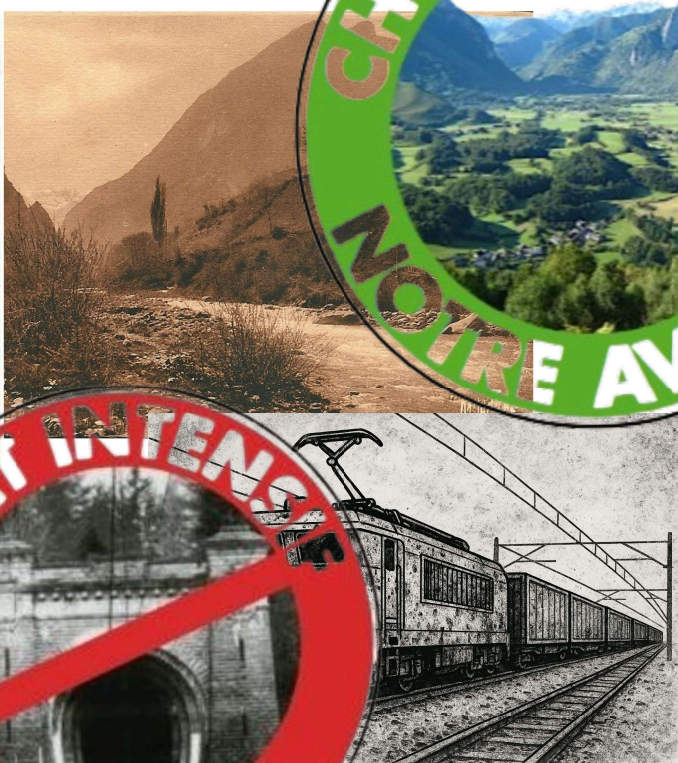
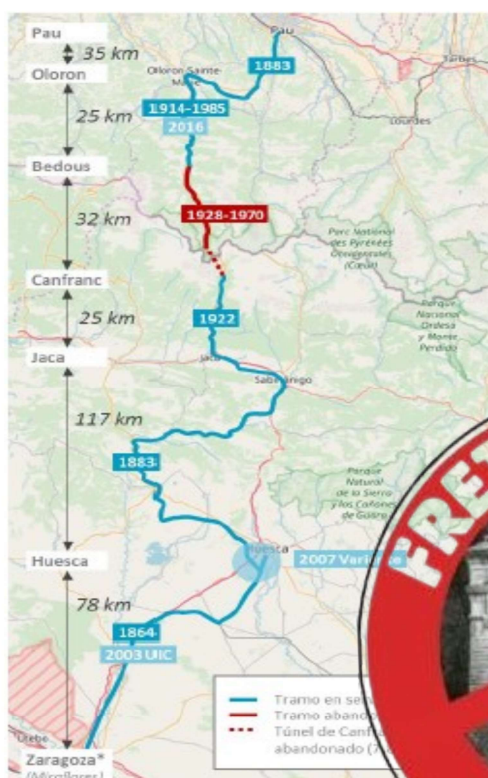




Dossier de presse COLLECTIF CITOYEN FACE AU PROJET PAU-CANFRANC



21 avril 2026

PAU-CANFRANC : PROJET PHARAONIQUE, GABEGIE d'ARGENT PUBLIC



01

Qui sommes-nous ?
Que faisons-nous ?

02

Le projet par
SNCF Réseau /
Région Nouvelle
Aquitaine

03

Notre analyse et
nos dossiers
thématiques

04

Calendrier

05

Partenaires &
Positions des
Elu.es

06

Ressources

01. Qui sommes-nous ?



Un collectif citoyen regroupant 3 comités autonomes dans les territoires concernés

Lancé en Février 2025 à l'initiative de près de 40 personnes inquiètes du sort de la Vallée d'Aspe, suite à la présentation du Projet "Pau-Canfranc", notre association est organisée en trois comités : Pau, Oloron et la Vallée d'Aspe. Ces comités sont constitués d'habitants.tes ainsi que de citoyens.nnes vivant dans d'autres territoires, sensibles aux questions posées et voulant s'investir dans des démarches collectives constructives. Nous sommes aujourd'hui près de 300 adhérents et comptons plusieurs milliers de sympathisants et signataires de la pétition (Greenvoice).

Collectif a-partisan, ouvert et diversifié

Ce collectif citoyen est un groupe apartisan, démocratique, ouvert, hétérogène. Polymorphe, intergénérationnel, regroupant des individus de toute catégorie sociale aux sensibilités politiques parfois divergentes, notre groupe s'ancre dans le combat contre la confiscation des communs et la verticalité dans les décisions qui concernent et impactent directement les territoires. Nous voulons nous réapproprier la chose publique et prendre part aux décisions qui impactent directement notre cadre de vie et nous élever contre ce projet qui soutiendraient un modèle économique néfaste.

Valeurs : Prôner LE DROIT fondamental A L'ACTORAT CITOYEN

Exercer nos droits fondamentaux comme la liberté d'expression, et de regard vis à vis de tout projet impactant possiblement le Commun et particulièrement aujourd'hui le patrimoine que constitue la Vallée d'Aspe. Soulever des interrogations essentielles. Etre partie prenante de l'Enquête publique.

Objectifs et méthodes : Penser, panser et s'engager pour nous tous.tes et les générations futures.

Analyser tous les aspects et les enjeux du projet, travailler collectivement à parfaire nos connaissances et nos expertises complémentaires, débattre avec tous les acteurs concernés, informer et échanger avec les populations, avec exigence, clarté, en se fondant sur une démarche sourcée. Chaque questionnement et aspect émergeant du projet fait l'objet d'un travail collectif, par commissions dédiées et des associations partenaires.

Que faisons-nous ?



Corinne Nalepa

INFORMER, QUESTIONNER, DEBATTRE



REUNIONS PUBLIQUES

Depuis février 2025, PBC a organisé 7 réunions publiques entre Pau et la Vallée d'Aspe réunissant plus de citoyens et citoyennes que la concertation SNCF en 2024.



RENCONTRES AVEC DES ELU.ES

Nos comités rencontrent depuis le printemps 2025 tous les élu.es et candidat.es qui sont à l'écoute de nos questionnements. C'est ainsi plus de 30 échanges avec le corps politique et des courriers de positionnement à plus de 200 élu.es que PBC a pu solliciter jusqu'à aujourd'hui.



TRACTS, FLYERS et PETITION

Flyers informatifs sur le projet, tract auprès des résidents proches de la voie ferrée sur les impacts sanitaires, pétition avec plus de 3500 signatures depuis Juillet 2025.



ANALYSES DES DOSSIERS

Des groupes de travail dédiés par thématiques analysent et produisent des synthèses réflexives, afin de porter les questionnements au débat public.



02. Quel est ce projet ?



Source : Bilan de la concertation

MECDU Mars 2026 :

1. RAPPEL DU PROJET ET DE SES CARACTERISTIQUES

1.1. RESPONSABLES DU PROJET ET GOUVERNANCE

La maîtrise d'ouvrage du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est conjointement portée par SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions.

- SNCF Réseau, en qualité de maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré national ;
- SNCF Gares & Connexions, en qualité de maître d'ouvrage des gares et haltes du réseau ferré national.

Depuis 2016, la gouvernance du projet international de liaison ferroviaire transpyrénéenne Pau-Canfranc-Saragosse est organisée en partenariat quadripartite regroupant la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, l'État Français (Ministère des Transports) et l'État Espagnol (Ministère des Transports et de la Mobilité Durable). Ils sont accompagnés et soutenus par l'Union européenne, disposent du soutien technique des gestionnaires de réseaux ADIF (Administrador De Infraestructuras Ferroviarias) et SNCF Réseau et collaborent sur les programmes d'études Canfraneus puis Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) pour la réouverture de la ligne transpyrénéenne.

Le groupe quadripartite s'est réuni le 28 février 2022 pour valider la structure organisationnelle à mettre en place pour les phases ultérieures du projet. Le projet sera porté par un Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE).

