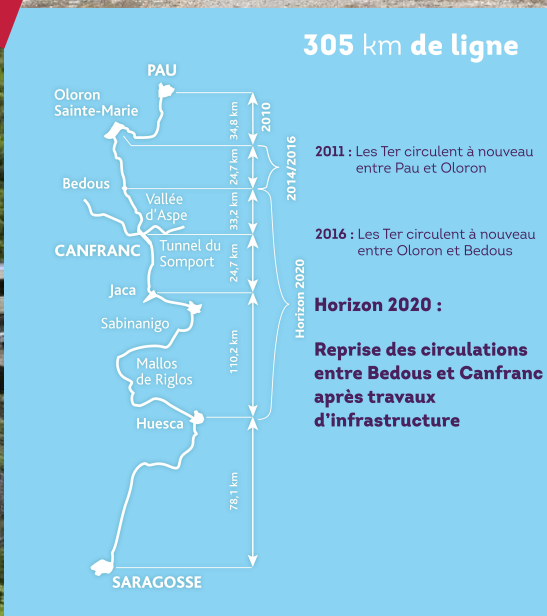


Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne

Études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Saragosse





**Signature d'une convention de subvention
via le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)
pour établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne**

**« Études pour la réhabilitation de la ligne ferroviaire transfrontalière
Pau-Canfranc-Saragosse »**

Canfranc, vendredi 1^{er} décembre 2017

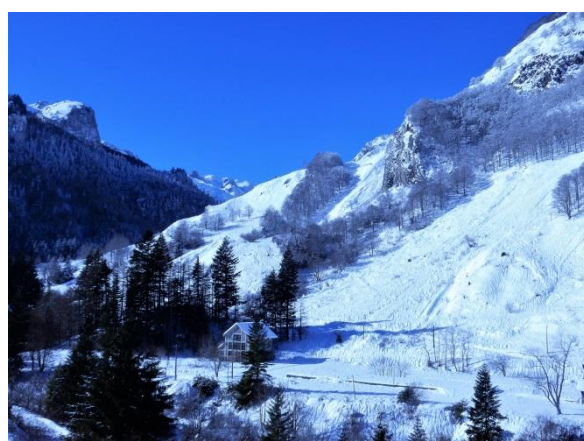
Dossier de presse

SOMMAIRE

La réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse :

histoire et perspectives	3
Historique	3
Une étroite coopération des deux Régions pour le projet de réouverture	3
Une inscription dans le réseau européen de transport en 2013	3
Les fortes pentes de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, un faux problème	4
Projet du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)	5
Pourquoi faut-il rouvrir Pau-Canfranc-Saragosse ?	8
Améliorer les conditions de transport entre la France et l'Espagne	8
Dynamiser le développement régional et local	11
Les prévisions de trafic	13
Voyageurs	13
Fret	13
Prévisions de service à la remise en service complète	13

Temps de parcours	13
Les opérations de modernisation déjà réalisées : des avancées vers la réouverture complète	14
La réouverture Oloron-Bedous en détail	16
Les travaux encore à réaliser pour une réouverture complète	18
Financement des futurs travaux	19
Les actions engagées sur la période 2017-2020 en vue de la réouverture complète à l'horizon 2024	20
Une opportunité saisie : l'appel à projets 2016 "Mécanisme pour l'interconnexion en Europe" (MIE)	20
Le contenu du programme commun franco-espagnol d'études dans le cadre de la réponse à l'appel à projets 2016 MIE.....	20
Programme détaillé des études à conduire sur la période 2017-2020.....	21
Mise en place d'une structure organisationnelle binationale pour la gouvernance du projet de réouverture	22



La réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse : histoire et perspectives

Historique

La Région Nouvelle-Aquitaine et le gouvernement d'Aragon œuvrent depuis une quinzaine d'années afin de rétablir l'un des cinq passages ferroviaires entre la France et l'Espagne à travers les Pyrénées, reliant l'Aquitaine et l'Aragon. Cette ligne - connue sous le nom "Transpyrénéen occidental" - relie Pau à Saragosse.

Cette liaison ferroviaire a été interrompue en 1970 sur le versant français, avec le déraillement d'un train qui a emporté le pont ferroviaire de l'Estanguet (au sud de Bedous), qui n'a jamais été reconstruit. Dans un contexte plus favorable à la route qu'au chemin de fer, l'exploitation de cette section cesse et par là-même les trafics internationaux. Dix ans plus tard, les trains de voyageurs ne circulent plus entre Oloron et Bedous. Enfin, en 1985, les trains de marchandises cesseront également d'emprunter cette voie.

