

Commission Nationale du Débat Public sur la Pau-Canfranc : extraits du rapport du 17 janvier 2025

p.22

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

p.31

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

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

p.32

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

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

Il est à noter que ce coût estimé a été retiré dans la page « le projet en bref » en ouverture du dossier de concertation ainsi que dans tous les supports de communication. La maîtrise d'ouvrage, sans concerter les garant.e.s a enlevé l'information concernant le coût du projet au dernier moment, alors qu'il était inscrit au départ.

Tout au long de la concertation, les garant.e.s ont bien insisté auprès du porteur de projet pour qu'il publie des études finalisées dans leur intégralité accompagnées de leur résumé non technique, ce qui n'a pas été suivi d'effet. Au final seul le « livre blanc » a été publié sur la plateforme.

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

p.33

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

p.38

Dépôts de contributions

509 contributions dont certaines personnes qui ne voulaient pas être publiées (4 contributeurs) ont été déposées sur la plateforme avec pour moitié environ un avis sur le projet sans forcément avoir de question à proprement parler à poser. 515 sont affichées sur la plateforme, la différence correspond aux doublons identifiés. **Ont été identifiés 134 contributeurs et contributrices différent.e.s.** A noter que l'association Contre la Réouverture d'Oloron Canfranc (CROC) a contribué 114 fois et que des espagnol.e.s ont également contribué en français et en espagnol. Près de 100 contributions ont été publiées anonymement.

p.39

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

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

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

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

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

p.41

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

p.42

« Sur la forme, le contenu et le moment choisi : c'est un document très peu technique alors que des études pour un montant de l'ordre de 40M€ ont été engagées depuis 2017 dont au moins 25M€ pour la partie française :

- Pourquoi n'est-il pas fait référence aux études déjà réalisées tant en France que par INECO en Espagne (par exemple le rapport de décembre 2021) ? Que sont devenues les études confiées à Rail Concept par exemple ?

- Pourquoi le document n'est-il pas cohérent avec les hypothèses de convergence retenues en 2022 en accord avec la partie espagnole ? »

Contribution sur la plateforme internet

p.43

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

Contribution sur la plateforme interne

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

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

p.44

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

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

« Est-ce que vous êtes sûrs qu'avec les nouveaux gabarits de wagons, qui ont des dimensions très importantes, on va pouvoir réhabiliter la ligne avec ce type de wagons ? Et il y a un problème de pente

aujourd'hui ; quand je vois que nous sommes obligés de faire monter les trains par Bordeaux pour aller à Marseille et que la rampe de Capvern n'est pas utilisée au niveau du fret à cause de la pente, j'ai du mal à imaginer comment on peut réhabiliter cette voie au niveau du fret »

Contribution sur la plateforme internet

- Les voies d'évitement

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

p.45

- Tunnels et ouvrages d'art

« PONT POLYGONAL DE GELOS NE FIGURE PAS DANS LE PROJET

Dans le comité de ligne 2023, il a été précisé que : « Des études précises sur la réhabilitation de ce pont devront prochainement être lancées. Le calendrier précis de ces travaux ainsi que leur impact sur les circulations ne sont pas connus pour le moment. ».

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

Contribution sur la plateforme internet

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

p.46

La Commission Intergouvernementale du Tunnel routier du Somport chargée de veiller à la sécurité de la circulation, a émis un avis sur les études de remise en service qui peut être synthétisé comme suit :

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

3-1-3 L'offre de service voyageurs

p.49

• **Fréquences et horaires**

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

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

Contribution sur la plateforme internet

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

p.53

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

Contribution sur la plateforme internet

« Dans le meilleur des compromis faisant intervenir deux locomotives EuroStadler 6000 Co Co (2 bogies à 3 essieux, de 125 tonnes chacune, en pousse/traction), 4 wagons articulés Modalohr (tare 43 tonnes) chargés de 8 remorques de 38 tonnes on aura un convoi d'une masse totale maximum de 725 tonnes, capable de franchir cette rampe escarpée en adhérence libre à une vitesse de 40 kms/h. Au-delà de ce tonnage, il faudra sûrement faire appel à une 3ème locomotive du même type que les 2 précédentes afin d'augmenter la masse en adhérence » ... (soit 304 tonnes utiles pour un convoi de 725 tonnes !).

Contribution sur la plateforme internet

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

3-1-7 Les impacts socio-économiques

p. 58

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

*« Pourquoi réalisez-vous actuellement cette concertation sachant que vous faites sous-traiter à la SOCIETE RAIL CONCEPT LA REALISATION DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE de MARS à JUIN 2025 ?
****Comment EST-CE POSSIBLE DE REALISER UNE CONCERTATION sur un tel projet SANS DISPOSER D'AU MINIMUM SON BILAN socio-économique ? »*

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

p.61

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

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

p.62

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

- L'estimation du coût du projet

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

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

Contribution sur la plateforme internet

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

p.63

- Le financement du projet et ses coûts d'exploitation

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

3-2 Les réponses du maître d'ouvrage

p.67

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

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