Adoptée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités, dite LOM, fait de la Région Nouvelle-Aquitaine la cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité sur son territoire. Autorité organisatrice de la mobilité, la Région organise les transports à l'échelle régionale. Parmi ses domaines d'intervention, la Région prend en charge les transports scolaires, les transports en cars interurbains et les trains régionaux (TER). Elle agit également, en partenariat avec les collectivités, pour la mobilité locale et facilite l'intermodalité avec l'ensemble des partenaires des mobilités.

1.2. PERIMETRE DU PROJET

La zone d'implantation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc (section française) compte 178 852 habitants résidant majoritairement dans l'agglomération de Pau et l'aire urbaine d'Oloron Sainte-Marie. Situé dans les Pyrénées-Atlantiques (région Nouvelle-Aquitaine), le projet concernerait directement 30 communes (dont 20 sur la partie actuellement circulée de la ligne ferroviaire, entre Pau et Bedous), et trois communautés de communes (Communauté de communes du Haut-Béarn, Communauté d'agglomération Pau Béarn Pyrénées, Communauté de communes de la vallée d'Ossau).

Ce territoire associe trois zones géographiques du piémont pyrénéen : la plaine des gaves de Pau et d'Oloron, les coteaux qui les entourent et les hautes vallées pyrénéennes d'Ossau et d'Aspe.

Les infrastructures et équipements objets de la concertation s'étendent sur un linéaire de 85 km :

- le tronçon Pau – Bedous, actuellement circulé, qui nécessite des travaux de réélectrification (mise en place de poteaux caténaïres), d'adaptation de l'infrastructure ferroviaire (création sous-station électrique) et d'installations de croisement ;
- le tronçon Bedous – Canfranc, avant le tunnel, d'une longueur de 33 km, qui n'est plus exploité depuis 1970, nécessite d'être remis entièrement en état et aménagé pour être également réélectrifié.

1.3. OBJECTIFS DU PROJET SELON LE PORTEUR DE PROJET

Le projet de reprise du trafic ferroviaire sur la section Bedous-Canfranc a pour objectif de :

- Favoriser et faciliter la circulation des voyageurs :

Il permettrait aux habitants de la haute vallée d'Aspe d'accéder au service de transport ferroviaire pour les déplacements quotidiens ou occasionnels, que ce soit dans le cadre d'un service régional ou international. Il permettrait d'accompagner le développement économique et touristique de la Vallée en renforçant l'accessibilité de la région.

Le projet d'infrastructure devrait permettre la mise en place d'une offre de service plus conséquente en fréquence, avec des temps de déplacement plus courts, y compris une offre de train touristique dont le potentiel économique servirait l'attractivité du territoire.

- Permettre le report modal des poids lourds circulants dans la vallée d'Aspe afin de :

- renforcer la sécurité des voyageurs et transporteurs qui empruntent les routes de l'axe transpyrénéen où les accidents impliquant des poids-lourds sont fréquents, en raison de la géographie particulière de cette région, ainsi que de l'intensité du trafic de camions entre la France et l'Espagne ;
- lutter contre les nuisances ;
- lutter contre la pollution générée par le trafic routier.

1.4. CONTEXTE DU PROJET

La mise en place d'une offre de fret ferroviaire et d'une offre de transport voyageurs à l'échelle régionale et internationale est soutenue par la Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, et l'Union européenne.

Le projet s'inscrit dans les objectifs du Pacte vert pour l'Europe : ce dernier vise à rendre les transports plus respectueux de l'environnement et à doubler le trafic ferroviaire de fret d'ici à 2050.

Ces vallées supérieures forment le Haut-Béarn, parcouru par des gaves orientés Nord-Sud, dont les trois principaux sont les gaves de Pau, d'Oloron et d'Aspe.

Les données du projet : Concertation SNCF de novembre 2025



13 allers-retours TER
par jour (4 terminus Oloron-Sainte-Marie, 6 terminus Bedous et 3 terminus Canfranc)



2 allers-retours trains longue distance
Pau-Saragosse par jour

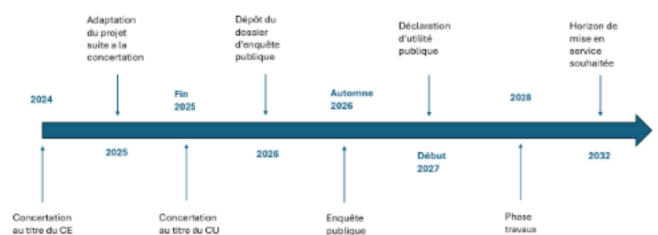


10 allers-retours trains de fret par jour



On y parle même de supprimer les 350 camions passant au Somport

1.5. CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET



Calendrier prévisionnel du projet

CE : code environnement / CU : code urbanisme

NOTRE LECTURE : un projet porté par la Région Nouvelle Aquitaine et l'Aragon en Espagne. Le maître d'ouvrage en France est la SNCF Réseau. Objectif affiché préalablement pour 2032: du Ferroutage, du Fret et des Voyageurs sur la ligne Pau/Canfranc.

Pau/Canfranc, ligne historique, monovoie tracée au début du Xxème s, au profil très accidenté (pentes, tunnels, courbes) traverse des milieux naturels fragiles et des zones urbaines denses. Le projet présenté en 2024 parle de 50 passages de train par 24h.

Or, depuis un an maintenant, des voix s'élèvent pour contrer ce projet et des prévisions grotesques. Résultat, un discours qui évolue : le ferroutage a disparu du projet. On ne parle plus d'autoroute ferroviaire. Ce qu'on en pense...vient juste après...



Bref rappel historique

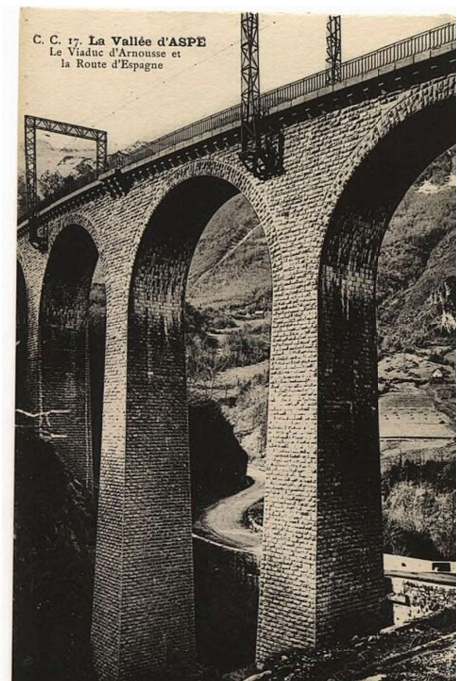
- Les conventions et autres documents entre la France et l'Espagne de la fin du 19^e et début du 20^e s évoquaient 3 lignes centrales. La ligne Saint-Gaudens- Lérida n'a jamais vu le jour car les espagnols ont considéré qu'elle n'avait aucun intérêt pour eux et que seuls les français étaient intéressés pour joindre leurs colonies en Afrique..... Les français avaient pourtant réalisé tous les ouvrages d'art entre St-Gaudens et Soust...

- Lors du choix du tracé "ouest" le meilleur choix technique était par Larrau, moins de pentes, tunnel moins haut, etc.... Mais Louis Barthou voulait la vallée d'Aspe et le Conseiller général d'Accous, Jean-Baptiste Larricq, aussi. Un choix politique contre le bon sens (150 ans après, l'histoire se répéterait-elle ?...)

- De tous temps cette ligne a été un échec quasi total sur le plan économique tant pour les voyageurs que pour les marchandises. On comprend mieux l'empressement de la SNCF à ne pas rouvrir la ligne dès 1970....

- Le choix d'un tunnel haut est du fait des espagnols. Un tunnel plus bas, par ailleurs étudié dans les travaux récents sur une Traversée Centrale des Pyrénées, aurait forcément été plus long et surtout arrivait plus loin en territoire espagnol, trop loin de la frontière pour eux qui gardaient le souvenir de Napoléon.... Encore un choix politique détaché de tout bon sens technique et économique...

Rappelons que la consortium Corredores.eu pousse de nouveau pour une traversée basse altitude centrale des Pyrénées, en témoigne la récente réunion à Bruxelles sur le sujet.