Mais en Espagne, les trains continuent à emprunter la ligne jusqu'à Canfranc, et une mobilisation se met en place en France pour faire revenir le train dans la vallée d'Aspe.

Une étroite coopération des deux Régions pour le projet de réouverture

Pour enclencher le projet de réouverture, la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon ont élaboré un projet de coopération transfrontalière nommé "Canfraneus" qui s'est inscrit dans le cadre du Programme opérationnel de coopération territoriale France-Espagne-Andorre (Poctefa) 2007-2013. Les deux institutions ont également signé le 15 mars 2013 une convention partenariale mentionnant leur volonté d'œuvrer ensemble sur ce projet.

Cette volonté a été renouvelée avec la signature d'une déclaration commune pour la poursuite du projet de circulation ferroviaire sur la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse, le 24 février 2016 en gare de Canfranc, et la conduite d'un nouveau projet de coopération transfrontalière "Canfraneus II" dans le cadre du Poctefa 2014-2020.

Les deux institutions souhaitent que cette réouverture intervienne à l'horizon 2024.

Une inscription dans le réseau européen de transport en 2013

La Région Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon ont également obtenu en 2013 l'inscription de cette liaison au réseau global RTE-T. Cette inscription permet de demander à l'Europe de financer de façon très importante (jusqu'à 40 %) une section internationale qui irait de Bedous à Jaca (58 km).

Les fortes pentes de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, un faux problème

La ligne Pau-Canfranc-Saragosse, ligne à voie unique située pour partie en zone montagneuse, comporte sur certaines sections comportant de très fortes pentes et rampes (surtout côté français : 43 ‰, et 27 ‰ côté espagnol). Cela implique, à l'instar des autres lignes de montagne, de renforcer la traction sur les sections concernées. Il existe plusieurs exemples en Europe de lignes ferroviaires à fort profil, et qui voient circuler du fret. Ainsi la ligne du Höllental, en Forêt Noire, qui part de Fribourg, présente un profil avec une rampe de 55 ‰. Il y circule un important trafic TER, et quelques trains de fret. La DB Netz indique que sur cette ligne, une seule locomotive peut remorquer un train de fret de masse maximum 455 t dans les rampes les plus fortes.

Avec la mise en service de locomotives de plus en plus puissantes, surtout si la ligne Pau-Saragosse est électrifiée, les convois pourront être optimisés et transporter facilement plus de 900 t. Le surcout dû au renforcement de traction sur quelques dizaines de km pourra être compensé par le gain de temps et de kilomètres des trains qui emprunteront cette liaison directe entre Saragosse et Pau.

Par ailleurs, les tunnels de l'ensemble de la ligne - y compris le tunnel hélicoïdal - sont à grand gabarit (GB1) depuis l'origine, permettant la circulation des conteneurs maritimes.



***Projet du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) :
"Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : études pour la
réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Saragosse"***

La Région Nouvelle-Aquitaine et le Gouvernement d'Aragon ont décidé de poursuivre leur coopération afin de rouvrir complètement à la circulation la liaison ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse.

Pour faire progresser ce projet, ils ont répondu aux côtés des deux États français et espagnol, à l'appel à candidature du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) par le projet "Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Saragosse". Les dépenses présentées au dossier MIE, d'un montant de 14,71 M€, bénéficient d'un financement de l'Union européenne allant jusqu'à 50 %.

Le projet a été validé le 6 juillet 2017 par l'Innovation and Networks Executive Agency (Inea), l'agence créée par la Commission européenne pour gérer le programme "Réseau trans-européen de transports" (RTE-T).

La convention de financement (Grant Agreement) entre la Région Nouvelle-Aquitaine et Inea, a été signée le 26 octobre 2017 par l'Agence.

Elle est constituée par les conditions contractuelles et par les annexes suivantes :

- Annexe 1 : description de l'action
- Annexe 2 : les conditions générales
- Annexe 3 : le budget prévisionnel du projet
- Annexe 4 : les mandats fournis au coordinateur (la Région Nouvelle-Aquitaine) par les autres bénéficiaires
- Annexe 5 : le modèle de rapport final
- Annexe 6 : le modèle les états financiers
- Annexe 7 : les termes de référence pour le certificat sur les états financiers

Ainsi, les principales données inscrites dans cette convention de financement, concernent les actions prévues, la répartition des coûts, leur délai d'exécution et les documents à fournir pour chaque partenaire tout au long du projet :

- **Action 1 - Gestion du projet, coordination et communication**

Cette activité mobilisera les différents acteurs du projet afin de les impliquer, de coordonner leurs actions (en France et en Espagne) et de mettre en place les outils et processus de pilotage et de suivi de la mise en œuvre des différentes activités.

