

Complément d'étude sur Pau-Canfranc-Saragosse

Introduction

Objectifs de l'étude

Contexte : demande du Bureau du 7 avril 2009 d'une étude complémentaire sur ce sujet.

« La Pau Canfranc » est devenue l'expression communément utilisée pour évoquer le projet de réouverture de la ligne internationale de chemin de fer reliant Pau à Canfranc.

Rares sont en effet les dossiers qui incarnent, avec autant d'opiniâtreté, le volontarisme de l'exécutif régional depuis près de 12 ans et cristallisent des engagements répétés... même s'ils sont souvent apparus, du moins dans les premiers temps, largement solitaires !

Alain ROUSSET, Président du Conseil régional d'Aquitaine, a réaffirmé sans ambiguïté sa position le 29 mai 2008 lors de la conférence de presse clôturant la réunion du groupe de travail quadripartite, mis en place suite au sommet franco-espagnol de Paris en janvier 2008 :

« cette ligne sera réouverte »

Aussi il est apparu opportun au CESR d'effectuer un « zoom » sur ce dossier devenu emblématique au niveau de la Région Aquitaine pour, à la fois :

- en appréhender tous les arcanes politiques et financiers,
 - en identifier tous les blocages et les oppositions,
 - en apprécier les enjeux économiques, sociaux et environnementaux,
- en vue d'apporter une contribution aux débats passionnés que cette perspective de réouverture n'a cessé de susciter.

Cet éclairage s'inscrit dans le prolongement de l'actualisation de l'auto-saisine consacrée aux « infrastructures de transports au service du développement de l'Aquitaine et de l'aménagement du territoire » et intervient au moment de la publication par le Conseil Économique et Social d'Aragon d'une étude intégralement dédiée à la problématique de cette liaison transpyrénéenne.

Au-delà du nécessaire état des lieux qui participe de l'appropriation des réalités notamment en termes de trafics multimodaux, il a semblé nécessaire à l'Assemblée socioprofessionnelle de placer ce dossier en perspective face à l'évolution des éléments du contexte initial qu'il s'agisse :

- de la prise de conscience croissante des menaces inhérentes au réchauffement climatique qui justifie par ailleurs l'étude actuelle conduite par la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement DREAL (ex DRE) à laquelle notre Assemblée est associée¹ ;
- de la position de nos partenaires au premier desquels bien évidemment l'Espagne mais aussi l'Union européenne qui dispose potentiellement de leviers financiers conséquents susceptibles d'être mobilisés en fonction de son appréciation du caractère « prioritaire » ou non de ce projet ;
- de la complémentarité nécessaire avec les réalisations, en cours, programmées ou à l'étude, d'autres infrastructures de transport comme la LGV SEA ou la « TCP » et donc de l'articulation efficiente de cette jonction dans le maillage territorial global ;

¹ Étude DRE : Bilan énergétique et émissions polluantes dues aux transports en Aquitaine

- des limites des études socio-économiques réalisées, leviers majeurs de financements, dont les critères « traditionnels » qui président à ses conclusions méritent largement d'être revisités pour mieux intégrer l'ensemble des « externalités ».

Autant de nouveaux paramètres qui sont à intégrer pour une lecture actualisée et dynamique de cette délicate équation qui pose en termes nouveaux la mobilité.

Ce complément d'étude reprend les apports du rapport du CESR du 17 novembre 2003 « les infrastructures de transport au service du développement de l'Aquitaine et de l'aménagement du territoire » (rapporteur : Pierre DELFAUD) et de son actualisation du 11 décembre 2008 (rapporteur : Jean-Michel GAUTHERON), ainsi que des auditions spécifiques conduites en 2009 :

- 5 mai 2009 /réunion des quatre Commissions : audition de M. POULIT, ancien Préfet, Directeur régional de l'Équipement d'Île-de-France – ancien Directeur général de l'Institut Géographique National, sur le thème : « des transports performants et écologiquement vertueux pour soutenir la croissance ».
- 15 juillet 2009 / réunion de la Commission « Développement économique et programmations » et du Bureau : audition de
 - M. RODES, Vice-Président CRÉLOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc), accompagné de M. REBILLARD, Secrétaire du Bureau ;
 - Mme BAUDOIN, Directrice Générale Adjointe de l'équipement, des transports, et de la construction - Conseil régional d'Aquitaine ;
 - M. COUTOU, Directeur du GEIE Vitoria-Dax, RFF Aquitaine.
- 7 décembre 2009 / réunion de la Commission « Développement économique et programmations » : audition de M. FERNANDES, Responsable Développement Fret SNCF Aquitaine – Poitou-Charentes : présentation du « plan fret de la SNCF » : schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises.

I - La situation

I.1. Rappel du projet Pau-Canfranc-Saragosse : 1^{re} étape de sa réalisation et mise en perspective

♦ Rappel historique²

L'aménagement de cette traversée, s'avère très certainement un des dossiers les plus « sensibles » concernant les voies de communication de l'Aquitaine, tant il est chargé de symboles et a exacerbé les passions.

La ligne ferroviaire Pau-Saragosse (via Oloron, Jaca et Huesca) a constitué dans l'histoire ferroviaire franco-espagnole une réalisation technique remarquable au début du XX^e siècle, dont témoignent encore aujourd'hui l'ingéniosité du tunnel ferroviaire hélicoïdal d'Urdos, le tunnel international du Somport et le caractère monumental de la gare de Canfranc du côté espagnol.

Sans avoir jamais connu un trafic –passagers ou marchandises- à la hauteur de l'investissement initial réalisé, pour des raisons à la fois politiques et économiques tenant aux relations franco-espagnoles, ainsi qu'à la dynamique propre des échanges entre les deux piémonts pyrénéens, l'exploitation de la ligne a été arrêtée entre Bedous et Canfranc, depuis 1970, à la suite d'un accident, provoquant la dégradation d'un pont franchissant le Gave, puis en 1980 entre Oloron et Bedous.

Depuis lors, de part et d'autre de la frontière, des associations se sont activement mobilisées pour la réouverture de la ligne : aux défenseurs traditionnels du rail venant s'adjoindre les opposants au percement d'un tunnel routier. La remise en exploitation de la voie ferrée a été en effet présentée comme une alternative au passage des camions, même si, du seul point de vue logistique, les frets ferroviaire et routier ne sont pas de la même nature (par le volume des charges et les distances d'acheminement) entre transport combiné par train sur longs parcours d'un côté, et transport de proximité par camions de l'autre. Ces types de trafics auraient donc tendance à s'additionner plutôt qu'à se substituer les uns aux autres car la solution du feroutage (chargement des camions sur les trains) apparaît ici inadaptée, compte tenu des caractéristiques de courbure, des rampes et des pentes de la ligne, et aux conditions techniques disponibles à l'époque, comme le souligne le rapport Becker cité ci-dessous.

