargos (PLAZA a un aéroport spécial pour les avions cargos, un avion cargo = 3000 camions en équivalent carbone). Et l'on met en péril des zones protégées sur le piémont et en vallée d'Aspe⁴.

6) **On ne va pas désenclaver la vallée, ni même le Béarn :** aucun arrêt n'est prévu pour le fret dans la région à l'exception, éventuellement, d'une hypothétique plateforme à Artix... Mais aucune démarche n'a été entreprise jusqu'ici pour aller dans ce sens et même des gens bien renseignés comme David Habib n'y croient pas.

Un projet inutile... et délirant qui va nous pourrir la vie !

Dans ce projet, tout n'est pas chiffré. Cela veut dire que nous pouvons estimer qu'il dépassera le milliard. **Un milliard qui n'ira pas aux TER, aux lycées, et aux territoires traversés.** Ceux qui vont en tirer profit ce sont des groupes comme STELLANTIS qui ferme ses usines en Europe, les délocalisent en Asie du Sud-Est et de l'Est, puis assemble les pièces dans son usine qui se trouve sur PLAZA. Avec cet argent, on va donc offrir à STELLANTIS une voie de passage centrale pour les 125 000 voitures assemblées chaque année à PLAZA. Voilà ce que nous verrons passer sur les trains. Qu'est-ce que cela va rapporter aux travailleurs et à la population béarnaise ? Rien !

C'est un cadeau de un milliard pour les firmes transnationales et les géants du fret international comme COSCO et CGA-CGM qui sont en train de se positionner pour gérer des entrepôts sur PLAZA. Belle récompense et belle incitation à continuer pour toutes celles et ceux qui font du fric avec les délocalisations.

Le fret va principalement convoier des céréales, des produits chimiques et des voitures nous ont dit les maîtres d'œuvre lors de la concertation préalable. Un habitant d'Ogeu leur a répondu : **« Du mais OGM, des produits chimiques et des bagnoles ? Est-ce cela le monde de demain que vous nous promettez ? »** Nous vous posons cette question à vous toutes et tous, syndicalistes, écologistes, hommes et femmes de gauche ? C'est cela l'avenir que nous voulons ?

Et il ne faut pas oublier que **ce projet va pourrir la vie à des populations locales** qui n'ont rien demandé. Est-ce que l'argent compte plus que ces gens ? **14 passages de train la nuit, un train toute les demi-heure, jour et nuit : la vallée d'Aspe est morte.** Adieu le tourisme vert ! Des trains chargés de produits dangereux (quels produits ? La région reste évasive sur ce point) qui vont passer dans les agglomérations paloise et oloronaise. Des passages à niveau bloqués 50 fois par 24 heures, c'est à dire **des territoires coupés en deux.** 100 hectares de terres agricoles expropriées. Et **des nuisances pour des riverains** qui ne sont pas, comme on l'entend, des privilégiés qui ont acheté des résidences secondaires à peu de frais.

L'essentiel des territoires traversés abritent des résidences principales et le plus gros des populations représentées sont des ouvriers, des employés et des professions intermédiaires⁵. Ce ne

4 4 zones ZNIEFF, 5 zones Natura 2000, 4 ZICO vont être impactées par les écoulements de produits phytosanitaires, sans compter les zones calmes. Nous vous renvoyons au dossier sur notre site : <https://cnt-ait-pau.fr/ligne-pau-canfranc-pour-les-riverains-cest-la-double-peine/>

5 Par exemple entre Pau et Oloron-sainte-Marie : le quartier du XIV Juillet à Pau, catégorie socio-professionnelle la plus représentée est celle des employés et ouvriers. La part de logements sociaux est ici de 16 % ; Jurançon (où 12 % des logements de la commune se trouvent à moins de 100 mètres de la voie ferrée), 51,7 % d'ouvriers et d'employés, 25,8 % de professions intermédiaires, 2 % de résidences secondaires. 17,6 % de logements sociaux ; Gelos, 40,8 % d'ouvriers et d'employés, 25,7 % de professions intermédiaires. 1,3 % de résidences secondaires ; Gan, 38,6 % d'ouvriers et d'employés, 32,6 % de professions intermédiaires ; 2,6 % de résidences secondaires ; Ogeu, 49,4 % d'ouvriers et d'employés, 31,7 % de professions intermédiaires. 6,6 % de résidences secondaires ; Denguin, 50,2 % d'ouvriers et d'employés, 32,2 % de professions

sont pas les plus riches qui s'installent à côté des trains. **Ce projet va impacter majoritairement des populations de travailleurs modestes qui vivent à côté de la voie ferrée, dans leur résidence principale.**

Impacts les plus importants pour les populations riveraines : **risques cardiovasculaires accrus, complication pour les diabétiques, stress et fatigue chronique, dégradation des résultats scolaires chez les plus jeunes.** Quant à l'argument donné que les trains sont beaucoup plus silencieux qu'avant, ils ne peuvent convaincre que celles et ceux qui vivent loin des voies ferrées. La SNCF, dans une brochure faite avec France Nature Environnement, reconnaît elle même que les nouveaux équipements ne réduisent les impacts sonores que de 3 à 6 décibels (un train de fret c'est 88 décibels) et que pour le fret, transport le plus bruyant, ces nouveaux équipements étaient moins utilisés car à la charge d'entreprises privées⁶.

Si certains ont des doutes, nous les invitons à se renseigner. Nous tenons fraternellement à leur disposition toute une liste de références qui leur permettra de vérifier nos dires.

Avant de conclure, nous adressons une simple question de bon sens à tous les militants syndicaux, écologistes et de gauche : **pensez-vous vraiment que monsieur Rousset qui a été le directeur de cabinet d'André Labarrère (l'un des plus grands partisans du tunnel routier du Somport), qui est un président de région qui a toujours œuvré dans le sens de la mondialisation, de la métropolisation autour de Bordeaux, qui a développé les autoroutes et abandonné les trains régionaux, qui défend la LGV, pensez-vous vraiment qu'avec ce passé et ce passif, monsieur Rousset se lance subitement, aujourd'hui, dans la défense des services publics et de la ruralité ?**

Franchement ? Vous lui faites confiance ?

Vous le connaissez comme nous... Renseignez-vous !

Pau, le 7 février 2026, le Syndicat des Travailleurs du Béarn (CNT-AIT).

intermédiaires. 1,3 % de résidences secondaires ; Lons, 24,46 % d'ouvriers et d'employés, 17,64% de professions intermédiaires. 5,7 % de résidences secondaires ; Billère 51,6 % d'ouvriers et d'employés, 23,9 % de professions intermédiaires. 1,2 % de résidences secondaires.

6 « Le bruit ferroviaire en questions & réponses », SNCF RESEAU et France Nature Environnement, décembre 2018.