Une communication institutionnelle des avancements des projets sera également réalisée sur les sites internet respectifs de la Communauté autonome d'Aragon et du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine.

- **Action 2 - Développement de modèles de financement et de structures organisationnelles adaptés**

Cette activité vise à définir et mettre en place la/les future(s) structure(s) organisationnelle(s), entre les partenaires français et espagnols, et à identifier les sources de financement mobilisables pour concrétiser la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse.

- **Action 3 - Études de convergence pour garantir l'inter-opérabilité du trafic frontalier**

Ces études permettront de déterminer les différentes opérations nécessaires à la réouverture complète de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse (STI ou spécifications techniques d'inter-opérabilité).

Il s'agit pour SNCF Réseau et Adif, le gestionnaire espagnol des infrastructures ferroviaires, de définir l'offre de transport future, la signalisation le mode d'exploitation, dont celui des trains de marchandises l'électrification, etc.

- **Action 4 - Études d'avant-projet (AVP) pour le tronçon Pau-Somport**

Cette action concerne spécifiquement la partie française de la ligne. D'importants travaux restent encore à y être réalisés. L'étude d'avant-projet doit permettre la définition des aménagements nécessaires pour la reprise de l'exploitation entre Pau et Saragosse, en fonction de l'état des différents tronçons. Cette action est composée de deux opérations : les investigations techniques préalables aux études AVP, et les études AVP.

- **Action 5 - Étude d'impact environnemental du tronçon Pau-Somport**

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc sera soumis à étude d'impact et par conséquent à enquête publique.

L'étude d'impact vise à l'évaluation des effets, directs et indirects, temporaires et permanents, de l'infrastructure sur l'environnement au sens large.

- **Action 6 - Évaluations socio-économiques du tronçon Pau-Somport**

L'évaluation socio-économique a pour objectif l'évaluation de l'impact de l'infrastructure sur la vie économique et sociale des zones concernées.

Cette étude est à joindre aux dossiers d'enquêtes, et se déroule donc en parallèle à l'étude d'impact environnemental. Elle complètera les premières études socio-économiques qui ont déjà été réalisées, notamment dans le cadre de la réouverture du tronçon Oloron-Bedous.

- **Action 7 - Études d'AVP pour la mise à niveau et la préparation à une future mise en service du tronçon Saragosse-Canfranc**

L'objectif principal de l'étude est d'identifier et de planifier toutes les activités nécessaires pour la modernisation du tronçon Canfranc-Saragosse (c'est-à-dire écartement standard, ERTMS, etc.) afin de permettre un trafic transfrontalier inter-opérationnel des passagers et des marchandises, et assurer l'accessibilité à la plateforme logistique de Huesca. Le résultat prévu identifiera l'option de développement la plus adéquate pour appliquer les exigences attendues, comme défini à l'action 3.

- **Action 8 – Études-projet pour la mise à niveau et la préparation à une future mise en service du tronçon Saragosse-Canfranc**

L'objectif de cette activité est la livraison de documents (projet de conception détaillé), permettant la définition complète des travaux à effectuer.

- **Action 9 – Études-projet pour la mise en place d'un accès direct à la plateforme logistique de Huesca "PLHUS"**