Ainsi, le Comité pour la Réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRÉLOC) s'est mobilisé dès 1986. L'étude commandée par le CRÉLOC et CREFCO en 2006 sur le tronçon Oloron-Bedous a estimé le coût des travaux de réouverture de la ligne à 87 M€.

En réponse, les autorités nationales et régionales franco-espagnoles ont engagé plusieurs séries d'études. Dès 1990, le groupe de travail trans-national constitué sur cette question évaluait le coût nécessaire pour la remise en circulation des trains à 150 millions de francs dans les conditions initiales, la mise en place d'une ligne à grande capacité représentant un investissement beaucoup plus conséquent de l'ordre de 1,2 milliards de francs.

En 1999-2000, le Conseil régional d'Aquitaine (conjointement avec le Département des Pyrénées-Atlantiques et la SNCF) a relancé une étude de faisabilité en liaison avec les services de l'État (« Étude patrimoniale et de remise en état de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc » - mai 2000). À la suite de cette contribution, le Ministre de l'Équipement a demandé à l'ingénieur général des Ponts et Chaussées, Dominique BECKER, de rédiger un rapport sur « Les transports à travers les Pyrénées, enjeux et perspectives » (mai 2001).

Parallèlement, le Ministère de Fomento en Espagne a entrepris, pour sa part, l'étude de l'amélioration de la ligne entre Saragosse et Canfranc.

² Cf. les rapports parlementaires présentés respectivement à l'Assemblée Nationale par M. Jean GLAVANY et au Sénat par M. Philippe FRANÇOIS relatifs à l'accord franco-espagnol sur le tunnel routier du Somport, respectivement en date du 10 avril 2003 et du 17 juin 2003.

Il ressortait de ces différentes contributions que le seul scénario à présenter des résultats intéressants, sur cette voie unique, serait une liaison directe Pau-Saragosse en traction électrique à 25kv et mise à écartement UIC (du côté espagnol) pour une exploitation mixte voyageurs-fret (fret à titre principal). Ce dernier a été estimé à 1,4 millions de tonnes par an aux conditions de 2003, et pourrait être porté à 2,5-3 millions de tonnes dans l'hypothèse d'une utilisation maximale des capacités, en utilisant notamment des circulations de nuit sur la plage horaire 4h00/24h00 (suscitant de nouvelles réactions de la part des « défenseurs de la vallée » quant aux nuisances sonores liées au passage des convois). Le fret potentiel était constitué, en majeure partie, par du transport combiné rail-route pour une distance moyenne de la tonne transportée supérieure à 1 000 km entre Saragosse et l'Europe du Nord.

L'investissement nécessaire avait été initialement évalué (valeur 2000) pour l'infrastructure seule à 410 millions d'euros dont 115 du côté français, et pour le matériel roulant à 150 millions d'euros dont 90 du côté français. Mais le rapport d'audit des Ponts et Chaussées³ avait pointé : « des niveaux de rentabilité économique très faibles, voire négatifs, pour cette opération dont le coût, côté français, pourrait excéder 300 millions d'euros ». Il s'ensuivit un jugement sans appel de la mission d'audit qui : « soulignait sa préoccupation à l'égard d'un projet dont l'intérêt pour la collectivité paraissait aussi manifestement contestable ».

En écho, les rapports parlementaires pré-cités relatifs à l'exploitation du tunnel routier du Somport relevaient, pour celui de l'Assemblée Nationale : « l'avenir incertain de la traversée ferroviaire Pau-Canfranc » et, pour celui du Sénat, qu'à la suite de l'audit : « le Président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques avait demandé que les crédits inscrits à ce titre au contrat de plan État-Région Aquitaine, soient transférés à la route nationale 134 ». Cette demande fut transmise par le Ministre des transports à l'exécutif de la région Aquitaine...

Au sommet de Saragosse du 7 décembre 2004, le Président CHIRAC avait considéré que cet axe relevait d'une question interrégionale et non nationale, alors que précédemment, des engagements formels avaient été pris par les chefs d'État français et espagnols en faveur d'un financement national de cette liaison.

Dans l'attente de décisions gouvernementales explicites sur ce dossier :

- du côté espagnol, les travaux de mise aux normes UIC⁴ de la ligne Saragosse-Huesca (pour une connexion de ce chef lieu de province à la ligne grande vitesse Madrid-Barcelone) ont été réalisés, les prolongements vers Canfranc (pour le court terme) ou le Vignemale (pour le long terme) restant toujours à l'étude ;
- du côté français, après l'inscription du principe de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc dans les objectifs des schémas multimodaux de services collectifs et la réservation d'une ligne de crédits d'un peu plus de 50 millions d'euros dans le précédent CPER, le Conseil régional d'Aquitaine s'est prononcé, dans une approche par phases successives, pour une première tranche de travaux visant la réouverture de la section Oloron-Bedous en vue d'assurer un service régional voyageurs en traction thermique.

◆ **État des lieux**

↳ **Caractéristiques de la ligne (partie française)**

La ligne Pau-Canfranc est constituée :

- en France de 93 km de lignes de montagne à voie unique :
 - ↳ section Pau-Oloron : 36km de voie où circulent des Ter Aquitaine,

³ Sans donner de précisions sur le mode de calcul, dans l'attente des études complémentaires demandées à RFF après le séminaire gouvernemental franco-espagnol de juillet 2001.

⁴ Par la construction d'une seconde voie entre Saragosse et Tardienta et la pose d'un troisième rail entre Tardienta et Huesca.

- section Oloron-Bedous : 25km, fermée à la circulation ferroviaire depuis 1980,
- section Bedous-Canfranc : 32km, fermée à la circulation depuis 1970 (effondrement du pont de l'Estanguet) ;
- une partie internationale : d'un tunnel ferroviaire (8km) qui sert aujourd'hui de tunnel de secours au tunnel routier du Somport.

Caractéristiques principales de la section Pau Oloron	
	<ul style="list-style-type: none"> • Ligne à voie unique de 93 km électrifiée en 1500V CC • Altitude variable de 1701 à 2112 m, soit une dénivellation de 1042 m • Rampe maximale de 43 mm/m entre Bedous et Canfranc (profil corrigé de 47 mm/m), 20mm/m entre Pau et Bedous • Courbes de rayons faibles pouvant atteindre 200 m • 112 ouvrages d'art de 2 à 60 m de portée, dont 4 grands viaducs et 11 ponts sur le Gers • le tunnel international entre les Forges et Canfranc (longueur 7475m) • 25 tunnels (longueur totale 7845 m) dont le tunnel de secours (1792 m) • 13 km de murs de soutènement • 64 passages à niveau
CPER Aquitaine 2000-2006 / Etudes projet réouverture ligne Pau Canfranc – Présentation RFF 15.07.09	

↳ Les travaux en cours :

Une 1^{re} phase engagée : elle concerne la régénération de Pau à Oloron, pour une réouverture aux voyageurs en janvier 2011. Cette étape, estimée à 35M€, est financée dans le cadre du CPER État-Région 2007-2013, avec 26,25M€ répartis à parité entre l'État et la Région Aquitaine, et 8,75M€ apportés par RFF (État : 13,125M€ – Région : 13,125M€ – RFF : 8,75M€).