03. Notre analyse et nos dossiers thématiques

Une infrastructure du XIX^e s. pour un mirage logistique du XXI^e s ?

La réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc est aujourd'hui présentée comme un projet structurant pour la transition écologique et le report modal du fret routier vers le rail. Pourtant, derrière les effets d'annonce, de nombreuses interrogations demeurent quant à sa pertinence économique, sociale et environnementale pour les territoires concernés et plus largement pour les grands enjeux économiques nationaux et européens.

A. Fantasme technique et électrification lourde

B. Impacts sanitaires et environnementaux

C. Le report modal de la RN 134 : une réalité contestable

D. Un nouveau corridor pour soutenir la mondialisation...et la dépendance économique

E. Un projet, deux discours : Espagne et Région Aquitaine discordantes

F. Un coût pharaonique...encore non chiffré mais bien réel

G. L'absence de pertinence socio-économique pour les territoires et la mobilité voyageurs



Notre perspective cartographique...

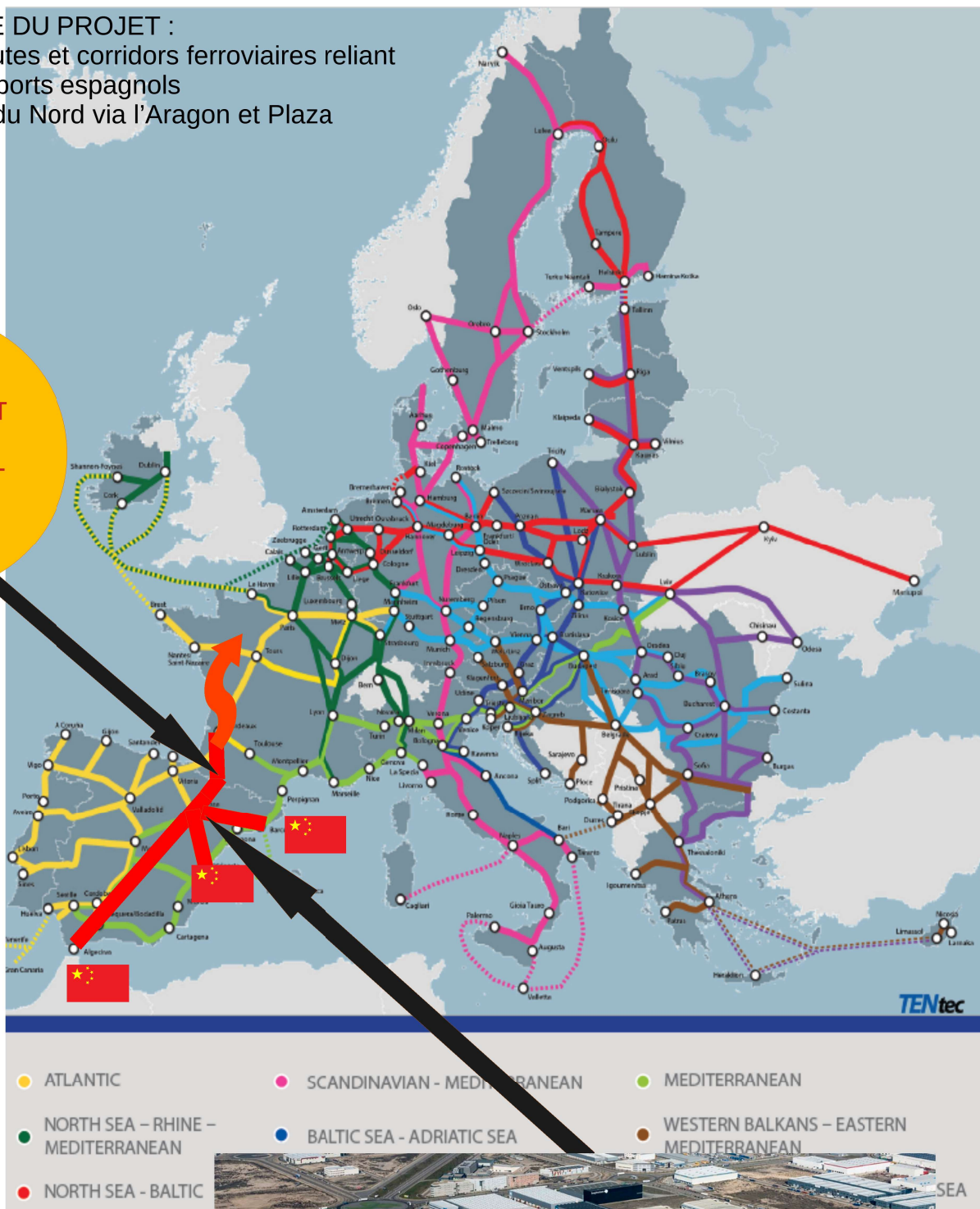


Source : Carte de base TEN-T Maps of the European Transport Corridors
General publications 2 July 2024
Alignment of the European Transport Corridors
Modifications et ajouts : PBC 2026

Contrats portuaires : stratégie chinoise de la Nouvelle Route de la Soie (infrastructures et investissements) en Espagne

L'ECHELLE DU PROJET :
des autoroutes et corridors ferroviaires reliant
les grands ports espagnols
à l'Europe du Nord via l'Aragon et Plaza
Zaragoza

projet FRET
INTENSIF
PAR LE PAU-
CANFRANC



Vue aérienne partielle de PLAZA ZARAGOZA
/ source : plaza zaragoza : <https://www.plazalogistica.com>

Fantasma technique et Electrification lourde en milieu de montagne fragile

Un fantasma technique à la pérennité plus qu'incertaine : une ligne de montagne vulnérable à voie unique, inadaptée aux ambitions affichées



Conçue au XIX^e siècle dans un contexte technique et géopolitique radicalement différent, cette infrastructure fermée depuis plus de 55 ans, traverse une vallée étroite de montagne, avec une voie unique soumise à de fortes contraintes topographiques et vulnérable face à une géologie fragile (cf catastrophe de septembre 2024 + des études géologiques sur plusieurs zones dont le massif de la Cristallère à Urdos).

Le projet prévoit le passage de nombreux convois de fret quotidiennement, pouvant atteindre 450 mètres de long, dans un environnement fragile, à proximité immédiate de nombreuses zones habitées encaissées. La cohabitation entre ces trains longs et lourds et la vie quotidienne des riverains soulève de légitimes préoccupations.

Peut-on sérieusement considérer qu'une voie unique de montagne, pensée il y a plus d'un siècle, constitue la réponse adaptée aux enjeux logistiques contemporains ?

Une électrification lourde :

25 000 volts dans un environnement sensible

Le projet prévoit l'électrification complète de la ligne en 25 000 volts. Si l'argument environnemental est mis en avant, cette transformation implique d'importants travaux d'infrastructure dans un milieu naturel particulièrement sensible, au cœur des Pyrénées, défigurant cette petite vallée vivant du pastoralisme, de l'agriculture et du tourisme, qui abrite de nombreuses espèces protégées. Les nuisances paysagères et l'artificialisation liées au projet qui impliquent la bétonnisation de terres agricoles, ne sont pas minimes. On estime à 100 ha les besoins fonciers d'emprise pour ces infrastructures.

Les impacts paysagers, écologiques et techniques doivent être examinés avec la plus grande rigueur, d'autant que le bénéfice local direct serait inexistant.



Impacts sur la qualité de vie, la santé et les milieux

Quotidien et cadre de vie dégradés



Rappelons les chiffres SNCF Réseau : 175 000 personnes et 30 communes concernées par le projet...

Les déplacements dans les zones urbaines de toute l'agglomération paloise, sur Oloron (quelques heures/jour de fermeture des passages à niveau) est synonyme d'aggravation des circulations et de blocages pour les actifs au quotidien.

Suppression de passages à niveau, les habitants et les éleveurs de la Vallée d'Aspe contraints à des détours, une vallée coupée en deux.