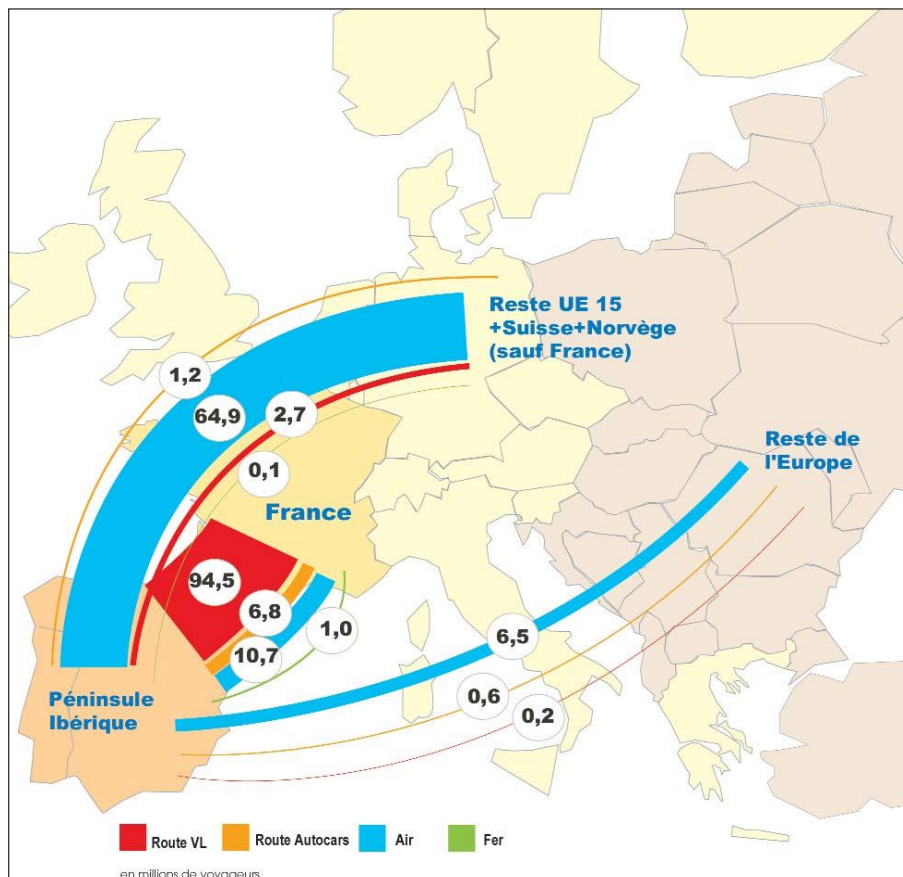
L'objectif de l'action est d'actualiser l'étude de conception existante pour la mise en place d'un accès ferroviaire (voie de service) sur la section située entre le contournement de Huesca et la Plateforme logistique ("PLHUS"), le long de la ligne internationale de chemin de fer Pau-Canfranc-Saragosse. L'actualisation du projet de conception servira à prévoir les travaux nécessaires pour la mise en œuvre d'une liaison efficace vers la PLHUS depuis le contournement ferroviaire de Huesca.

Pourquoi faut-il rouvrir Pau-Canfranc-Saragosse ?

Améliorer les conditions de transport entre la France et l'Espagne

La réhabilitation de cette liaison ferroviaire transfrontalière répond au besoin fondamental d'interconnexion de la Péninsule ibérique avec le reste de l'Europe, du point de vue du transport des passagers et des marchandises. Il participera à la perméabilité des Pyrénées en proposant une solution de transport efficace et durable visant à :

1. **Désengorger la route**, qui n'est pas un mode de transport adapté en zone montagneuse, notamment pour les marchandises :
 - Le transport routier transfrontalier rencontre souvent des difficultés. Des problèmes tels que les chutes de rochers et l'affaissement ont augmenté sur plusieurs routes entre la France et l'Espagne, et ont mené à leur fermeture au transport de marchandises pendant des mois. Les interdictions de circulation des poids-lourds ont conduit à des déplacements sur des routes inadéquates, aggravant les problèmes pendant les périodes touristiques de pointe dans la région. Cette situation a eu de graves répercussions sur les activités des entreprises situées de part et d'autre de la frontière, qui dépendent fortement des visiteurs saisonniers. À l'heure actuelle, il n'existe aucune alternative au transport routier.
 - Or, comme le montrent les cartes ci-après, la route constitue encore le mode de transport dominant entre la péninsule ibérique et la France (ainsi que vers le reste de l'Europe), tant pour le trafic passagers que pour les marchandises.



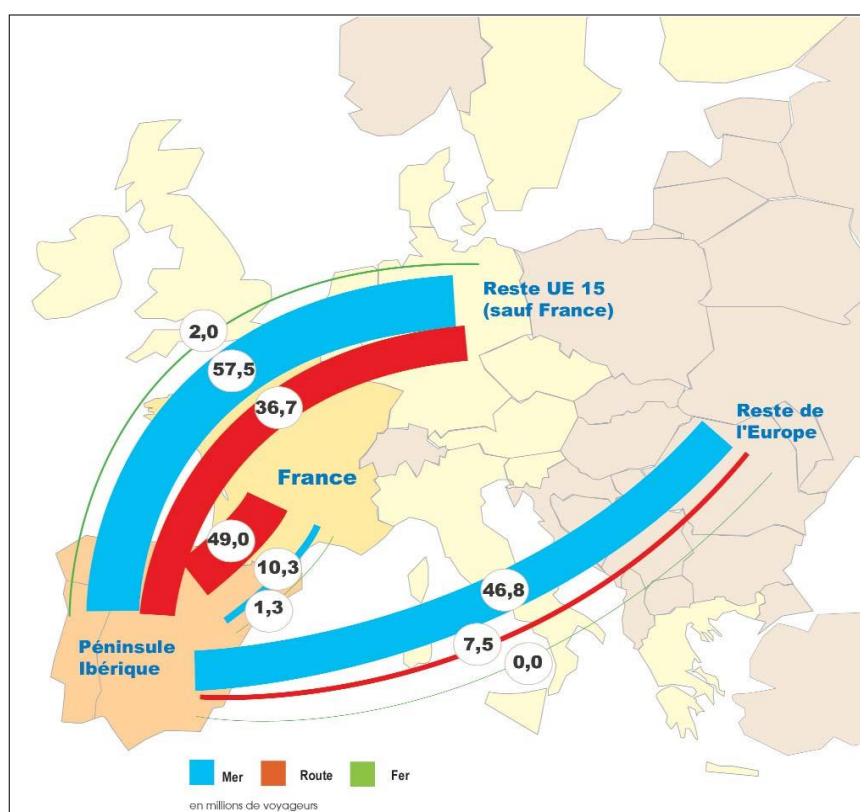
Echanges Péninsule ibérique / Reste de l'Europe (passagers)

