

# L'Europe s'est engagée : Pau-Canfranc arrive à un tournant

LUNDI 9 OCTOBRE 2017

► Bruxelles et les autorités espagnoles s'engagent concrètement sur le projet de réouverture. ► Ces financements sont une avancée majeure selon l'élu régional Renaud Lagrave.

Dès ce lundi, à Bordeaux, la commission permanente de la Région devra prendre une délibération : il s'agira de voter une nouvelle enveloppe visant à financer une autre tranche d'études portant sur la section Bedous-Canfranc. Et d'emboîter ainsi le pas au Parlement européen où le vice-président du conseil régional en charge des infrastructures et du transport, Renaud Lagrave, était présent la semaine dernière pour défendre le projet de réouverture.

Ce dernier exprime ici sa satisfaction de voir l'Europe, mais aussi l'Espagne, s'inviter sur le tour de table financier... en attendant les prochains gestes concrets des autorités françaises.

**L'Europe a pris date en accordant un premier soutien financier, à hauteur de 7,5 millions d'euros : le projet de liaison ferroviaire vient-il de franchir un palier ?**

Oui, et on peut parler de tournant à propos de cette décision européenne. Jusque-là, la région Aquitaine était un peu seule. Aujourd'hui, c'est une véritable reconnaissance pour la Région, toujours mobilisée, mais aussi nos partenaires espagnols et les



Renaud Lagrave espère jusqu'à 40 % de financements européens sur d'éventuels travaux. © ARCHIVES, J.-P. GIONNET

deux États concernés auxquels j'ajouterai la SNCF. Tout cela conforte notre vision.

**Et maintenant ? En rentrant de Bruxelles, vous avez évoqué la réalisation de nouvelles études portant, entre autres, sur la mise en circulation du tronçon à partir de Bedous : qu'en est-il ?**

Il s'agit d'abord de partager tout le travail qui a été fait, de s'appuyer sur les études déjà réalisées, pour convaincre les derniers récalcitrants. Devant le Parlement, à Bruxelles, j'ai aussi évoqué la nécessité de poursuivre le programme européen, les prochains fonds disponibles

étant à l'horizon 2020. Il faut maintenant passer en mode travaux et on peut, sur ce plan-là, espérer jusqu'à 40 % de financements venant de l'Europe.

**Une polémique a été alimentée par le fait que la Région tardait à communiquer des documents sur la rentabilité de la ligne ? Que s'est-il passé ? Pourquoi avoir tant tardé ?**

Je ne veux pas polémiquer sur le timing. Il y avait une condition de confidentialité posée par les opérateurs, nous avons simplement respecté cela.

**Les auteurs de ce rapport estiment que la ligne pourrait être financée par une concession internationale ? Quel est votre avis là-dessus ?**

L'idée était d'avoir une vision, une lisibilité plus internationale via de grands opérateurs. Mais, depuis, on ne peut pas dire que le secteur privé se soit franchement mobilisé ! Par contre, cela nous a donné des idées pour le financement de la LGV Sud...

**En Espagne, où l'investissement sur le site vient d'être chiffré (lire ci-contre), l'avancée est par contre réelle...**

Comme l'État espagnol, l'Aragon est très mobilisé sur ce dossier. Nos voisins sont à la hauteur des enjeux. Il faut dire que, désormais, beaucoup de gens, même jusqu'à Bruxelles, parlent de cette gare qui a quand même une signature architecturale. Nous sommes persuadés de son attractivité !

## **+** ZOOM

### Fréquentation Oloron-Bedous : la guerre des chiffres

Inévitablement, les premiers calculs de fréquentation sur la section Oloron-Bedous font l'objet d'une véritable guerre de chiffres. D'une source à l'autre, des partisans aux détracteurs (lire aussi page 17), il peut même y avoir des écarts conséquents. Alors, pour faire simple, on retiendra que, en moyenne, 40 à 65 passagers montent chaque jour dans le train à Oloron pour descendre à Bedous, selon l'association contre la réouverture (le Croc). Du côté du Creloc (favorable à la ligne), une estimation datant de septembre 2016 faisait état de « 200 à 250 passagers par jour ». Rappelons que, hors frêt, des prévisions – pour le moins généreuses – annonçaient, il y a encore quelques mois, un possible trafic annuel atteignant... le demi-million de passagers. Alain Rousset, le président de Région, avait mis en avant des études tablant sur 500 000 passagers, dont « 100 000 pour la liaison internationale » et 400 000 au plan local (dont les deux tiers côté français). Il croit notamment à un usage accru pour des raisons touristiques grâce à la proximité de plusieurs stations de ski telles que le Somport, mais aussi Candanchu et Astun côté espagnol.