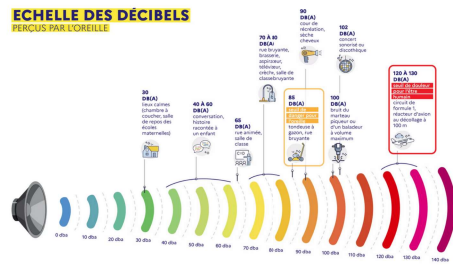
La dévaluation de biens immobiliers (qui représentent très souvent les économies d'une vie) est réelle. N'oublions pas tous les locataires qui subiront également les nuisances.

Santé malmenée

La perspective de 50 passages en 24h équivaut à un train de 450 m toutes les 30 min.

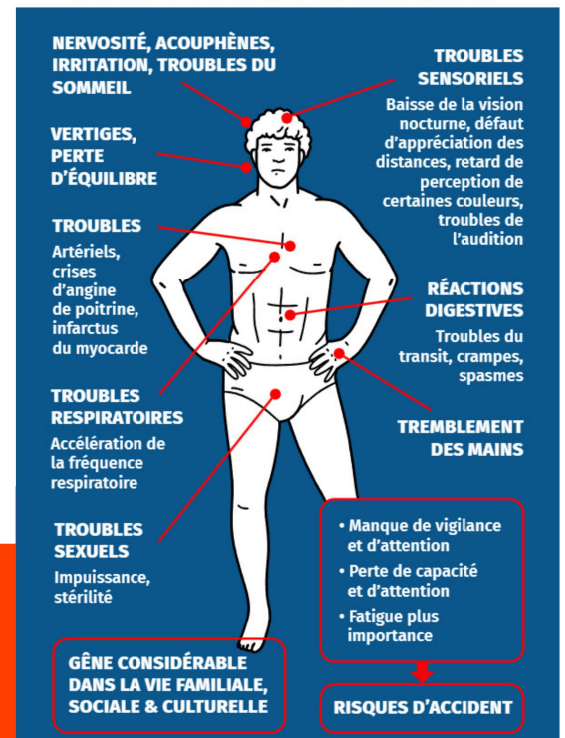
Le bruit et les particules ont un impact direct sur la vie en bonne santé (cf OMS sur les 88 dbls et SNCF réseau qui s'appuie sur du moyenné).

Troubles du sommeil, anxiété, stress, maladies chroniques...les effets ne sont pas secondaires mais directs.



Enfants directement exposés : exemple d'une école oloronaise

IMPACTS DU BRUIT SUR LA SANTÉ



L'école maternelle et l'école élémentaire publique Saint-Cricq à Oloron-Sainte-Marie sont riveraines de la voie ferrée.

L'école dispose d'un PPMS (plan particulier de la mise en sécurité) obligatoire pour les risques majeurs dont le transport de matières dangereuses.

Le confinement actuel pour risques majeurs (séisme, émanations toxiques, ect...) se situe à la cantine qui se trouve être le bâtiment scolaire le plus proche de la voie ferrée.

Le dortoir de la maternelle se situe également à proximité de la voie ferrée.

La proximité et l'augmentation du trafic 50 trains par jour dont 20 de frets (source Bilan de la concertation par la commission nationale du débat public LA CNPD) doivent nous alerter.

Les études scientifiques démontrent

- que la pollution sonore induit une baisse des performances en lecture et des troubles du comportement chez l'enfant exposé à long terme (source agence européenne de l'environnement)
- que la pollution de l'air augmente les problèmes respiratoires (particules freins accélérations)

https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-09/dossier-de-concertation-pau-canfranc.pdf?VersionId=R_7UZab4bqwwv4FDdb0dWGKTiP

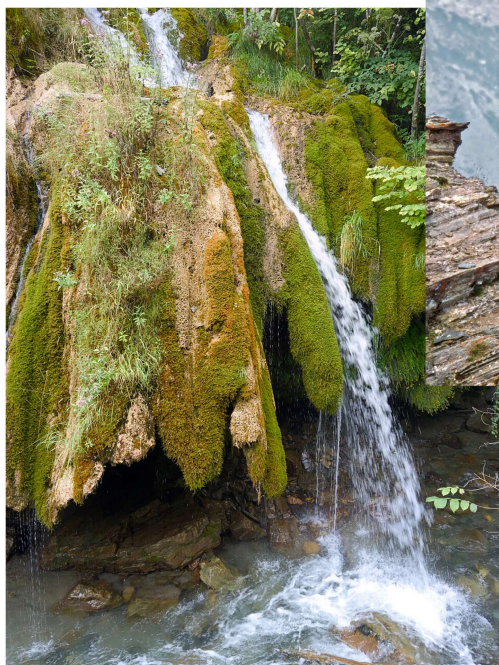
État actuel et impacts sur le milieu naturel

Le tracé de la ligne Pau - Canfranc traverse 12 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF), 3 Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZNIEFF), le Parc National des Pyrénées, 1 Espace Naturel Sensible, 8 sites Natura 2000 et 12 communes protégées par la Loi Montagne. Toutes ces zones sont répertoriées au niveau national pour protéger leur aspect remarquable.

Des milieux et espèces naturels en danger

De nombreuses questions sur l'impact environnemental, posées lors de la concertation restent sans réponse à ce jour.

L'artificialisation induite par le projet pour l'emprise de la voie et des services est évaluée à 100ha.



Les risques naturels et géologiques du projet

SISMICITE CHAINE DES PYRENEES / BASSE VALLEE

GEOLOGIE FRAGILE : surveillance du Massif de la Cristallère

Les MILIEUX NATURELS / ZONES NATURA 2000 / GAVES / ESPECES PROTEGEES...constituent une réserve de biodiversité remarquable

LES ALEAS ET CATASTROPHES CLIMATIQUES : prévenir les épisodes comme celui de Septembre 2024 est-il possible et quelle garantie de sécurisation

Exemple de la Vallée de la Maurienne



L'argument du report modal des poids lourds : une réalité contestable

FERROUTAGE INFAISABLE : REPORT MODAL VERS LE FRET FERROVIAIRE. Vraiment ? Mais lequel exactement ?

La justification principale avancée repose sur la diminution supposée du trafic de poids lourds sur la nationale franchissant le col du Somport.

Or, les données de terrain montrent que le trafic au niveau du Somport est majoritairement local et régional (principalement céréalier). Il dessert des entreprises implantées de part et d'autre de la frontière et répond à des besoins économiques de proximité. Selon les derniers chiffres de la DREAL Aquitaine sur un rapport de la CEREMA, le trafic tend même à diminuer au niveau du tunnel du Somport, avec 320 camions journaliers en 2025 comparés à 370 en 2022.

Ce trafic n'est ni massivement international, ni structuré autour de flux longue distance susceptibles d'être transférés vers des convois ferroviaires internationaux de 450 mètres.

Il est donc inexact d'affirmer que le fret prévu dans le cadre du projet permettra une réduction significative du trafic routier existant. Les flux logistiques visés ne correspondent pas à ceux actuellement observés sur l'axe routier.

Il est avancé la volonté de mise en place d'un péage / d'une taxe pour inciter les poids-lourds de la RN 134 à se tourner vers le train, et ainsi réduire le trafic qui sera « remplacé » de facto par le ferroviaire. Outre le problème de compétence pour la mise en place de l'éco-contribution (cf Éco-contribution décentralisée sur les routes nationales Question orale n° 410 – Inaki Echaniz))

Cette mesure ne peut être significative pour plusieurs raisons :

- Au regard du niveau faible du trafic des PL, observé au niveau du tunnel

- La synthèse des propositions de la Conférence Ambition France Transports qui a rendu ses conclusions le 9 juillet 2025 s'est projetée sur un mécanisme d'éco- contribution passant par un dispositif de financement multi-leviers :

- Mise en place de majorations ciblées des péages poids lourds : Par exemple, sur les autoroutes concédées qui font face à des congestions importantes, comme le permet une disposition de la directive européenne Eurovignette19.

- Electrification des poids lourds : S'appuyant sur la montée en maturité de l'électromobilité, la conférence propose la mise en place par les entreprises clientes des transporteurs routiers d'une certaine taille (les « chargeurs ») d'une trajectoire incitative à l'électrification des poids lourds.
- La hausse du malus poids : La loi de finances pour 2025 prévoit une baisse du seuil de déclenchement du malus poids à 1 500 kg en 2026 ainsi que son extension aux véhicules électriques avec un abattement de 400 kg.
- Suppression progressive à horizon 2030 du taux réduit/exonération de la TICPE22*(Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises.