- Calendrier des travaux : de juillet à décembre 2010 – remise en service janvier 2011,
- Lancement des appels d'offre des travaux en juin 2009 (plan de relance de l'État),
- Remise des études en avril 2009,
- Délibération en juin 2009 (11,625M€) incluant les phases études et travaux,
- Interruption des circulations Ter pendant la durée des travaux,
- Gains à terme : suppression des ralentissements et pérennité de la ligne.

Une 2^e phase concerne la réouverture de la section Oloron-Bedous en mode thermique.

La Région a demandé à RFF de profiter de ces travaux pour également régénérer la voie au-delà d'Oloron sur 25 km (fermée à la circulation depuis 1980), ce qui permettra de prolonger le service Ter jusqu'à Bedous. Cette opération serait financée à 100% par la Région Aquitaine pour un coût estimé à 30M€. Les premiers travaux d'un montant de 100 000 €, consistant à débroussailler et nettoyer la voie afin de pouvoir procéder aux sondages et diagnostics se sont déroulés au premier semestre 2008. La réouverture des services voyageurs jusqu'à Bedous, qui se fera d'abord selon le mode thermique, est envisagée pour 2010, l'alimentation électrique ayant été

arrêtée au 1^{er} septembre 2008 entre Pau et Oloron (suite au démantèlement de la sous-station électrique de Bidos alimentée en 1500V).

- Opération de débroussaillage : de janvier à avril 2008,
- Coût estimé de la régénération entre Oloron et Bedous 30M€ (financement 100% CRA et hors coût suppression des PN),
- Calendrier des études : 18 mois puis lancement des travaux,
- Engagement de crédits régionaux (2,1M€) pour les études AVP-PRO (100% CRA),
- Poursuite des travaux de régénération jusqu'à Bedous (25km), dans le prolongement des travaux sur Pau-Oloron.

→ **Une 3^e phase reste à réaliser** : les options en infrastructures et matériels

Une fois régénérée la section de Pau à Bedous, il conviendra ensuite de procéder à la remise en état de la partie Bedous-Canfranc, d'une longueur de 32 km (dont certains ouvrages d'art ont été endommagés), de remettre en service le tunnel ferroviaire du Somport, d'installer des voies d'évitement, une signalisation et d'envisager une électrification. La section Bedous-Canfranc, est fermée depuis 1970.

Nature des travaux de Pau à Canfranc :

- Remise en état des tunnels et ouvrages d'art,
- Réfection de la voie unique pour permettre le passage de trains lourds,
- Électrification de la voie à 25KV,
- Installation d'une nouvelle signalisation.

1^{re} étape

- Réalisation d'une 1^{re} tranche minimale de travaux, pour un potentiel fret de 1,5M tonnes correspondant au potentiel captable à l'ouverture du « Y basque ».
=> Études menées dans le cadre des travaux du groupe de travail quadripartite.

2^e étape

- Remise en état de la section Bedous-Canfranc pour un potentiel de 3,2M tonnes => coût estimé 210M€ (hors PN).

Ce seront donc 275M€ à mobiliser, sans compter les investissements déjà réalisés sur les sections Pau-Oloron (35M€) et Oloron-Bedous (30M€).

Le traitement des passages à niveau (PN) sur la section Oloron-Bedous reste à prévoir.

Le rapport Bussereau - « Pour une politique de traitement de la sécurité des passages à niveau » (juin 2008) et sa circulaire d'application (juillet 2008) s'appliquent à cette liaison.

La mesure n°20 du rapport précise : « Veiller, lors de l'instruction des dossiers préliminaires de sécurité (DPS) à ce que les projets de création, mais aussi de réouverture de lignes », qui créent de nouveaux services (en général par reconstruction complète de l'infrastructure) sur des sections peu ou plus fréquentées, ne conduisent pas à la création de fait de nouveaux passages à niveau ».

Sur les 27 PN sur l'axe ferroviaire Oloron-Bedous, 5 concernent des intersections voie-route dont 2 PN sur la RN 134, 1 PN sur une route départementale (RD), 1 PN sur une voie communale (traversant un carrefour giratoire à Bidos).

L'application de la circulaire à la section Oloron-Bedous conduit à une décision d'adaptation de la mesure, à titre dérogatoire, sur la section Oloron-

Bedous, appuyée sur un courrier du Ministre d'État Jean-Louis BORLOO au Président Alain ROUSSET :

« Aussi, si compte-tenu de l'état d'avancement du projet, cette mesure ne devait pas être strictement appliquée au cas de la section Oloron-Bedous, le maintien de certains passages à niveau sur cette section doit être compensé par des mesures portant sur l'exploitation du service ferroviaire propre à limiter les risques inhérents à ce type de franchissement ».

En conséquence, une étude est en cours sur les propositions de mesures d'exploitation et techniques permettant de limiter le risque de collision aux franchissements des passages à niveau dont la remise est prévue par RFF courant 2010, dans le cadre de la remise des études d'avant projet (AVP) global.

Pour les remarques techniques concernant les pentes de la ligne de Canfranc, le CRELOC souligne qu'elles ne dépassent pas 43‰. La société Cargo en Suisse utilise des voies ayant des pentes jusqu'à 50‰ et ce, par tous les temps. Il y a donc un potentiel de cette ligne sur le fret.

Le CRÉLOC demande l'application de la convention alpine aux Pyrénées => cette convention stipule que tout transport de masse de marchandises doit se faire par le fer.

Le matériel a évolué dans le temps et les opérateurs ferroviaires estiment que cet aspect ne pose pas de problème à condition de respecter les vitesses possibles en fonction des caractéristiques de la ligne et de mettre les tractions adaptées (nombre de motrices et puissances). Dans ce domaine, au-delà des coûts d'investissement, ce sont des coûts de fonctionnement qui sont donc à appréhender.

I.2. La réalité du trafic

♦ Ferroviaire

Offre Ter Aquitaine Liaison ferroviaire Pau-Oloron

↳ Au niveau des dessertes

- 4 points d'arrêts : la Croix du Prince, Gan, Buzy et Ogeu,
- 16 circulations/j en semaine (8AR), 17 le vendredi,
- 12 circulations le samedi (6AR) – 13 le dimanche,
- Temps de trajet : 35 minutes hors ralentissement (36 actuellement),
- Offre identique toute l'année,
- Exploitation en navette.