**« Y AURA-T-IL, DEMAIN, DES "BUS MACRON" ENTRE PAU ET SARAGOSSE ? ON CONNAÎT LA RÉPONSE : C'EST NON ! DONC NOUS, ON FAIT LE CHOIX DU FERROVIAIRE »**  
RENAUD LAGRAVE



La monumentale gare de Canfranc est toujours chère au cœur des Aragonais, comme on a pu le vérifier lors des dernières commémorations organisées sur le site. Un projet de reconversion est désormais engagé. © ARCHIVES N. SABATHIER

**Mais la réhabilitation de cette ligne va coûter pas mal d'argent public : entendez-vous détracteurs ?**

Oui, j'entends, et tout le monde a le droit d'avoir un avis, de ne pas être d'accord. Mais je note quand même qu'Alain Rousset, avec lequel je défends le dossier, ne s'est jamais caché sur cette question. Le suffrage universel est passé par là, il en est à son 4<sup>e</sup> mandat et n'a pas fait, je crois, un score ridicule.

Par ailleurs, y aura-t-il, demain, des « bus Macron » entre Pau et Saragosse ? La réponse est « Non » ! Nous, on ne met plus un euro sur les routes et nous faisons le choix du ferroviaire car cela relève de l'intérêt général. La réouverture de Canfranc est un curseur, un message envoyé à tous ceux qui voudraient repartir sur les routes. Il n'en est pas question ! Savez-vous qu'il existe, en Nouvelle-Aquitaine, des lieux où nous avons les mêmes taux de particules fines qu'en Île-de-France ?

**Vous venez de citer le président de la République : justement, quels gestes attendez-vous de l'État ?**

Le fait qu'il soit au soutien est déjà une bonne nouvelle. Au moment où l'Europe valide cette traversée des Pyrénées, on ne peut pas imaginer que l'État français puisse se désengager...

PROPOS RECUEILLIS

PAR GÉRARD CAYRON ■ g.cayron@pyrenees.com

## Gare de Canfranc : l'Aragon prévoit un lifting à 27 M€ avec un hôtel

Si l'Espagne est le symbole de l'accueil touristique par excellence, alors les Aragonais ne vont pas déroger à la règle sur ce dossier de la ligne Pau-Saragosse.

Le hall de la fameuse gare de Canfranc sera bientôt converti en un complexe hôtelier, incluant au passage la création de nouveaux services et commerces.

Désormais renforcée par l'appui du gouvernement central, la région d'Aragon se presse plus que jamais dans la réalisation des grandes manœuvres, avec pour but la redynamisation de l'espace avant la – prochaine – réactivation de la circulation sur les rails. « Un pas définitif a été donné avec l'appel d'offres » : c'est ce qu'affirmait le 8 septembre dernier José Luis Soro, ministre régional pour l'aménagement du territoire, tout en officialisant son lancement, avec une date butoir au 27 octobre prochain.

### Début des travaux dès 2018

Un projet de 27 millions d'euros (hors taxe), pour 13 hectares, a été retenu et les chantiers débuteront dès 2018 pour s'achever en 2021.

Les travaux devraient s'initier par la construction d'une nou-

velle gare qui se trouvera derrière l'existante, et par un nouveau faisceau ferroviaire. Le tout pour un montant d'environ 7,5 millions.

Puis, place ensuite à la réhabilitation de l'esplanade avec un nouveau plan local d'urbanisme qui a été voté cet été, et qui prévoit la création d'un grand ensemble urbain incluant la rénovation puis la reconversion de plusieurs édifices abandonnés en nouveaux services (centre d'accueil pour pèlerins, espaces verts, musée du chemin de fer, parking...). Coût : 6,4 millions.

### 13 millions pour le « grand » hôtel

L'étape suivante sera la transformation de la gare en un « grand » hôtel (13,3 M€). Propriété du gouvernement d'Aragon, l'ancienne gare sera « louée » pour 69 ans.

Les 27 millions seront en partie financés, à hauteur de 22 millions, par le gouvernement régional de 2018 à 2021. Le reste se financera via la cession de 4 parcelles de terrain, dont deux destinées à la construction de 133 nouveaux logements, et les deux autres à des usages liés aux services.

JOANNA MORENO ■ redaction-pp@pyrenees.com

# Pau - Canfranc : l'étude de rentabilité de la Région critiquée par le Croc

Après plus de deux ans de combat judiciaire avec le conseil régional et son président Alain Rousset, le Comité contre la réouverture de la ligne Oloron - Canfranc (Croc) a enfin pu obtenir l'étude de rentabilité socio-économique du projet de réouverture de la voie ferrée Pau - Canfranc. Après avoir étudié ce document de plus de 120 pages pendant une semaine, les membres de l'association en ont livré leur analyse.

Pour rappel, à travers ce dossier, Rail concept tente d'atténuer les conclusions négatives

livrées par RFF en 2013 quant à la réouverture de la ligne franco-espagnole.

Après lecture de l'étude, le Croc « constate sur le fond que malgré un scénario et un montage explorant toutes les leviers d'optimisation et de rationalisation susceptibles de dynamiser l'économie générale et l'efficacité du projet de réouverture de la liaison qui sortirait du champ de la gestion publique de la SNCF, le bilan socio-économique obtenu est loin de rassurer. »

« Même ajusté, le bilan reste loin d'atteindre la moindre rentabi-

lité ». Toujours selon l'association, « Rail Concept ne présente pas un comparatif des investissements sur Pau-Canfranc comme il l'écrit, mais sur Bedous - Canfranc seulement. (...) Par voie de conséquence son évaluation globale des investissements nécessaires à la réouverture de la liaison Pau Saragosse est anormalement tronquée du coût d'Oloron-Bedous », ce qui fausserait le décompte des investissements.