Source : Observatoire Franco-Espagnol des trafics dans les Pyrénées, 2012

**Echanges de la péninsule ibérique avec
(en millions de voyageurs, année 2011)**

Mode de transport	France	Reste de l'UE15 + Norvège + Suisse (sauf France)	Reste de l'Europe			TOTAL	
			Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	Autres pays*		
Graphiques	A	B				C	
Route	Véhicules légers	94,5	2,7	0,1	0,1	0,0	97,4
	Autocars	6,8	1,2	0,3	0,2	0,1	8,6
Fer	Fer	1,0	0,1				1,0
Air	Air	10,7	64,9	2,3	1,5	2,8	82,2
	Total	113,0	68,9	2,6	1,8	3,0	189,2

* Les autres pays : les pays candidats en 2011 (Croatie, Macédoine, Turquie) et Albanie, Monténégro, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan, Islande.



Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Document n°6 – mise à jour de la carte 39 (page 93)

Echanges Péninsule ibérique / Reste de l'Europe (marchandises)

Echanges de la Péninsule Ibérique avec (en millions de tonnes par an, année 2011)

Mode de transport	France	Reste de l'UE15 sauf France	Reste de l'Europe			Total
			Pays ayant adhéré à l'UE en 2004	Pays ayant adhéré à l'UE en 2007	Autres pays*	
Graphiques	A	B				C
Route	49,0	36,7	5,1	0,6	1,7	93,1
Fer	1,3	2,0				3,3
Mer	10,3	57,5	5,8	3,4	37,6	114,6
Total	60,6	96,2	11,0	4,0	39,3	211,1

* Les autres pays : les pays candidats en 2011 (Croatie, Macédoine, Turquie) et Suisse, Norvège, Albanie, Monténégro, Bosnie-Herzégovine, Serbie, Moldavie, Ukraine, Biélorussie, Russie, Géorgie, Arménie, Azerbaïdjan, Islande.

Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées - Document n°6 – mise à jour du Tableau 35 (page 92)

2. **Ajouter des capacités supplémentaires en constituant un troisième corridor de passage** interopérable à travers la chaîne des Pyrénées, entre les deux corridors prioritaires inscrits au réseau central RTE-T que sont le Corridor atlantique, à l'ouest, et le Corridor méditerranéen, à l'est (comme le montre la carte ci-dessous). En effet, là où entre la France et l'Italie on rencontre une traversée ferroviaire tous les 50 kilomètres en moyenne, aucune traversée ferroviaire ayant les qualités techniques requises pour le transport ferroviaire de marchandises n'existe dans les Pyrénées sur les 350 kilomètres séparant Biriadou du Perthus, alors qu'entre 2010 et 2014, le trafic a baissé dans les Alpes (-3,6 %) et a crû dans les Pyrénées (+2,2 %). Le trafic de marchandises passant par les deux points de passage de Biriadou (côté Atlantique) et du Perthus (Méditerranée) est de l'ordre de 88 Mt en 2014 ce qui correspond à plus du double du trafic cumulé de l'ensemble des passages alpins entre la France et l'Italie (38 Mt en 2014). Ainsi, actuellement, les flux dans le massif Pyrénéens sont en réalité concentrés sur ses franges.