↳ Fréquentation de la ligne

- + 62% de voyageurs depuis 2003 (34% sur l'ensemble du réseau Ter),
- Progression régulière d'environ +10%/an,
- Près de 140 000 voyages/an pour 5 460 trains, soit une moyenne de 383 voyages/jour et de 26 voyageurs/train.

Une amélioration de la desserte matinale vers Oloron a été réalisée avec l'intégration de la ligne routière départementale dans l'offre ferroviaire Ter Aquitaine.

En outre, des efforts ont été assurés au niveau du matériel roulant avec la rénovation depuis septembre 2008 des Autorails X2200 et la sécurisation du site de stationnement à Oloron, livré en 2007 (coût de l'opération 150 000€ financés à parité Région/SNCF). Une rame supplémentaire apparaît maintenant nécessaire pour répondre à l'évolution du trafic et ce, a fortiori, après la décision (séance plénière du 14 décembre 2009) du Conseil régional d'Aquitaine (CRA) de mettre en place le cadencement du réseau Ter Aquitaine pour décembre 2011 sur l'ensemble du réseau régional. Lors de cette séance, le CRA a également décidé l'achat de nouveaux ATR auprès de la région Alsace (5,4M€ dont une partie pour Pau-Oloron).

Principe du cadencement sur la ligne Pau-Oloron

- Desserte actuelle : 1 train / 1h30 – 1h45 environ
- Hypothèses de desserte cadencée :
 - 1 train / 2h00 en heures creuses
 - 1 train / heure en heure de pointe
- Création envisagée d'une arrivée autour de 7h30 à Oloron
- Cadencement de la ligne ferroviaire Oloron-Bedous.

Modernisation de la gare d'Oloron-Sainte-Marie : un projet en 2 étapes

- Modernisation du bâtiment voyageurs, achevée
- Rénovation des zones d'attente et de vente (MOA SNCF)
- Signalétique et accessibilité PMR (MOA SNCF)
- Peinture et éclairage (MOA SNCF)
- Équipement des quais (MOA RFF)
- Projet de pôle d'échanges
- Travaux à réaliser dans la cour de la gare entre fin 2009 et début 2010 (MOA Commune d'Oloron)
- Un projet partenarial d'un coût total de 296 480€ pour une participation régionale de 141 989€ (47%).

◆ **Routier**

Liaison routière Oloron-Canfranc

Les caractéristiques de la ligne routière de substitution (62 km - 27 arrêts) sont actuellement les suivantes : Ligne routière reconnue d'intérêt régional : nécessité d'une harmonisation des réseaux routiers départementaux et régionaux,

- Autocars en correspondance avec les Ter Aquitaine à Oloron,
- 8 circulations (4AR) dont 2 limitées à Urdos,
- 5 circulations les samedis et dimanches dont 2 limitées à Urdos,
- Moyenne de 8 voyages/circulation sur l'année 15 en juillet et août,
- Forte fréquentation touristique de juin à septembre (x2 du nombre de voyages/j).

Évolution de la ligne d'autocar Oloron-Canfranc : une nouvelle délégation de service public (DSP) a été attribuée au 1^{er} septembre 2009 avec gestion de la ligne directement déléguée, par la Région, à l'exploitant.

- Nouvelle identité graphique,
- Tarification SNCF et accord de commercialisation pour les parcours train + autocar,
- Réorganisation et amélioration de l'offre principalement en faveur des déplacements quotidiens,
- Offre à adapter lors de la réouverture de la ligne ferroviaire Oloron-Bedous (étude 2008).

I.3. Enjeux financiers - point sur les différentes études

Année	Nature des études	MOA	MOE	Estimation coût
2000	Etude patrimoniale et de remise en état de la ligne ferroviaire Oloron-Canfranc	CRA	JLR/SYSTRA	128M€ (CE 2000) (partie française)
2003	Etude pour la réouverture du tunnel international de la ligne ferroviaire Saragosse – Pau et la rénovation de la gare de Canfranc	Fomento	AEPO (cabinet d'études espagnol)	---
2003 2004	Etudes d'exploitation, prévisions de trafic, bilans socio-économiques de la réouverture de l'axe Pau-Canfranc-Saragosse	RFF	SYSTRA/EPYPSA	292M€ (CE2003) (partie française)
2004	Expertise de l'étude réalisée par AEPO (cabinet d'études espagnol)	RFF	SETEC	---
2006	Audit sur les études techniques de la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc	CRA	TTK	245M€ (CE 2003) 275M€ (CE 2007) (partie française)

Source : Présentation du Conseil régional d'Aquitaine au CESR le 15 juillet 2009

Dans le Contrat de plan 2000-2006, le volet ferroviaire a été bien engagé, à l'exclusion des travaux initialement prévus sur la ligne Oloron-Canfranc, qui sont restés dans l'attente d'études complémentaires de faisabilité et des décisions intergouvernementales franco-espagnoles.

Le Contrat de Projets 2007-2013 en Aquitaine

Objectifs	Actions	Coût total CPER	État		Région		Autres collectivités	Europe	RFF	Autres opérateurs
Multimodalité et modernisation des voies ferrées d'intérêt régional	Pau-Oloron	35,00	13,125	57,883	13,125	83,333	0,00		8,75	
Études	Concession Pau-Canfranc	1,00	0,25	1,627	0,25	1,627	0,00	0,50	0,00	
Total partie infrastructures et transports en millions d'euros		728,63	178,00		195,84		110,87	95,530	116,82	31,57

L'étude réalisée à la demande du CRÉLOC a montré une évolution du chiffrage du coût de la réouverture sur la partie française :

- 144 MF en 1988,
- 450 MF en 1990,
- 600 MF en 1995 (étude Eres),
- 100M€ en 2000 (étude Systra),
- 220 M€ en 2005 (étude TTK),
- 225 M€ en 2006 (étude Systra).

La dérive des coûts est liée d'une part à la nature de la demande qui a varié dans le temps et d'autre part aux effets de la vétusté croissante.

Parmi les solutions alternatives, l'étude Claraco de 2005 (cf. extrait de la présentation du CRÉLOC du 15/07/2009) établit un calcul des coûts de traction.



Calcul des coûts de traction en ligne

Tronçons	Tarif Kilomètre	Paris – Zaragoza via Irun (Kms)		Paris - Zaragoza via Canfranc (Kms)	
Ligne ordinaire SNCF	11.30€	818 Km	9243.40 €	806 Km	9107.80 €
Ligne ordinaire RENFE	7.60 €	348 Km	2644.80 €	168 Km	1276.80 €
Pau - Canfranc	28.42 €			87 Km	2472.54 €
Totaux		1166 Km	11888.20 €	1061 Km	12857.14 €

Le CRÉLOC a commandé une étude sur le tronçon Oloron-Bedous : coût des travaux estimés à 87M€. Mais il resterait à revoir la liaison jusqu'à Huesca coté espagnol.

