

Pau-Canfranc : le fret, une clé pour optimiser le trafic

► Un « livre blanc », qui vient d'être présenté à Accous, liste les pistes à suivre pour doper le trafic de la ligne, une fois sa réouverture effective. ► Tour d'horizon.

Le volontarisme - voire l'acharnement, pour certains - d'Alain Rousset sur le dossier de l'axe ferroviaire Pau-Canfranc n'est plus à démontrer. En concluant son propos par « il faut aller jusqu'au bout, hasta Canfranc ! », le président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en a une nouvelle fois apporté la preuve, ce mercredi, en mairie d'Accous bien trop petite pour l'occasion.

Acteurs français et espagnols s'y sont retrouvés afin de prendre connaissance des préconisations, en matière « d'optimisation du trafic », consignées dans un « livre blanc » écrit par plusieurs bureaux d'études spécialisés dans le ferroviaire. Travail réalisé dans le cadre d'un projet de coopération transfrontalière financé à 65 % par les fonds européens Feder.

Jusqu'à 2 millions de tonnes par an

Quels enjeux ? Quels leviers d'actions en vue d'une réouverture ? Malgré les bémols soulevés ici et là, sur le coût de fonctionnement - 1,29 M€ par an pour Oloron-Bedous - par la Chambre régionale des

comptes notamment (notre édition du 24 octobre), l'optimisme est clairement de rigueur. En plus du calendrier, et malgré les 33 kilomètres restant à mettre en circulation, des pistes se dessinent. Il en va ainsi pour le fret, activité qualifiée de « clé indispensable » dans ce dossier.

Selon le « livre blanc » révélé à Accous, jusqu'à 2 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année, par la route, entre Saragosse et Pau. Soit, en moyenne, quelque 160 à 220 camions quotidiennement, dont « une vingtaine transportant des matières dangereuses », rappelle le maire de Bedous, Henri Bellegarde. Dès lors, pour les défenseurs de la ligne, un report vers le ferroviaire tombe sous le sens.

La filière agro, mais pas seulement

Afin d'agir sur ce levier, de préparer un report modal organisé, les trafics potentiels ont été identifiés au plus près. Et ce « afin de tendre vers une offre qui rende ce mode de transport économiquement et logistiquement plus perti-

EN CHIFFRES

450 M€ C'EST, HORS TUNNEL, L'ESTIMATION DU MONTANT DES TRAVAUX RESTANT À RÉALISER CÔTÉ FRANÇAIS. L'EUROPE POURRAIT FINANCER À HAUTEUR DE 50 %

nent », écrivent les auteurs du « livre blanc ».

Ces volumes importants de marchandises à capter proviennent essentiellement « des filières céréalière et agroalimentaire du sud de la France », peut-on lire. Mais pas seulement... On peut y ajouter un flux, conséquent, lié au fret de produits industriels. L'exemple pris par les rédacteurs du rapport est celui des pièces détachées de la filière automobile qui, depuis l'Aragon, transitent actuellement vers les marchés français puis allemands et d'Europe de l'Est.

Autres pistes scrutées : l'industrie du papier, la pétrochimie et ses « matières dangereuses » montrées du doigt, voire les produits forestiers et autres vins et spiritueux. Tout cela peut-il suffire ? Rien ne l'indique, d'autant que, aujourd'hui, les exigences commerciales en matière de rapidité du fret ferroviaire international pourraient se révéler difficilement compatibles avec certaines caractéristiques de cette ligne Pau-Canfranc. N'oublions pas, en effet, que plusieurs rampes sont plombées par des pourcentages importants.