Pour le Croc, « l'économie générale de ce projet, fût-elle optimisée par les gains attendus de la gestion privée, n'évite pas un

lourd déficit annuel du service ferroviaire. »

Alors que Rail concept suggère d'instaurer un péage pour les poids lourds pour le franchissement du tunnel du Somport afin d'améliorer la fréquentation et les comptes de l'acteur ferroviaire, l'association juge cette hypothèse « comme un point de grande fragilité du montage car sa faisabilité juridique est plus qu'incertaine ».

« Les hypothèses de couverture de ce déficit par des recettes improbables (péage du tunnel routier) ou pour le moins hasardeuses (activités touristiques ou commerciales connexes) laissent peser un risque important de couverture quasi totale de ce déficit par les collectivités publiques », conclut le Croc.

Lire aussi en page 2-3

mais n'oublions pas la voie maritime !

# Le port de Bayonne reprend enfin des couleurs

Après avoir constaté une hausse de son trafic en 2016, le port va accueillir un nouveau site sidérurgique.

La reprise de trafic amorcée en 2016 sur les quais du port de Bayonne se confirme au premier semestre 2017. L'activité croît de presque 6 % par rapport à la même période de l'an dernier, pour atteindre 2,4 millions de tonnes en année glissante. Et l'entrée en production prochaine du site sidérurgique Laminiers des Landes<sup>(1)</sup> vient doper ces frémissements.

Depuis fin 2015, les conditions de trafic ont été améliorées grâce à une drague plus performante qui permet aux bateaux à fort tonnage de pénétrer dans le port toute l'année. « Nous allons poursuivre les investissements

sur les grues », annonce André Garreta, le président de la chambre de commerce basque.

**50 millions d'euros investis**

Le port se prépare aussi à accueillir un nouveau site sidérurgique fin 2017. Laminiers des Landes a investi 50 millions d'euros dans « un bâtiment neuf et des équipements techniques propres au laminage (four, train, cage...) pour la production de plaques », indique Laurent Pirola, le responsable administratif et financier. « Nous produisons des tôles pour les marchés

**LE PORT DE BAYONNE, QUI PÈSE 3 500 EMPLOIS, EST UN DES POUMONS ÉCONOMIQUES DU 64.**



L'amélioration des conditions de trafic a permis une reprise de l'activité. GCP

industriels, navals, éoliens, tuyauterie. » La nouvelle unité ouvrira avec une trentaine de salariés. Pour grimper progressivement à 93 salariés en pleine capacité. Les expéditions se partageront entre la route, le train et le bateau.

Le site de la rive nord de l'Adour, côté Tarnos-Boucau, a déjà fait la preuve de la pertinence de sa desserte mer, fer, route pour ce type d'activité avec l'autre unité sidérurgique déjà présente, Celsa, qui emploie 180 salariés. Le nouveau site va

encore doper le trafic portuaire de 150 à 450 000 tonnes supplémentaires.

Et la chambre de commerce ne compte pas s'arrêter là. Son président s'agace des humeurs contre les nuisances des activités portuaires, d'autant que des investissements ont été réalisés pour aspirer les poussières. « Le port pèse 3 500 emplois, ce n'est pas négligeable et aucun port de plaisance ne fait travailler autant de monde. » Et pas question de dévier de cet axe stratégique. « Si Bayonne est devenue la capitale

du chocolat, ce n'est pas parce qu'on fabrique des fèves ici, mais bien parce qu'il y a eu des importations par bateau ! »

André Garreta rappelle que 9 000 camions empruntent chaque jour l'autoroute A63 et que sa fréquentation doit doubler d'ici 2025. « On laisse l'autoroute passer à deux fois trois voies, on s'oppose à la ligne à grande vitesse ou au transport maritime, qui répondent pourtant au besoin de report modal ? Mais c'est prendre le risque que les générations futures pointent du doigt notre inaction en terme de développement durable ! La mer devrait être une manne. Le port de Bayonne, ce n'est pas fini ! », martèle André Garreta

Pour inciter les entreprises à ne pas négliger le transport maritime au moment d'expédier leurs productions, la bourse agri'vrac a permis d'attirer la semaine dernière 220 acteurs de la filière engrais, céréales et nutrition animale. Elle pèse 40 % du trafic du port et irrigue un périmètre qui dépasse largement le Pays basque.

CYRILLE PITOIS | redaction-pp@pyrenees.com

<sup>(1)</sup> Le groupe sidérurgique espagnol Anon a racheté début 2017 les parts de Laminiers des Landes que détenait l'Italien Beltrane (50 % du capital) aux côtés du groupe suisse Sipro (40 %).