



Concertation préalable pour le projet de réouverture de la ligne ferroviaire de Pau-Canfranc.

Jeudi 14 novembre, de 18h à 20h, table ronde à Pau, pôle Laherrère, sur le sujet du transport de marchandises et du report modal vers le fret ferroviaire.

Affluence de 80 à 100 personnes dans la salle. 1 représentant du CRELOC identifié car il a pris la parole. Pas de représentant du CROC à priori.

20 minutes au début consacrées aux rappels sur les principes de la CNDP et les présentations des invités ou participants (nous avons été cités). Puis une présentation par un responsable aragonais de la situation côté Aragon de la ligne Zaragoza-Huesca-Canfranc où ADIF (l'entité espagnole correspondant à SNCF Réseau a investi massivement. Je vous joins un communiqué de presse pris sur le site de ADIF. Huesca-Zaragoza est achevée avec un renouvellement complet en ibérique pour l'instant. Canfranc-Huesca est en cours avec une mise en service prévue au 1er trimestre 2025. Un passage en UIC est prévu ensuite. Si j'ai bien compris cette ligne va être (ou est déjà) électrifiée en 25 Kv 50Hz.

Quant au tunnel du Somport l'Aragon a confirmé que l'étude est en cours de leur côté avec le feu vert pour l'autorisation environnementale côté espagnol.

Tout au long de la réunion, à chaque intervention, j'ai ressenti un très gros intérêt économique de l'Aragon pour la réouverture de la ligne avec plusieurs arguments.

- La plateforme PlaZa (plateforme multimodale de Zaragoza) qui à terme sera reliée à 9 autoroutes ferroviaires espagnoles.
- La présence de la plateforme de distribution du groupe Intex qui approvisionne depuis PlaZa ses magasins du monde entier (l'aéroport de Zaragoza voisin de PlaZa est le 2ème aéroport de fret d'Espagne) et aussi de l'Europe.
- Des industries de Zaragoza qui importent entre autres des céréales de France pour les transformer
- Le groupe Stellantis avec ses usines et une opportunité de faire de l'import/export de véhicules du groupe via la ligne Pau-Canfranc.

Un point souligné par le responsable aragonais à une remarque d'un intervenant est que l'Aragon importe plus en utilisant la RN134 qu'il n'exporte via cette même route.

Pour revenir à l'étude Ineco qui préconisait 2 à 3 allers-retours max de fret il faudrait vérifier si elle s'est basée sur une ligne ayant comme seul point d'évitement Buzy-en-Béarn ou si des ajouts d'évitements étaient prévus.

Aujourd'hui la base de 50 trains par jour (10 AR Frêt et 15 AR passagers) s'appuie sur la création de 5 évitements (Gan, Ogeu, Lurbe-Saint-Christau, Bedous et Urdos) et le réaménagement de celui de Buzy.

Le point du report modal qui était au cœur de la concertation

8 allers-retours sur les dix dédiés au fret sont concernés. Il se ferait à priori avec des wagons de technologie Lohr qui sont des unités qui accueillent deux remorques. Sur Pau-Canfranc il est prévu 22 remorques par train ce qui conduirait à un train de 1320 tonnes maximum (hypothèse de remorques chargés au maximum à 28 tonnes). Ceci signifierait une prise en charge potentielle maximale de **352 remorques** par jour.

Pour ce la ligne sera électrifiée ente Pau et Canfranc en 25kV 50 Hz pour profiter de la pleine puissance des machines. Le train sera très certainement propulsé en pousse attelée (une machine en tête et une en queue attelée au train et commandée à distance par la machine de tête). C'est ce qui se fait actuellement entre l'Italie et l'Autriche sur la ligne du Brenner dans l'attente de l'achèvement du tunnel de base du Brenner (2035 en principe).

Le point de déchargement de cette route roulante serait Artix (zone du lac). Côté espagnol de serait PlaZa.

Des précisions ont été apportées sur les gabarits. Les wagons eux-mêmes ne posent pas de problèmes. Ce sont les hauteurs des remorques qui peuvent poser des problèmes. Côté espagnol, le gabarit ibérique fait qu'ils n'ont pas de problèmes même avec le gabarit dit GB1. Je n'ai pas retenu ou entendu de réponse claire côté français.

En ce qui concerne les 2 AR restants aujourd'hui les trafics identifiés sont :

- Les céréales provenant de France avec la possibilité du retour à vide du train depuis l'Espagne.
- Les véhicules de Stellantis avec l'export des productions espagnoles (de Zaragoza mais aussi de Vigo ou Madrid) et l'import des productions Stellantis du reste de l'Europe. Donc possibilité d'avoir un train AR rempli dans chaque sens.

Pas d'hypothèse donnée tant côté espagnol que français sur le nombre de trains de ce type par semaine.

Deux interventions de responsables Safran et Lindt.

- Côté Safran leur trafic est orienté Nord Europe
- Lindt reçoit ses matières premières ente autre par le port de Barcelone.

J'ai rebondi et posé la question sur la possibilité d'un trafic de type diffus permettant la remise de wagons le long de la ligne auprès d'entreprises connectées via des embranchements particuliers sur la ligne Pau-Canfranc. Silence du responsable de SNCF Réseau. Le conseiller régional a abondé dans mon sens en disant l'appui de la Région à ce type de trafic mais uniquement à l'avenir.

L'enregistrement est sur le site de la concertation. A ce sujet une réponse est apportée à toutes les questions. N'hésitons pas à intervenir.

En résumé un avant-projet dont le document de présentation nous a semblé laconique mais avec des hypothèses de travail désormais plus claires pour moi. Peut-être faudra-t-il attendre l'enquête liée à la DUP pour avoir plus de précisions ?

Ce projet est politiquement une volonté de la région Nouvelle-Aquitaine et de la région autonome d'Aragon. Si côté voyageurs, sa remise en service apporterait un désenclavement pour circuler depuis la Vallée d'Aspe, le volet fret ne m'incite pas à penser à un apport de développement économique de la Vallée. En effet les 8 AR de ferroutage ou les 2 AR autres (qui pourraient être des trains de céréales, de voitures, de ferrailles) contribueront à mon sens à désengorger et soulager notre RN134. Si on ne peut pas mettre en place du trafic diffus, l'approvisionnement d'usines comme Lindt ou Safran Landing Systems, restera le camion.

Quant à l'argument de la fragilité de la plateforme face aux événements climatiques, elle est la même que pour la route. L'Espagne vient de le vivre dans la région de Valence. L'Autriche l'a vécu récemment avec l'inondation et des dégâts sur des voies nouvelles ainsi que la submersion d'un tunnel récemment construit (assez similaire à l'inondation du tunnel routier d'Arragnouet-Bielsa).

Notre ligne Zazagoza-Pau n'apparaît pas dans la carte des corridors de transit européens même si elle profiterait de financements européens (je vous joins le document). Il faut d'ailleurs remarquer le faible maillage de la France sur cette carte des corridors européens.

Fondamentalement remettre en service Pau-Canfranc voudrait dire arriver à un corridor Zaragoza-Pau-Toulouse-Lyon pour soulager les corridors Atlantique et Méditerranée. C'est sur l'axe Toulouse-Lyon via Limoges qu'il y a aujourd'hui certainement un très gros investissement en infrastructures : on est en plein Massif central. Ça c'est de la prospective pure, voire du rêve. Là il faudrait aussi passer à un projet de Traversée Centrale Pyrénéenne.

Hervé AUJARD