Le coût du projet global :

- estimation TTK : 275 M€ (CE 2007),
- 35M€ déjà engagés au titre de la régénération de la section de Pau-Oloron (CPER 2007-2013),
- 30M€ à engager (hors coûts suppression de PN) au titre de la réouverture de la section Oloron-Bedous,
- reste à financer : 210M€ pour la réouverture de la section Bedous-Canfranc.

Pour réaliser le projet complet sur la partie française, au delà du tronçon Oloron-Bedous (ouvert par étapes), il resterait donc à mobiliser un financement complémentaire dont le montant dépendrait des options (électrique ou thermique). (Cf. délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional d'Aquitaine N°2008.2692 du 24 novembre 2008).

Le Conseil Régional d'Aquitaine a déjà engagé 15 977 500 € à fin 2009 :

- opération de débroussaillage de la ligne Oloron-Bedous : 100 000 € (financement CRA 100%) – achevé,
- démantèlement de la sous-station électrique de Bidos : 180 000 € - achevé,
- régénération de la ligne Pau-Oloron (études et travaux) : 13 125 000 € - études achevées / travaux à venir,
- études de niveau avant-projet / projet pour la reprise des circulations sur la ligne Oloron-Bedous : 2 100 000 € (financement CRA 100%) - en cours. La réalisation globale des études AVP-PRO, dont la remise est prévue courant 2010, permettra de connaître le montant des travaux à réaliser sur la ligne,
- études complémentaires pour l'évaluation des conditions de réouverture de la ligne ferroviaire internationale Pau-Canfranc-Saragosse : 472 500 € - en attente signature du protocole-cadre.

Les partenaires du projet attendent des études en cours le chiffrage final des travaux à réaliser pour Oloron Bedous, les investissements sur le reste de la liaison devant encore être précisés.

II - Les évolutions du contexte : une nouvelle problématique

La sensibilisation générale aux conséquences des émissions polluantes et de gaz à effet de serre a conduit à porter un nouveau regard sur les enjeux du transport ferroviaire pour le

développement durable et à revoir dans cette perspective les potentialités de la liaison ferroviaire Pau/Canfranc/Saragosse. De plus, les démarches engagées des deux cotés de la frontière amènent à considérer ce projet au regard de la problématique globale des traversées pyrénéennes.

II.1. Développement durable

L'évolution des trafics et des attentes pour une nouvelle mobilité, tant des voyageurs que des marchandises, impose une nouvelle approche du transport ferroviaire.

Les interrogations sur les ressources énergétiques, et sur les enjeux climatiques amènent à réactualiser toutes les analyses sur la nature des transports et l'optimisation des infrastructures existantes.

La vallée d'Aspe, par la beauté des paysages traversés, la biodiversité existante, les activités présentes sur cet axe, nécessite une analyse précise de son accessibilité et des dessertes associées. Cet axe de passage entre deux pays répond à la fois à la nécessité d'échanges réguliers de proximité, à des flux touristiques et logistiques.

L'Aquitaine a affirmé son souhait de ne pas le transformer en axe de transit routier, limitant celui-ci aux principaux axes latéraux des Pyrénées.

Ainsi, à coté d'un axe routier volontairement limité en capacité, coté français, la liaison ferroviaire présente une alternative pour répondre aux enjeux du développement durable. Cette solution dépend de la nature des services qu'elle sera en mesure d'assurer, à la fois en terme de capacité mais aussi de performances.

Elle présente l'avantage de préserver un environnement sensible, face aux nécessités de déplacements.

Cependant, il faut remarquer que des points de vigilance sur les conditions de développement de ces trafics méritent l'attention des responsables du projet. En effet, si la réduction de la circulation routière (VL et PL) résultant de la mise en service de cette liaison constitue un aspect positif, la circulation régulière des trains peut susciter quant à elle une autre forme de nuisances si la fréquence des passages s'amplifie. Les conséquences sonores ne sont pas neutres dans l'hypothèse d'une réouverture en mode thermique avec des passages qui pourraient s'effectuer toutes les 20 mn de 6 à 22h00.

L'expérience de la vallée de la Vézère en Corrèze est à ce niveau révélatrice des interrogations dans ce domaine. La législation actuelle conduit à limiter les impacts sonores, ce qui impose un matériel et des équipements spécifiques (coûts supplémentaires) pour confiner le bruit. En outre, le remplacement des sabots de frein par de nouveaux sabots en matériaux composites est en cours au fur et à mesure de leur usure ce qui réduit les bruits associés.

Dans les analyses des différents acteurs pour cette liaison, comme pour l'ensemble des projets d'infrastructures, les facteurs dits d'externalités n'ont pas été intégrés pour apprécier les coûts et le retour sur investissement.

En 2001, dans le cadre de l'application du CPER, l'étude de faisabilité demandée par l'Etat au bureau d'études SYSTRA avait évalué des coûts externes (mais sur une base de référence trop ancienne).

Aujourd'hui, le véritable défi du transport consiste à faire face à la hausse de la demande des transports en répondant aux impacts environnementaux, énergétiques et sociaux qu'elle engendre.

En effet, les transports représentent 27% des émissions européennes de GES. La part du transport routier de marchandises aux émissions de GES est un enjeu important qui a déjà été pris en compte par la Commission européenne mais l'évolution croissante des émissions de ce secteur est inquiétante.

Le Livre Blanc sur les transports de 2001 ("la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix") prévoyait un report modal volontariste de la route vers

les modes de transport plus respectueux de l'environnement. Mais lors de sa révision à mi-parcours en juin 2006, la faiblesse du transfert de la route vers les modes alternatifs est constatée.

La révision de 2006 prévoit également l'établissement d'un système basé sur le principe du « pollueur-payeur », en intégrant les coûts externes du transport de marchandises. L'usage de la route conduit en effet à un certain nombre d'externalités, parmi lesquelles le changement climatique, la pollution de l'air, la congestion, les accidents, le bruit, la perte de la biodiversité, les atteintes aux paysages, etc. Ces nuisances sont aujourd'hui gravement subies et payées par l'ensemble de la société, non par ceux qui les engendrent.

Une politique volontariste doit passer par l'intégration des coûts réels de l'usage de la route, pour avantager économiquement les modes alternatifs de transport et pouvoir les financer à partir de ces ressources. La réduction de ces nuisances aura, à terme, des effets positifs sur l'environnement, l'économie et la société.