Franchissements des Pyrénées



3. **Offrir des options de transport économiquement efficaces et propres aux flux de passagers et de marchandises** entre ces territoires, ainsi qu'aux autres pays qui tireront profit des améliorations de la circulation. Il fournira des itinéraires alternatifs aux principaux points transfrontaliers des corridors du réseau RTE-T. En raison du franchissement d'une zone sensible à l'environnement, comme les Pyrénées, les objectifs de « *transports à faible émission de carbone et propres et protection de l'environnement* » peuvent être plus facilement atteints en développant une offre efficace de transport ferroviaire de fret, bien interconnectés par des liaisons efficaces "dernier kilomètre" avec les nœuds de transport de marchandises concernés (terminaux intermodaux rail-route, mer et ports). Ces derniers doivent fournir une capacité suffisante et une exploitation efficace, afin d'éviter que la suppression des goulets d'étranglement au niveau du réseau fasse émerger d'autres contraintes sur les nœuds.

Dynamiser le développement régional et local

La réouverture du lien ferroviaire transfrontalier permettrait de faciliter les échanges entre la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, en offrant une alternative au mode routier que ce soit pour les liaisons locales aussi bien que pour les liaisons à plus longue distance. Elle présente des avantages importants sur le plan économique et social. En effet, elle permettrait de créer le long de cet axe ferroviaire des zones d'activités, notamment des plateformes logistiques, de développer les activités touristiques existantes et d'en créer de nouvelles, et d'améliorer l'accessibilité des territoires

La réouverture de la ligne permettra de se rendre directement en train de Pau à Saragosse, la 5^e plus grande ville d'Espagne, à mi-chemin entre six grands centres urbains européens (Bordeaux, Toulouse, Barcelone, Valence, Madrid et Bilbao), au cœur d'une zone de 20 millions de personnes. Elle donnera la possibilité aux entreprises locales de pouvoir transporter leurs marchandises par le train plutôt que par la route, ce qui constitue un avantage compétitif pour certains secteurs, où le ferroviaire est particulièrement pertinent.

Pour le transport de marchandises, **le projet créera des liaisons ferroviaires avec les pôles logistiques d'Aragon directement liés aux ports méditerranéens et cantabriques**. Ces liaisons directes devraient notamment servir le centre logistique de Saragosse Plaza, qui s'étend sur plus de 1300 hectares (le plus grand en Europe en termes de surface). C'est 1,5 milliard d'euros qui a été investi dans ce projet, de sorte que **la capitale d'Aragon est à la croisée de plusieurs flux de transport**. La nouvelle ligne permettra également de répondre à la demande croissante de services de fret ferroviaire de l'industrie automobile, premier secteur d'Aragon avec une part de 30 % de la production, 50 % des exportations et 35 % des importations. Elle bénéficiera également à la plate-forme logistique de Huesca PLHUS, incluse dans le réseau RTE-T comme un terminal ferroviaire routier et un point de référence en termes de qualité, d'accessibilité, de services, de conservation et de respect de l'environnement en Aragon. En outre, elle bénéficiera au terminal maritime de Saragosse (TMZ), un concept de port intérieur développé pour le commerce maritime international, avec ses propres installations ferroviaires et un pari clair pour l'intermodalité (navire-train-camion) rationalisant les chaînes logistiques, économiquement et écologiquement. Enfin, Zaragoza-Airport, inclus dans le réseau complet RTE-T avec Huesca Pirineos Airport, sera mieux également mieux relié par le mode ferroviaire.

Les attraits touristiques des Pyrénées devraient également engendrer des flux de passagers importants. Traversant des paysages remarquables des montagnes pyrénéennes, la ligne ferroviaire offre un accès direct à des sites touristiques importants, notamment trois stations de ski, et offre un lien ferroviaire direct entre plusieurs villes à l'histoire et au patrimoine remarquables : Pau, Oloron, Jaca, Huesca et Saragosse.



La réouverture mettrait en valeur un patrimoine ferroviaire exceptionnel, comportant en point d'orgue une magnifique gare à Canfranc, la deuxième plus grande d'Europe, longue de 240 mètres de long, comportant 365 fenêtres et plus de 150 portes, et située dans un paysage de haute montagne. Cette gare, rachetée par le gouvernement d'Aragon en 2013, est devenu le deuxième site touristique le plus visité d'Aragon. Elle fait l'objet de projets importants de réhabilitation et d'aménagements qui permettront de dynamiser la fréquentation du site.



La gare de Canfranc.

Les prévisions de trafic

Voyageurs

Toutes les études menées ces dernières années (par la SNCF, le ministère de l'Équipement français, le Fomento) s'accordent une prévision de 500 000 voyageurs annuels, dont environ 100 000 en trafic international et 400 000 (dont 2/3 côté français et 1/3 côté espagnol) en trafic local au moment de la mise en service.

Fret

La connexion avec la Plaza, la grande plateforme de fret de Saragosse, et donc avec le port sec de Barcelone, est un atout majeur de la ligne.

Un trafic annuel de 1,5 Mt est prévu, après électrification : céréales, chimie, eau minérale, automobile.