Enfin, nous nous interrogeons sur les motifs de cette soudaine euphorie pour une taxe sur la RN 134 : cela fait des décennies que les populations limitrophes sont impactées lourdement par le trafic. Jusqu'à présent, les défenseurs du projet ferroviaire ne se sont pas faits entendre pour défendre le cadre de vie des habitants et habitantes. Leur seule motivation est de pouvoir justifier et inciter le report modal. Minimiser le trafic par une taxation des PL pour améliorer le quotidien des populations n'est pas une fin en soi ni un objectif premier : c'est un prétexte à leur désir de voir se réaliser ce projet.





Un corridor pour la mondialisation et la dépendance économique de l'UE...

Un corridor logistique au service de flux extra-européens : un axe pour les importations d'ASIE (Chine) et du MERCOSUR renforçant la dépendance européenne

La réouverture de la ligne s'inscrit en réalité dans une logique plus large de corridor logistique entre l'Espagne et le nord de l'Europe.

À quelques kilomètres de Saragosse, la plateforme logistique PLAZA (Plataforma Logística de Zaragoza et ses petites sœurs de Teruel et Huesca) constitue l'un des plus vastes hubs logistiques d'Europe couvrant un total de 23 millions de m² de béton et d'entrepôts robotisés. Cette infrastructure traite d'importants volumes de marchandises en provenance d'Asie. PLAZA est reliée aux ports de Valence (Sagunto) – Algéziras – Barcelone qui depuis 2018 sont détenus par la Chine avec le géant COSCO shipping, via des concessions ou délégation de gestion.

La maire de Saragosse a récemment déclaré à un consortium chinois que, depuis la capitale aragonaise, 180 millions de consommateurs européens pouvaient être atteints en 24 heures. Cette déclaration illustre clairement l'ambition internationale et extra-européenne du projet.

Dans ce contexte, la ligne Pau-Canfranc apparaît comme un maillon d'un corridor logistique destiné à faciliter l'acheminement de marchandises importées via les « nouvelles routes de la soie » vers la grande plateforme ibérique, et non comme un outil prioritairement conçu pour soutenir l'économie locale des piémonts et vallées pyrénéens.

Un nouvel axe pour entériner la dépendance économique de la Zone européenne, avec un danger de perte d'autonomie à moyen et long terme empêchant toute marge de manoeuvre pour la protection des productions agricoles, la relocalisation des industries en France et en Europe.



Source GoAragon, 24/09/2025. Signature de nouveaux accords entre Zaragoza et la Chine.

« La Chine est déjà un partenaire important pour Zaragoza, avec des entreprises comme CATL et TDG présentes dans la région. Cet accord vise à élargir cette coopération », a déclaré la maire, invitant davantage d'entreprises chinoises à considérer Zaragoza comme base opérationnelle pour leurs activités en Europe.



Aragon-Nouvelle Aquitaine : un projet, deux discours



La ligne ferroviaire Pau - Canfranc

Pourquoi rouvrir la ligne Pau - Canfranc ?

La ligne entre Pau, Canfranc et Saragosse est une liaison ferroviaire

historique. Cette ligne transpyrénéenne a été inaugurée pour la première fois en 1928. Le projet de rétablissement de la ligne permet de rouvrir une voie d'échanges historique à travers les Pyrénées. Avec un mode de transport, le train, plus durable et bénéfique pour le territoire. En rétablissant les circulations ferroviaires, le projet de réouverture de la ligne permettra :

- **D'améliorer l'offre de service aux voyageurs.** L'objectif est de proposer plus de trains quotidiens, pour les résidents de la vallée d'Aspe, d'Oloron Sainte-Marie et de Pau, comme pour les voyageurs sur de longues distances qui profiteront de la ligne pour des déplacements touristiques ou occasionnels.
- **De soutenir le développement économique et touristique de la vallée d'Aspe.** La liaison transfrontalière Pau - Canfranc desservira la vallée et l'Espagne. Avec des correspondances facilitées (de Pau vers Bordeaux, Paris, Toulouse ; et de Canfranc vers Saragosse, Barcelone, Madrid), la ligne va désenclaver le Béarn et reconnecter durablement les bassins de vie et d'emplois avec l'Aragon et au-delà, avec Madrid et Barcelone.
- **De diminuer le nombre de poids lourds sur les routes en développant le fret ferroviaire des marchandises.** La réouverture de la ligne Pau - Canfranc permettra de transporter plus facilement des marchandises par voie ferroviaire, plutôt qu'avec les poids lourds qui empruntent actuellement la RN134. Le fret ferroviaire concerne les céréales, les produits agricoles et industriels transportés vers Saragosse, et il ouvre de nouvelles perspectives pour les exportations régionales.
- **De proposer un mode de transport décarboné.** Le train représente un mode de transport plus durable (avec moins d'émissions de CO2), avec moins de nuisances pour les riverains que le trafic routier.

Présentation du projet dans son aspect « fret » par la Région Nouvelle Aquitaine (version décembre 2025).

La presse espagnole et leurs acteurs « porteurs du projet » n'ont pas changé de discours depuis sa réactivation et les demandes de subventions auprès de l'Europe, pour les pré-études toujours en cours...

Selon le rapport et la présentation du projet par la consortium CANFRANEUS en 2011, regroupant Aragon, Nouvelle-Aquitaine, SNCF et ADIF, il s'agit bien d'un corridor voire d'une autoroute ferroviaire dans son dimensionnement.

Après la montée des questionnements légitimes et des positionnements défavorables en France, la région Nouvelle Aquitaine minimise et revoit sa présentation, sans ferroutage, avec un trafic fret revu à la baisse...et dans le sens Nord-Sud. Où il n'est pas mentionné de fret dans le sens contraire.

Or, le cahier des charges est clair du côté européen dans son RTE T : report modal du routier par ferroutage et fret / électrification / potentiel militarisation des transports. L'Europe serait donc prête malgré ce plan, à financer de multiples études et travaux pour un projet de fret « régional » de céréales françaises vers l'Espagne ?

De l'autre côté des Pyrénées, le discours n'est pas tout à fait le même... : Les espagnols assument totalement le modèle logistique mondialisé et l'intérêt pour cette voie Saragosse Pau Bordeaux de développer son rôle prédominant dans ce secteur. Cet axe est une opportunité de développer le trafic Sud vers le Nord de l'Europe via la plateforme PLAZA ZARAGOZA.

Tandis que les défenseurs du projet côté français avancent une mauvaise communication de la part du Maître d'ouvrage, SNCF Réseau, qui aurait avancé des données de fret et ferroutage quasi « hors de propos » ?

Une stratégie astucieuse permettant de laisser entendre que le projet se résume à du transport régional de céréales et quelques autres produits à la marge, soit à peine 7 ? 8 ? 10 ? passages par jour, où il n'est pas abordé la question du fret dans le sens Sud-Nord...De quoi s'interroger : à qui doit-on se fier pour appréhender la nature de ce projet... ?

ENTREVISTA

Jesús J. Ruiz (Adif): "El corredor de Canfranc de mercancías no es solo para Zaragoza y Plaza, habrá un ramal con el Mediterráneo"

El subdirector de proyectos de Adif destaca que el turismo y las mercancías hará rentable la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau

■ [El Expreso de Canfranc circulará todo el año y el billete rondará los 20 euros](#)



ARAÓN NOTICIA 09 abr 2024 - 10:36
RAMÓN J. CAMPO



El subdirector de proyectos de infraestructuras de Adif, Jesús Javier Ruiz Casamayor, ante la escuela de Canfranc el sábado. I. R. J. C.

Jesús Javier Ruiz, subdirector de los proyectos de red convencional de Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), natural de Sabiñán (Zaragoza), de 47 años, casado y con tres hijos, acudió el pasado fin de semana a las VIII Jornadas 'El Canfranero' para hablar sobre las obras de renovación del tren de Canfranc. Después de pronunciar su charla, muy seguida por los asistentes, concedió una entrevista a HERALDO.