Le 8 juillet 2008, la Commission européenne a soumis un rapport présentant un modèle général de calcul des coûts externes liés aux transports, ainsi qu'une analyse de l'impact économique, social et environnemental de l'internalisation de ces coûts. Cette disposition est notamment de nature à intégrer les coûts externes dans la perception de l'usage de l'infrastructure routière par les poids lourds.

La Commission européenne a publié par ailleurs le « paquet écologisation des transports », consistant à établir une vérité des prix par l'internalisation des coûts externes du transport. Dans ce paquet se trouvent entre autres la stratégie d'intégration des coûts externes du transport et la révision proposée de la directive dite Eurovignette, relative à la taxation des poids lourds utilisant les infrastructures routières, en y intégrant le coût de trois externalités du transport : la pollution atmosphérique, le bruit et la congestion.

L'application de la Directive actuelle permet aux pays concernés de faire payer aux poids lourds une grande partie des coûts d'infrastructures. Les États membres ont eu deux ans à partir de juin 2006 pour la transposer. Mais, aujourd'hui, cette transposition n'est pratiquement pas effective. Force est de constater qu'actuellement, la grande majorité des États membres mettent en œuvre cette directive très prudemment, en particulier les mesures telles que le péage kilométrique avec différenciation de son prix par rapport aux catégories d'émissions polluantes.

La révision de la Directive Eurovignette ne donne pas hélas de caractère obligatoire à des mesures aujourd'hui facultatives. Ce principe devrait être pourtant soutenu sur le plan économique car il permet une meilleure harmonisation des conditions pour tous les transporteurs routiers au niveau européen.

Il permet aussi aux États membres de dégager des financements pour faciliter les projets alternatifs, en cours de réalisation, du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), en utilisant par exemple les majorations prévues dans l'utilisation d'infrastructures dans les zones montagneuses, correspondant en l'occurrence parfaitement à la problématique de la liaison Pau-Canfranc. A titre d'exemple, le cas de la Suisse s'avère riche d'enseignements et peut à de nombreux égards donner lieu à des adaptations largement transposables en France.

II.2. Approche systémique

Reliant deux pays, deux régions, cette liaison nécessite une coordination transnationale pour être appréhendée.

- ♦ **Le groupe de travail quadripartite franco-espagnol : une décision bi-nationale**
 - Sommet franco-espagnol de Gérone, novembre 2006 : « Conformément à ce que prévoit le programme de travail et compte tenu de l'intérêt régional de cette liaison, les ministres français et espagnol ont proposé à la Communauté Autonome d'Aragon et au Conseil Régional d'Aquitaine de participer à l'évaluation du projet de réouverture de la ligne, en tenant compte du projet de nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées et dans une perspective de

coopération interrégionale, au sein d'un groupe de travail auquel seront associés les deux ministères, compte tenu de leurs politiques respectives. »

- Sommet franco-espagnol de Paris, janvier 2008 : « En prenant en compte le projet de nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées et dans une perspective de coopération interrégionale, les deux pays ont proposé à la Communauté Autonome d'Aragon et à la Région Aquitaine de participer à l'évaluation du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc au sein d'un groupe de travail qui tiendra prochainement sa première réunion à Madrid. »
- Sommet franco-espagnol de Madrid, avril 2009 : « En prenant en compte le projet de nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées et dans une perspective de coopération interrégionale, il a été défini, au sein du Groupe de Travail Pau-Canfranc, un programme d'études complémentaires, objet d'un Protocole-Cadre qui sera signé prochainement ».

Une prochaine réunion est prévue au premier semestre 2010, à Bordeaux.

Un programme d'études complémentaires a été défini à l'issue de la 2^e réunion du groupe de travail, à Bordeaux, le 29 mai 2008 (Coût : 0,850M€ - durée : 24 mois).

- Reprise des études techniques d'infrastructures, de capacité et d'exploitation menées par RFF en 2003-2004 pour définir les investissements nécessaires, dans une 1^{re} phase sur la base d'un trafic annuel de 1,5Mt, à l'horizon 2013
- Reprise des évaluations socio-économiques (2004) afin de prendre en compte les nouvelles méthodes issues des nouvelles directives européennes et du Grenelle de l'environnement (intégration des coûts externes)
- Étude franco-espagnole relative à la mise en sécurité réciproque des tunnels internationaux routier et ferroviaire
- Élaboration d'un protocole-cadre de partenariat quadripartite
- Valorisation au titre du programme de coopération territorial transfrontalier 2007-2013.

**Cofinancement
État –Région au
titre du G.P.6.
CPER 2007-2013
MOA RFF**

**Cofinancement
Fomento-Aragón
MOA Fomento**

♦ **La volonté de l'Espagne**

L'état d'avancement des travaux menés sur le territoire espagnol :

- Plan de modernisation de la liaison Huesca-Jaca-Canfranc (135km) pour un coût total de 86,8M€
- Régénération de la section Huesca-Canfranc (2004)
- Contournement de Huesca (mise en service en décembre 2007)
- Étude de viabilité pour un nouveau tracé entre Huesca et Caldearenas (démarrage en 2007)
- Démarrage des travaux de rénovation intégrale des voies de la section Caldearenas-Jaca (mars 2008)
- Travaux d'amélioration sur le reste du tracé
- Travaux sur la ligne menés dans la perspective d'une compatibilité avec la future traversée des Pyrénées.

En outre, l'Etat espagnol a adopté un Plan stratégique des Infrastructures et des Transports PEIT qui réaffirme la nécessité de report modal et d'adaptation du réseau aux grandes interconnexions du sud de la France.

♦ **Étude du CES Aragon**

Dans le but d'analyser les possibilités et la faisabilité de la réouverture de la ligne Zaragoza/Canfranc/Pau (trajectoire probable d'une ligne complète des côtés français et espagnol), le CES d'Aragon a commandé une étude sur laquelle il a travaillé et rendu son analyse le 29 novembre 2009.

Cette étude s'est donnée les objectifs suivants : l'analyse des causes ayant conduit à l'échec à ce jour des efforts visant à assurer la réouverture et l'identification des obstacles techniques, économiques, politiques ...

- définition de la trajectoire la plus probable des deux côtés, en prenant en compte les études et projets en cours
- actions et investissements
- étude d'impact environnemental
- analyse des alternatives d'exploitation : passagers / fret / trafic mixte
- trafic transnational de longue distance / trafic régional
- analyse économique et financière, coûts d'exploitation et prévisions de recettes
- taux de rentabilité interne du projet
- équilibre social des coûts externes
- recommandations et conclusions pour la mise en place d'une politique intégrée permettant la réouverture.

Cette étude doit être présentée prochainement au CESR d'Aquitaine ce qui permettra un échange sur les analyses conduites et les hypothèses retenues.