Prévisions de service à la remise en service complète

Sur la base des études préliminaires disponibles, il est prévu 34 sillons journaliers soit :

- 5 allers-retours Pau-Oloron (voyageurs)
- 4 allers-retours Pau-Saragosse (voyageurs)
- 8 allers-retours Pau-Saragosse (fret)

Temps de parcours

Sur le tronçon Pau-Saragosse, les temps de parcours estimés sont de 4h45 pour les circulations voyageurs et de 6h30 pour le fret.

Les opérations de modernisation déjà réalisées : des avancées vers la réouverture complète

Principales étapes franchies

- 2003 : mise en service de la liaison à grande vitesse Saragosse-Huesca ;
- 2008-2009 : des actions ont été menées entre les gares de Santa Maria-La Peña et Anzánigo et entre Caldearenas et Jaca, (44 km - 12 M€) ;
- **2009-2010 : régénération de la section Pau-Oloron (36 km - 35 M€) ;**
- 2015 : modernisation de la section Alerre- Plasencia del Monte ;
- **2014-2016 : travaux de réouverture à la circulation réalisés sur le tronçon Oloron-Bedous, permettant sa réouverture à la circulation le 26 juin 2016 (25 km rouverts, études d'avant-projet + travaux : 102 M€ dont près de 2 M€ de fonds européens du programme Poctefa).**

Depuis une dizaine d'années, plusieurs opérations de modernisation ont permis d'aménager plusieurs sections ferroviaires de la liaison, à la fois en France et en Espagne.

Côté français, le trafic TER entre Pau et Oloron est dynamisé avec le transfert à l'autorité organisatrice de transports à l'ancienne Région Aquitaine, qui investit dans du matériel rénové et dans la régénération de la ligne qui est entièrement modernisée en 2010. La ligne n'a toutefois pas pu conserver son électrification, qui a été déposée en 2010. Huit allers-retours circulent entre Pau et Oloron, avec un temps de parcours de 36 minutes pour 35 km (moyenne de 58 km/h).

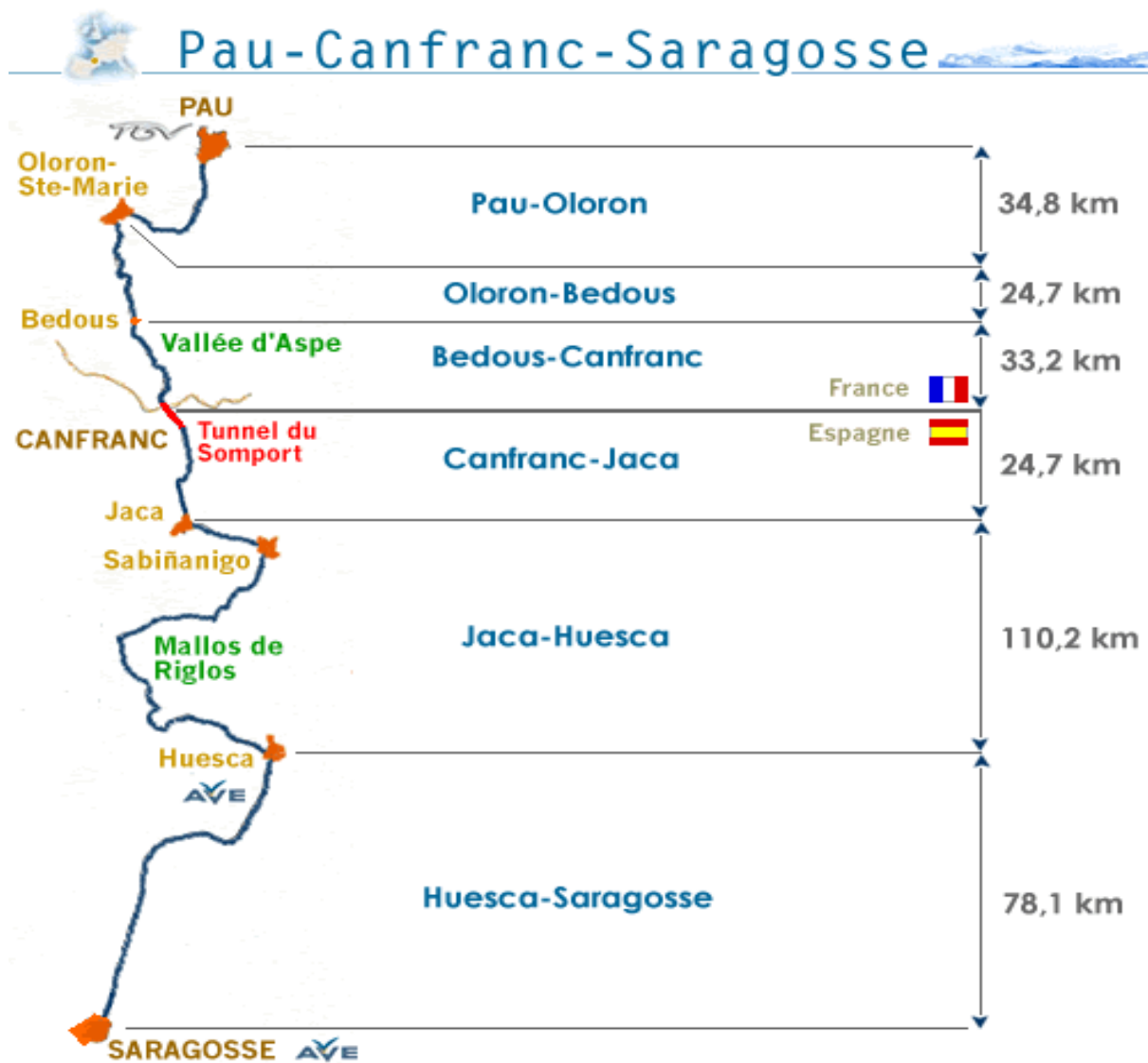
Une opération majeure s'est achevée en juin 2016, avec les travaux permettant de rouvrir la section Oloron-Bedous en mode thermique, avec un temps de parcours de 1h10 en moyenne pour 60 km entre Pau et Bedous (moyenne 51 km/h). La Région Nouvelle-Aquitaine a financé la totalité des travaux d'un montant de 102 M€. Quatre allers-retours ont été prolongés vers Bedous, et même six pendant la période estivale (juin-septembre).