Opportunité du projet dans son aspect « fret » côté espagnol (ADIF).



Un coût supérieur à un milliard d'euros : quelle justification et quelle responsabilité vis-à-vis des contribuables ?

Le coût global du projet est estimé à plus d'un milliard d'euros, financé en grande partie par des fonds publics nationaux (l'État ne s'est pas positionné comme financeur à ce jour), régionaux et européens.

Cette somme considérable sera supportée par les contribuables, alors même qu'aucune étude indépendante ne démontre un retour sur investissement tangible pour l'économie locale des territoires concernés.

Dans un contexte budgétaire contraint, marqué par des besoins urgents en matière de santé, d'éducation, de mobilité quotidienne et de services publics de proximité, il est légitime de s'interroger :

Cette dépense massive est irresponsable

Cette structure permettra d'amplifier l'hyper mondialisation, mettant en danger des territoires de montagne qui supporteront les impacts violents de ce projet.

Notons également que le coût d'un projet de cette nature s'appréhende à plusieurs temporalités :

- avant projet = les fonds alloués aux pré-études atteignent quasiment 25 millions d'Euros en 2026 (subventions européennes)
- chantier = non chiffré précisément (autour de 1 milliard d'euros minima)
- post chantier = coût d'entretien
- post chantier = coût d'exploitation et rapport dans un contexte d'ouverture à la concurrence du fret et des voyageurs (si la rentabilité est nulle, quels leviers de soutien et d'incitation seront mis en place ? Taxe baissée ? Redevance de marché non facturée par SNCF Réseau ?...)

Le problème du fléchage budgétaire et de la priorisation des missions de SNCF Réseau

Rappelons que le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, est le principal bénéficiaire avec ses prestataires des enveloppes de pré-études. Elle ne financera pas le chantier mais néanmoins sera le gestionnaire de l'infrastructure. A ce titre, elle doit organiser le trafic et séduire les opérateurs de transport de marchandises et de voyageurs pour l'utilisation des voies ferrées.

Ainsi, les leviers de soutien et d'incitation sont mis en place corrélés à des aides de type Appels à projet ou subventions régionales pour le TER pour abaisser au minimum la participation des opérateurs à l'entretien des voies qu'ils utilisent. C'est un phénomène européen répandu : l'ouverture à la concurrence n'a pas amené aux résultats escomptés et coûte cher aux contribuables européens. La Pau-Canfranc serait un axe de plus, déficitaire et coûteux.

Quand on constate la sous-fréquentation du TER Oloron-Bedous et son dysfonctionnement, le contribuable a légitimement le droit de s'opposer à de tels choix.

Géographiquement, cela ne concernerait que le tronçon jusqu'au tunnel ferroviaire frontalier, une distance de...33 kms. Enfin, nous insistons sur le fait que la conférence Ambition France Transports qui a rendu ses conclusions en début juillet 2025 a réaffirmé les axes suivants, concernant les infrastructures ferroviaires :

Prioriser les investissements, dans la performance et la résilience du réseau ferroviaire structurant actuel, et les augmenter de 1.5 Mds € par an à partir de 2028, pour sa régénération et sa modernisation.

Réaliser une revue générale, des lignes circulées de dessertes fines du territoire, pour préciser les investissements nécessaires à leur entretien et clarifier la répartition de leur financement entre l'Etat et les Régions.

S'appuyer sur un ferroscope multicritères pour proposer une hiérarchisation des projets d'investissements dans la régénération et la modernisation ferroviaires.

Confier au COI, la mission de définir une nouvelle priorisation des grands projets de développement afin que leur financement ne génère pas un effet d'éviction des ressources disponibles au détriment des investissements prioritaires dans le réseau existant.

Ainsi, la Cour des Comptes ainsi que le Conseil d'Orientation aux infrastructures ont pointé l'urgence d'entretenir les voies existantes, qu'il s'agissait de priorités d'investissement plus que les grands projets que SNCF Réseau porte actuellement. Corrélé à la pression de l'Europe qui enjoint les gestionnaires d'infrastructures partout en Europe d'adapter les voies au réchauffement climatique (ex : en Italie, grande campagne de peinture en blanc des rails).

Enfin, il faut noter que la filiale du groupe SNCF présente une dette endémique de 35 milliards d'euros régulièrement « rachetée » par l'État.

De notre point de vue, les impôts des citoyens et citoyennes sont là encore utilisés de manière plus que déraisonnable.



Un bénéfice local inexistant : le désenclavement, un prétexte « fourre-tout » et non une finalité

Le projet ne permettra aucun développement significatif de l'économie locale. En revanche, les contraintes pour les habitants sont, elles, bien concrètes. Le risque est au contraire une accélération du déclin démographique des territoires concernés, particulièrement Oloron et la Vallée d'Aspe.

En préambule, il faut tordre le cou à la notion de désenclavement : la Vallée d'Aspe n'est pas un « cul-de-sac », bien au contraire, elle est connectée à l'Espagne par la RN 134 et la première grande ville moyenne (Jaca), est à 30 min de route (distance moyennée).

La vallée compte 2500 habitants environ. Elle a continué à perdre des habitants malgré l'ouverture du tunnel du Somport en 2001 bien que les promesses aient afflué à l'époque sur la nécessité de ce chantier pour la redynamisation du territoire. Non, un axe de transport n'est pas générateur d'installation de populations pérennes dans les zones traversées.

Pour ce qui est de l'économie locale : les actifs y travaillent directement pour 60 % d'entre eux, 40 % se déplacent sur l'agglomération paloise ou Oloron pour leur emploi. La typologie d'activités est variée : agriculture, artisanat, industrie, services, écoles, collège, tourisme...le taux de chômage n'y est pas plus élevé que dans d'autres territoires ruraux. L'employabilité des femmes y est soutenue, notamment du fait de la présence d'établissements médicaux-sociaux.

Comment justifier que les flux intensifs de marchandises importées venant d'Espagne qui relieraient directement Plaza Saragosse à Artix ?, et qui génèrent de l'activité logistique massive (entrepôts largement robotisés) soient une chance pour les territoires traversés ?

Comment justifier d'une dynamisation et d'une attractivité touristique décuplée, quand les trains de voyageurs sont totalement dysfonctionnants et coûteux aujourd'hui et seraient supprimés si non rentables sur cette ligne (cf le train voyageur n'est pas une condition à la réalisation du projet = livret de concertation SNCF Réseau 2024). Aucune étude sérieuse et chiffrée ne pose la question de la typologie de clientèle touristique Vallée d'Aspe / Palace de Canfranc... ? D'un projet global autour du tourisme...



Saragosse est la ville jumelle de Pau... et compte autant d'habitants que l'ensemble des Pyrénées Atlantiques : enjeux et réalités économiques ne peuvent donc pas être corrélés et les territoires espagnols et français ne peuvent porter les mêmes objectifs. Une métropole d'un côté avec son ambition économique de compter parmi les premières villes d'Europe, et de l'autre, des territoires ruraux et une grosse ville moyenne dont la structure économique et la sociologie sont très différents.

A contrario de l'Eurorégion Nouvelle-Aquitaine, Euskadi, Navarre qui bénéficie d'une structuration solide depuis plus de 15 ans avec un pilotage transfrontalier précis autour de thématiques précises, les voisins Aragon/Béarn ne font pas partie d'un plan structuré avec une réflexion profonde sur un projet gagnant/gagnant, parce que la nature des dynamiques territoriales y est très différente.

Si un projet Aragon / Béarn de coopération équilibrée existe, quelle en est la teneur ? Comment la construction d'une ligne de fret intensif côté vallée et piémonts, qui ne bénéficiera pas aux économies locales, peut être avancée comme un atout de la coopération transfrontalière ? Elle serait un passage supplémentaire pour soutenir le développement économique lié à la logistique mondialisée côté Aragon, et seulement une saignée ferroviaire côté français, impactant les terres agricoles, les commerces et les artisanats locaux car facilitant les importations de produits et marchandises d'Asie et certainement agricoles du Mercosur ! Les territoires ruraux sont identifiés comme des ressources foncières pour des flux mondiaux, et les nuisances sur les populations locales (rurales ou urbaines) un dommage collatéral nécessaire au soutien du néolibéralisme mondialisé, prôné par L'Europe. Les porteurs de projet – Aragon et Nouvelle Aquitaine - et ses défenseurs, s'inscrivent de facto dans cette logique.