60 000 visiteurs à capter

Voilà notamment pourquoi d'autres leviers de développement devront être activés. On pense ici à l'activité touristique, thème qui a fait l'objet d'un atelier dédié, ce mercredi

🔍 ZOOM

Sur la gare de Canfranc, les travaux vont bon train

D'importantes opérations de réhabilitation ont déjà été engagées sur le site même de la gare de Canfranc où, pour reprendre les mots de Fernando Sancho Morales, le maire de la commune, « le patrimoine est étonnamment en bon état après toutes ces années ». Concrètement, l'esplanade de Los Aragonés est en travaux afin que, est-il indiqué, « son usage futur puisse être totalement rendu aux citoyens ». Mais le plus gros des efforts porte, bien sûr, sur l'immense bâtiment de la gare elle-même. « L'intérieur a été entièrement desossé », se souvient Alain Rousset depuis sa dernière visite, pendant l'été. Par ailleurs, et alors que sur l'esplanade, la construction du nouveau terminal et de la plage de voies est bien avancée, « la réfection de la plateforme est aussi quasi-achevée, ce qui offrira la possibilité d'harmoniser les voies entre France et Espagne », ajoute l' élu régional. Enfin, outre une restauration intégrale de la façade, le projet d'édification d'un hôtel haut de gamme est confirmé. Cet établissement pouvant compter une centaine de chambres, selon Alain Rousset, nécessiterait un investissement, d'environ 80 millions€, porté par des fonds espagnols.



Elus régionaux et locaux, représentants des cabinets d'études sollicités par la Région et des acteurs associatifs, venus du Béarn comme d'Aragon, se sont retrouvés à Accous pour évoquer l'avenir de la gare de Canfranc, photographiée (ci-dessous) avant le début des travaux. ©ASCENSION TORRENT

à Accous. A l'instar de ce qui se réalise sur le Fort du Portalet, des projets de développement devront être accompagnés à l'avenir.

« La réouverture de la ligne impulsera une nouvelle dynamique », veulent déjà croire les professionnels locaux du tourisme qui pensent, entre autres, aux stations de ski de Candanchu, Astun, Le Somport bien sûr, ..., mais également aux activités 4 saisons. Le chiffre (trop ?) ambitieux de « 60 000 visiteurs annuels à capter », est même évoqué en vallée d'Aspe.

Histoire d'être un peu plus concret, les exemples de trains touristiques déjà existants, tels que celui de Huesca, des « Merveilles » (sur la côte d'Azur) ou encore dans la région de Trente, en Italie, sont aussi cités.

GÉRARD CAYRON || g.cayron@pyrenees.com

« ON VOIT PASSER 160 À 220 CAMIONS PAR JOUR, DONT UNE VINGTAINÉ QUI TRANSPORTENT DES MATIÈRES DANGEREUSES DANS TOUTE LA VALLÉE »
HENRI BELLEGARDE, MAIRE DE BEDOUS

Pour le ministre de l'Aragon, « 2025 est une date réaliste »

José-Luis Soro est le ministre de la Mobilité, des Transports et du Logement pour l'Aragon.

Qualifiez-vous cette rencontre à Accous de journée décisive ? Oui. On est sur le temps des études avant les prises de décisions, mais tout cela montre que les engagements sont importants. Je dirai que les conditions sont réunies. Mais, maintenant, il faut convaincre, trouver des arguments notamment d'un point de vue environnemental. Les Pyrénées ne doivent plus être une frontière entre nos deux régions !

Le fret peut-il, à votre avis, être réellement l'un des principaux leviers de développement du trafic ? C'est en tout cas, en plus de l'attractivité touristique, ce qui va justifier les investissements à réaliser. L'activité de fret sera la locomotive. Pour l'instant, le pourcentage de marchandises transportées par le rail est beaucoup trop faible, notamment chez nous en Espagne. Il faut absolument sortir les camions de la route.



José-Luis Soro, ministre aragonais des Transports, aux côtés d'Alain Rousset. ©A.T.

Sous quelle échéance espérez-vous une ouverture de la ligne ? La date, ce n'est peut-être pas le plus important. Ce qui compte, c'est d'arriver à ouvrir un jour une ligne concurrentielle, avec les bons écartements de rails, un tunnel au bon gabarit et une harmonisation des deux côtés. En 2025, l'ouverture ne sera pas totale car il restera encore beaucoup de travaux d'électrification à réaliser, mais disons qu'il s'agit là d'une date réaliste.

PROPOS RECUEILLIS PAR G.C.