♦ **La position du Conseil régional d'Aquitaine**

Le Conseil régional veut décliner la mise en œuvre des propositions du groupe de travail quadripartite (État français, Ministère espagnol du Fomento, Gouvernement Autonome d'Aragon et Région Aquitaine) pour la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse, réuni le 29 mai dernier à Bordeaux.

Il s'est engagé dans un programme d'études complémentaires – sous forme de trois études opérationnelles conduites sous Maîtrise d'Ouvrage de Réseau Ferré de France (2) et du Ministère de Fomento (1) – permettant de définir les conditions préalables pour une réouverture à court terme de la ligne (coût : 850 000 € hors taxes).

L'objectif réaffirmé du Conseil régional consiste à rétablir une liaison internationale entre l'Aquitaine et l'Aragon, interrompue depuis 1970, suite à l'effondrement d'un pont, entre Bedous et Canfranc afin de développer le trafic voyageur et le fret ferroviaire, aussi bien pour les liaisons locales que pour les déplacements internationaux de longue distance.

Le Bureau du CESR note que la démarche volontaire de la Région dans ce projet (à travers la prise en charge de la section Oloron-Bedous) procède d'une stratégie analogue à celle utilisée pour la déviation d'Aire-sur-l'Adour (et son effet de levier déterminant pour l'A 65).

II.3. La complémentarité avec les grands projets

- Pour les voyageurs, le projet de LGV SEA vise à répondre aux flux actuels et futurs de transports ferroviaires entre l'Espagne, le Portugal et la France avec le nord de l'Europe.
- Le CESR d'Aquitaine a considéré qu'une ligne nouvelle spécifiquement dédiée au fret apparaissait nécessaire pour traiter un trafic massifié en provenance de la péninsule ibérique ou transitant par elle.
- Le ferroutage sur ce maillon (passage sur courte distance des poids lourds sur les trains) entraînerait de fait un simple report de camions quelques dizaines de kilomètres plus loin, il s'agit donc d'acheminer sur longue distance des convois lourds, suivant l'itinéraire le plus approprié.
- Sachant que la traversée du Massif-Central apparaît inadaptée à ce type de trafic, la remontée vers le nord s'effectuera donc via Bordeaux, ce qui nécessitera sans doute alors une nouvelle liaison ferroviaire à hauteur de l'agglomération. Depuis la frontière, quel tracé choisir ? L'Assemblée socioprofessionnelle s'est limitée à noter qu'au delà des arbitrages politiques liés à la situation intérieure de l'Espagne, le parti retenu devra tenir compte à la fois de considérations logistiques (notamment l'articulation avec les systèmes portuaires), du coût comparé des réalisations et de l'acceptabilité dans les zones traversées.

Vues d'Aquitaine les principales options concevables sont :

- la liaison actuelle, rénovée, dégagée des trafics de voyageurs et de fret rapide par la LGV Sud-Europe-Atlantique, qui devrait répondre aux besoins de transport ferroviaire de marchandises jusque vers 2040,
- l'adaptation de la LGV SEA au trafic fret rapide,
- une nouvelle traversée des Pyrénées à grande capacité soit sous le Vignemale remontant vers Bordeaux par Agen nécessitant un barreau complémentaire, soit plus occidentale, rejoignant par Dax, l'axe ferroviaire atlantique évoqué en premier lieu.

♦ **LGV SEA GPSO (impacts sur le trafic et optimisation des équipements)**

La concertation et les études en cours sur GPSO, doivent préciser prochainement les options de passage de la LGV reliant Bordeaux-Mont de Marsan-Dax à la frontière espagnole. Il s'agit dans cette phase de préciser les fonctionnalités des lignes nouvelles et le fuseau de passage de 1000 mètres de large. Entre Bordeaux et Dax, les études sont en cours d'approfondissement pour définir la possibilité et les

conditions de circulation des trains de fret en plus des trains aptes à la grande vitesse (TAGV). La possibilité de faire circuler des « trains régionaux à grande vitesse » sur la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne est également étudiée.

– **La desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre**

Compte tenu des scénarios proposés pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre par des prolongements de lignes nouvelles, deux possibilités de raccordements sont réservées : à l'est de Dax et au nord-est de Mont-de-Marsan, en attendant l'approfondissement des études et le choix du scénario pour améliorer la desserte de Pau et de Tarbes à partir de la ligne nouvelle.

– **L'évolution du fret**

Suite à l'évolution en 2008, du trafic fret au niveau du Pays Basque, supérieure de près de 10% par rapport aux prévisions (3,2 millions de tonnes) présentée lors du débat public en 2006, de nouvelles études de trafic fret sont en cours dont les premiers résultats sont attendus prochainement. L'objectif ambitieux d'un développement du fret sur cet axe reste l'enjeu des GPSO.

Cette desserte est soutenue par les responsables politiques et économiques béarnais comportant un barreau vers Pau et la connexion Pau-Bayonne. Elle permettrait de constituer une grappe de 6 agglomérations reliées entre elles en moins d'une heure et renforcerait les synergies économiques de cette zone. Le Conseil d'Administration de RFF a retenu la variante 3 tout en préconisant que des études complémentaires approfondies soient réalisées pour évaluer la desserte directe du Béarn et de La Bigorre, laissant la porte ouverte à la solution 4. Cette liaison directe entre Mont-de-Marsan et Pau pourrait être aisément prolongée jusqu'à Oloron et se raccorder au sud d'Oloron à la ligne ferrée historique Oloron-Canfranc. Aujourd'hui, le principal frein à la modernisation provient de l'alimentation électrique. L'arrivée du TGV faciliterait cette approche.

La jonction avec le réseau LGV de l'Espagne qui atteint actuellement Huesca serait alors facilement réalisable.

♦ **Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité**

Décision du sommet franco-espagnol de Paris, janvier 2008 : « La France et l'Espagne se sont mises d'accord au cours de ce sommet sur le programme d'études préliminaires d'un projet sur la période 2008-2013, qui développera notamment les études d'analyse territoriale, environnementale, les études préliminaires de tracé, et l'évaluation de la rentabilité socio-économique et la faisabilité financière. Ce programme servira de base pour les décisions à prendre concernant le projet dans le cadre des procédures d'information, de participation et de concertation dans chacun des pays. ».

- Lors du sommet franco-espagnol de Saragosse du 27 juin 2008, la décision de création d'un Groupement Européen d'Intérêt Économique a été annoncée par les États en vue de porter les études de cette nouvelle traversée pour laquelle une participation au financement a été demandée à la Commission européenne (50% de 10 M€).
- Ce G.E.I.E (RFF + ADIF) créé le 20 octobre 2009 a en charge la préparation des études préalables à l'organisation d'un débat public dont la décision sera prise au plus tôt en 2012.
- Le groupe de travail franco espagnol « Barbier Molina » doit présenter ses prévisions de trafic (modélisation) et les corridors envisagés. Les difficultés rencontrées pour homogénéiser les méthodes (hypothèse basse espagnole = hypothèse haute française) n'ont pas encore permis de clarifier les perspectives de ce projet.
- La Région Midi-Pyrénées s'est largement mobilisée pour ce dossier et sous son impulsion et celle de l'Aragon, ont été lancées différentes études (projet Pirene). La Région Aquitaine a participé aux études des différents projets Pirene I à III et reste associée dans le projet actuel sans pour autant y allouer de contribution financière.