Enfin, cette économie de la logistique que développe le gouvernement d'Aragon semble appartenir au début des années 2000. N'est-elle pas obsolète ? est-elle vraiment d'avenir ? Soutenir un modèle d'ultraconsommation au détriment d'une consommation responsable et régulée que de plus en plus de citoyens appellent de leurs vœux est-il visionnaire ?

Au-delà d'un projet d'infrastructure, le Pau-Canfranc révèle à quel point la dichotomie territoriale s'est installée dans la zone européenne, révélant la complexité de faire cohabiter des modèles économiques et sociétaux distincts en élaborant des ambitions à échelle globale. Dans la marche actuelle, il faut nécessairement sacrifier l'un à l'autre, et il serait faux de prétendre soutenir deux systèmes diamétralement opposés dans un même projet.



Quelques chiffres clés...



50

Passages de train sur
24h dont 10 la nuit

450 m

Longueur des trains de
fret sur cette voie
unique

1 Milliard...

Dernier chiffre estimé
de ce chantier



325

Nombre de camions
aujourd'hui en Vallée
d'Aspe, qui resteront
sur la route demain...

6

Nombre d'avions
cargos de l'ultra fast
fashion par semaine à
Plaza



23 millions...

Superficie en m² du
Hub logistique de
PLAZA / Teruel /
Huesca



04. Calendrier : prévisions SNCF Réseau et Nouvelle- Aquitaine, agenda PBC

Présenté en 2024 par SNCF Réseau

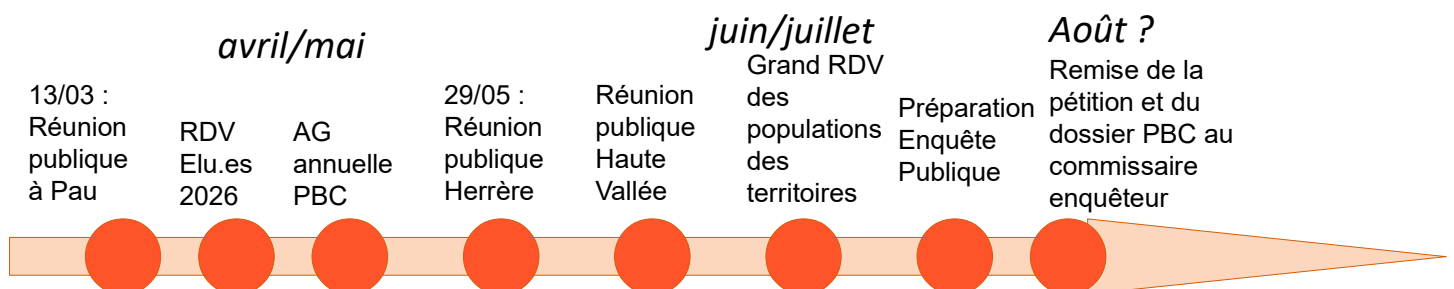
Présenté le 15/12/2025 par la Région



Les dates prévisionnelles du projet



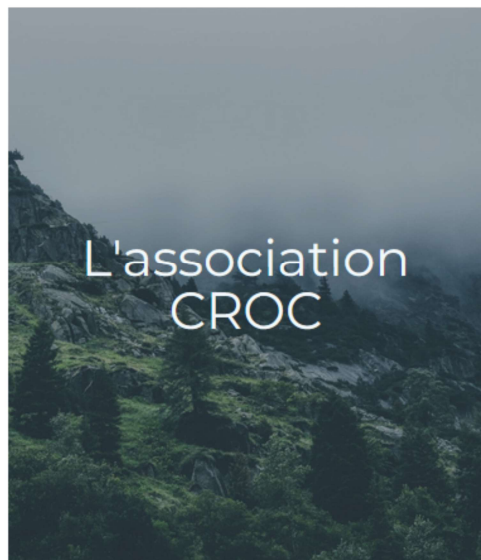
L'AGENDA de PYRENEES BIEN COMMUN



Présence et tractage Marchés hebdomadaires Pau Agglo, Oloron, Bedous...



05. Association partenaire et expressions politiques



Le CROC « association amie », est spécialiste de la question du Pau-Canfranc. Les analyses techniques et sectorielles de l'équipe nous sont très précieuses.

Des élu.es nous ont répondu. Leur courrier sont en accès libre sur notre site internet.



Découvrez leurs positions

Suite à la lettre adressée par PBC aux élu.es et candidat.es des territoires ainsi qu'aux 183 conseiller.es régionaux, leur demandant leur positionnement quant au projet, découvrez les réponses reçues par notre collectif :

Francis PEES – Maire /
Candidat Mairie de Gan
Pau

Nicolas BELLEGARDE –
Conseiller municipal
sortant – Candidat
Conseiller municipal
Mairie de Osse en Aspe
Vallée d'Aspe

Fernando CASTEL –
Conseiller municipal
sortant – Candidat
Conseiller municipal
Mairie de Osse en Aspe
Vallée d'Aspe

Jeanne LAMAZERE-
DESTUGUES – Candidate
Mairie d'Orthez
Orthez

Valérie CAMBON –
Conseillère
départementale –
Candidate Mairie de Gan
Pau

Cathy GARCES – Maire et
Candidate Mairie
d'Herrère
Oloron Sainte Marie

Benjamin MOUTET –
Candidat Mairie d'Orthez
Orthez

Jean-François BLANCO –
Candidat Mairie de Pau
Pau

Marie-Lyse BISTUE –
Candidate Mairie Oloron
Ste Marie
Oloron Sainte Marie

François BAYROU suite
réunion de Novembre
2025 – Maire de Pau
Pau

Clément SERVAT Candidat
Mairie Oloron Ste Marie
Oloron Sainte Marie

Hugo COUCHINAVE –
Candidate Commune
Oloron Ste Marie
Oloron Sainte Marie

Margaux TAILLEFER –
Candidate Commune de
Pau
Pau

Cyrille MARCONI –
Candidat Commune de
Pau
Pau

Marc OXIBAR – Maire
& Candidat Régional
/ candidat Commune
d'Ogeu les Bains
Oloron Sainte Marie

Pascal BONIFACE –
Candidat Commune de
Pau
Pau

Amélie de BOYER
MONTEGUT – Candidate
Commune de Gélis
Pau

Pascal MORA – Maire /
Candidat Commune de
Gélis
Pau

Patrice BADUEL – Elu CG
64 / Candidat Commune
de Jurançon
Pau

Michel BERNOS – Maire /
Candidat Commune de
Jurançon
Pau

Groupe Centre et
Indépendants Conseil
Régional Madame
Laurence PARRENG,
Monsieur Fabien ROBERT,
Monsieur Christian
DEVEZE – Elus Conseil
Régional Nouvelle-
Aquitaine
Région Nouvelle-Aquitaine



06. Ressources & Crédits photographiques

<https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/nouvelle-aquitaine/projet-reouverture-ligne-transfrontaliere-pau-canfranc-section-francaise>
Site Canfraneus pour historique : <https://www.canfraneus.eu/>

RAPPORT COI : Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition, Rapport annexe : compléments sur les programmes et revue des projets - Sous la présidence de David Valence - 2023 - Conseil d'orientation des Infrastructures - janvier 2023 - pages 1-160

https://www.ifri.org/sites/default/files/2025-03/ifri_pajot_solutionnisme_technologique_2025.pdf
Un bilan de la concertation

<https://www.lecanardenchante.fr/Le-%C2%AB%C2%A0Pau---Canfranc%C2%A0%C2%BB-rate-sa-concertation--1--lecanardenchante-blog-113.html>

Rapport du CROC sur la consultation
Rapport du CROC sur l'année 2024
<https://croc-aspe.com/>

Rappel historique sur la traversée des Pyrénées
<https://trainconsultant.com/2023/12/29/les-transpyreneens-trois-lignes-entre-deux-verites/>

Rapport du centre de géosciences appliquées sur le tunnel du Peilhou
<https://www.iut.u-bordeaux.fr/gc/auqc07/index/pdf/SRO/Fabre.pdf>

<https://mundoglobal.org/zaragoza-se-suma-a-la-red-internacional-del-aeropuerto-chino-de-huahu-con-una-ruta-aerea-de-carga-directa/>

Ambition France transport dossier sur la réouverture d'Oloron-Bedous
https://conference-ambition-france.transports.gouv.fr/sites/default/files/documents/Contre%20la%20R%C3%A9ouverture%20Oloron%20Canfranc_Ambition%20France%20Transports_cahier%20d%27acteur.pdf

Géo confluences : rapport sur les BRI
<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/articles-scientifiques/nouvelles-routes-soie-bri-belt-and-road-initiative>

El canal : Les vrais ambitions de PLAZA et de l'Aragon
<https://www.diarioelcanal.com/travesia-zaragoza-pau-infraestructura-critica-para-una-europa-que-cambia/>
<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2024/07/03/union-linea-zaragoza-canfranc-pau-104906947.html>
<https://youtu.be/rDoNrbD3FDU>
<https://www.elperiodicodearagon.com/aragon/2024/09/16/plaza-ampliara-70-hectareas-nuevo-turiaso-108175694.html>

Railmarket : La mise en place des voies à écartement UIC vers CANFRANC
<https://fr.railmarket.com/news/infrastructure/28572-adif-initiates-project-for-standard-gauge-connection-to-zaragoza-plaza-logistics-platform>

Les Echos : les investissements Chinois en occident et particulièrement en Espagne
<https://www.lesechos.fr/monde/chine/comment-la-chine-se-sert-de-ses-investissements-a-letranger-pour-asseoir-sa-dominance-mondiale-2203518>

<https://www.capital.fr/conso/les-produits-chinois-vont-ils-inonder-leurope-1511601>

<https://fr.euronews.com/2024/01/24/investissements-chinois-dans-les-ports-europeens-lue-sur-le-pont>

<https://actualiteespagnoles.wordpress.com/2019/09/20/la-chine-mise-de-plus-en-plus-sur-les-ports-espagnols/>

Les opportunités de report modal via le pays basque
<https://gntc.fr/2024/09/le-y-basque-une-opportunite-pour-le-combine/>

Premier contrat entre Yiwu et Saragosse
<https://www.marinelink.com/news/aragon-train-sign406644>

Alia le cluster de Plaza favorise les liaisons Saragosse/Chine
<https://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/5443612/alia-impulsa-conexion-logistica-entre-zaragoza-china/>

Les relations logistiques de Saragosse avec la Chine
<https://aliaragon.es/alia-firma-un-acuerdo-de-colaboracion-con-la-camara-de-logistica-de-shanghai-y-la-camara-de-comercio-china-espana/>

Quelques explications sur la rentabilité et la faisabilité du ferroutage
<https://www.ouest-france.fr/economie/transport/sncf/une-nouvelle-ligne-de-ferroutage-creee-entre-calais-et-perpignan-pour-relancer-le-rail-a6c9298a-f46d-11eb-be44-3c3b5e3aae9e>

Analyse BAP - Rapport du ministère des transports
<https://bap-europe.com/ligne-oloron-canfranc-un-rapport-ministeriel-sceptique-sur-sa-reouverture/>



L'Europe et le projet :

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/2025/12/03/comision-europea-apoya-reapertura-tren-pau-canfranc-1875751.html>

La question de l'ouverture à la concurrence (cf schéma RTE-T UE)

https://www.geo.fr/voyage/sncf-face-a-la-concurrence-une-nouvelle-bataille-des-rails-va-commencer-225558?utm_source=firefox-newtab-fr-fr

<https://www.ville-rail-transports.com/ferroviaire/ouverture-a-la-concurrence-le-rapport-qui-remet-en-cause-quelques-idees-recues/>

<https://www.ville-rail-transports.com/dossiers/adaptation-transports-publics-dereglement-climatique/>

<https://www.sncf-reseau.com/fr/louverture-concurrence-marche-ferroviaire>

LA DETTE ENDEMIQUE DE SNCF RESEAU : une partie de l'explication de Monsieur Gary qui annonce que SNCF Réseau ne financera pas le projet mais pas que...

https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-03/rapport_financier_sncf_reseau_2023.pdf?VersionId=JxUN7UDvpJA.RXLRYizHzs4fkdB5T_68

https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/03/19/cinq-questions-sur-la-dette-de-la-sncf_5273270_4355770.html

La réforme du système ferroviaire décidée en 2018 s'était accompagnée de la décision de l'État de reprendre 35 milliards d'euros de **dette** de **SNCF Réseau** (sur un total de 48,2 milliards d'euros à fin 2018 en valeur de remboursement), dont 25 milliards d'euros en 2020 et 10 milliards d'euros en 2022. Question Financement SNCF Réseau (cf Sénat – Février 2026)

<https://www.budget.gouv.fr/documentation/file-download/18687>

SENAT : PROJET DE LOI-CADRE relatif au développement des transports NOR : TRAT2600206L/Bleue-1 - 10 février 2026

<https://www.lanouvellerepublique.fr/chateauroux/train-de-fret-deraille-a-issoudun-les-voyageurs-demunis-face-a-la-perturbation-du-reseau>

CORREDORES.EU : pour que le RTE-T européen soit doté de réseaux secondaires à l'horizon 2050 dont la traversée transpyrénéenne de grande capacité en sus de Pau-Canfranc-Saragosse :

https://corredores.eu/wp-content/uploads/2024/05/Alianza-CorREDores-EU_Informe_PANTALLA-2.pdf

<https://mediarail.wordpress.com/2021/09/23/le-petit-dico-ferroviaire/>

<https://www.aquitaineonline.com/actualites-en-aquitaine/sud-ouest/9792-reouverture-de-la-ligne-ferroviaire-pau-canfranc-saragosse.html>

la Nueva Travesía de Gran Capacidad a Través de los Pirineos TGC-P

<https://corredores.eu/wp-content/uploads/2024/08/UNETE-A-LA-ALIANZA.pdf>

https://corredores.eu/wp-content/uploads/2024/05/Alianza-CorREDores-EU_Informe_PANTALLA-2.pdf

CREDITS PHOTOGRAPHIQUES

Photographies de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc et de la vallée d'Aspe :

© France64160 / Wikimedia Commons – licence Creative Commons Attribution – Partage dans les mêmes conditions (CC BY-SA 3.0)

Paysages et faune : wikimedia Commons

Certaines images peuvent également provenir de sources libres de droits ou institutionnelles (SNCF Réseau, collectivités territoriales, presse), utilisées à des fins d'illustration.

Les droits restent réservés à leurs auteurs respectifs.

Les visuels utilisés dans ce dossier sont fournis à titre d'illustration.

Zone logistique de Plaza : source Plaza Logistica

Photographies de plateformes logistiques, entrepôts et automatisation :

images d'illustration issues de banques d'images libres de droits (Pixabay, commons wikimedia, Pexels)

Illustrations et rendus 3D d'entrepôts automatisés :

visuels d'illustration, droits réservés.

Photographies issues de reportages :

Captures d'articles et contenus médiatiques :

France 3 Centre-Val de Loire – reproduction à des fins d'information.

Infographies et données :

sources institutionnelles et données publiques, traitements internes. Certains visuels peuvent avoir fait l'objet de recadrages ou d'adaptations.

Ligne Pau-Canfranc et vallée d'Aspe :

© France64160 / Wikimedia Commons – licence CC BY-SA 3.0

Paysages et territoires pyrénéens :

© contributeurs Wikimedia Commons – licence CC BY-SA

contexte transfrontalier :

© contributeurs Wikimedia Commons – licence CC BY-SA

Photographies de logistique et zones industrielles :

© contributeurs Unsplash / Pexels – libre d'utilisation



Merci



Contact

Association
Pyrénées Bien Commun

5 Place d'Arapoup 64490 ACCOUS

asso-pbc@mailo.com

www.pyrenees-biencommun.org