- Le CESR a rappelé en décembre 2008 que dans son rapport de 2003, il avait considéré que ce projet s'inscrivait dans le très long terme et qu'il devait s'intégrer dans un schéma d'infrastructures et de transports assurant au moins en France une liaison ferroviaire en continuité favorisant ainsi le transfert modal.

Ce projet est inscrit dans la liste des projets prioritaires de l'Union européenne (corridor n°16 du RTE-T), sans précision actuellement quant à sa localisation.

La position affichée par le Conseil régional d'Aquitaine consiste à considérer la liaison Pau-Canfranc-Saragosse comme la préfiguration d'une future traversée ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité ; et également comme l'opportunité offerte de « tester » l'intérêt d'un grand tunnel ferroviaire sous les Pyrénées et de renforcer le positionnement stratégique de Pau, au cœur des grands corridors de transport avec :

- pour le fret, l'étude de la pertinence et de la faisabilité de la mixité fret/voyageurs sur la ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax
- pour les voyageurs, celle de l'amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre, en cohérence avec le projet ferroviaire LGV Bordeaux – Espagne.

Perspectives

1. Limites actuelles de l'étude socio-économique susceptible de susciter des financements

Le Bureau du CESR réitère aujourd'hui sa conviction que l'étude socio-économique qui a servi de support d'évaluation en vue d'apprécier le bien fondé de cet investissement souffre de lacunes évidentes.

En effet, le calcul du retour sur investissement qui sanctionne l'étude n'intègre aucune externalité et mérite incontestablement d'être revisité à l'aune des préconisations résultant notamment du « Grenelle de l'environnement ».

Cette approche nouvelle constitue pour le Bureau un pré-requis indispensable, seul susceptible de permettre une remise en cause fondamentale des conclusions des études socio-économiques antérieures et ainsi de conférer à ce projet un attrait nouveau et corrélativement des leviers de financement communautaires. L'Assemblée sera donc attentive aux résultats des études en cours dans cette perspective.

Au-delà de l'intérêt intrinsèque de ce projet, il apparaît au CESR, souhaitable que l'exécutif régional ne porte seul ce lourd dossier d'infrastructure qui ne relève par ailleurs pas spécifiquement des compétences régionales, et qui interpelle la responsabilité de l'État en la matière, voire de l'Europe eu égard à la dimension transnationale de ce projet.

Autant le Bureau apprécie la détermination qu'a manifestée la Région Aquitaine depuis plus d'une décennie pour mettre ce projet « sur les rails », autant il considère qu'une action strictement solitaire comporte des risques aggravés dans un contexte d'incertitudes quant à l'évolution des ressources financières de la collectivité régionale et de ses compétences dans le cadre de la réforme territoriale.

2. Bénéfices attendus au-delà de l'approche économique

Le Conseil régional considère que :

- **pour les voyageurs**, le rétablissement de la ligne permettrait de relier directement par train Saragosse, 5^e agglomération espagnole, qui se situe à équidistance entre six métropoles (Bordeaux, Toulouse, Barcelone, Valence, Madrid et Bilbao). La capitale aragonaise est, en effet, au cœur d'une région qui compte 1,3 millions d'habitants. Les attraits touristiques du massif des Pyrénées pourraient également induire des flux significatifs de voyageurs. En outre, la liaison permettrait de rendre accessible par train le site de pèlerinage de Lourdes qui draine près de 300 000 touristes espagnols. C'est sur l'ensemble de la zone Pau/Tarbes/Lourdes que l'approche doit être conduite ;
- **pour le fret**, le rétablissement de ce lien permettrait de créer un flux ferroviaire avec les plates-formes logistiques de l'Aragon, après raccordement à l'axe fret espagnol. Est particulièrement visée la desserte de la plate-forme logistique de Saragosse Plaza (1 300 ha), qui a mobilisé 1,5 Md€ d'investissements dans ce projet et fait de la capitale aragonaise un carrefour des flux de transport. Il permettrait également de répondre à la demande de report modal des flux engendrés par l'industrie automobile en Aragon - premier secteur industriel de cette région avec 32% de la production, 50% des exportations et 35% des importations (usine Opel à 15 km de Saragosse). Cette réouverture serait, en outre, un « test » sur l'intérêt d'un grand tunnel ferroviaire sous les Pyrénées pour un coût à la tonne transportée comparable à ceux de ce type de grand projet.
Les flux de marchandises pourraient également directement concerner le maïs (250 000 T/an en moyenne) qui fait l'objet d'un transit conséquent entre les deux régions.

De manière plus générale, le CESR souligne que l'existence même d'une liaison et d'un service adapté est de nature à susciter des flux qui ne peuvent être identifiés en leur absence.

3. Conditions d'une réouverture

Si le Bureau du CESR partage l'objectif de développement de la mobilité durable et de l'optimisation des infrastructures existantes, il appelle néanmoins l'attention de l'exécutif

régional quant aux interrogations qui subsistent liées au projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc -Saragosse .

- Quelle articulation efficiente avec les infrastructures actuelles ou programmées ?
- Comment déterminer les coûts de fonctionnement récurrents et leur financement dans des hypothèses de trafic limité ? Quelle possibilité de concession ?
- A contrario, comment stimuler un trafic plus dense (notamment fret) au-delà d'un flux « naturel » de voyageurs de proximité ?
- Comment atténuer l'impact des pollutions sonores et atmosphériques inhérentes à l'utilisation de tractions thermiques ?
- Au-delà du régime dérogatoire actuel, quelles options retenir pour remplacer les 27 passages à niveau ?
- Quelle stratégie concertée avec les partenaires espagnols pour favoriser voire imposer un report modal massif ?

Par ailleurs, la mobilisation de financements nationaux ou européens apparaît constituer un pré-requis indispensable ; de ce point de vue, l'exigence de nouvelles études socio-économiques intégrant l'ensemble des externalités représente le levier prioritaire, seul susceptible de conférer à ce projet un intérêt réel et une vocation transnationale auprès des instances européennes.

Enfin, dans une perspective de plus long terme et au regard des délais considérables qui séparent l'instruction d'un dossier de sa réalisation, le Bureau du CESR considère en tout état de cause que la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse ne s'oppose pas à la perspective d'une traversée à grande capacité des Pyrénées.

Adopté à l'unanimité du Bureau