Côté espagnol, entre Canfranc et Huesca, perdure aujourd'hui un trafic de voyageurs et de marchandises restreint, sur une voie à écartement ibérique en état fragile, même si quelques opérations ont permis d'améliorer quelques sections ; comme en 2015, 8 km modernisés entre Huesca et Plasencia del Monte. Deux allers-retours directs Canfranc-Saragosse y circulent, avec un temps de parcours entre Canfranc et Huesca de 2h43 pour 135 km (moyenne de 49 km/h). La communauté autonome d'Aragon soutient financièrement cette desserte, à l'instar de la Région pour les TER. Quelques trains de fret circulent également sur cette voie, essentiellement de maïs acheminé par camion depuis la France jusqu'à Canfranc. L'état de la voie implique une vitesse limitée en certains endroits à 30 km/h.

En revanche, entre Huesca et Saragosse, d'importants travaux ont eu lieu à l'occasion de l'arrivée fin 2004 des trains à grande vitesse AVE qui effectuent la liaison Madrid-Barcelone : création de la voie à écartement UIC entre Tardienta et Saragosse avec une vitesse

maximale de 200 km/h et mise en place d'un troisième rail établissant un écartement mixte entre Tardienta et Huesca avec une vitesse maximale de 160 km/h. Les AVE circulant entre Barcelone et Madrid effectuent désormais la liaison Saragosse-Huesca en 35 minutes (auparavant, le temps de parcours était de 1h10).

Les deux allers-retours entre Canfranc et Saragosse, qui empruntent la ligne avec écartement mixte entre Huesca et Saragosse, ont un temps de parcours total de 3h43 en moyenne (59 km/h de moyenne).



La réouverture Oloron-Bedous en détail

La section Oloron-Bedous (25 km) a été remise en service en juin 2016. C'est un tronçon de Piémont qui passe de 221 m à 407 m d'altitude, en franchissant notamment le viaduc d'Escot. Il a été fermé à la circulation en 1980 pour les voyageurs, et en 1985 pour le fret.

Grâce à la volonté et au financement total du projet par la Région Nouvelle-Aquitaine - à hauteur de 102 M€ - le maître d'ouvrage SNCF Réseau a réalisé les travaux en un peu plus de deux ans, et mis en service ce tronçon le 26 juin 2016.

Il a principalement fallu remettre en état la plateforme et le système de drainage et d'assainissement, renouveler complètement la voie, et remettre en état les 31 ponts, 7 tunnels et 4 km de murs de soutènement maçonnés. Il a été installé un dispositif anti-éboulement. Par ailleurs, 10 passages à niveau ont été supprimés et 17 ont été remis en service.

Une signalisation en block manuel de type "navette" a été mise en place. Quatre haltes ont été mises en service à Bidos, Lurbe-Saint-Christau, Sarrance et Bedous (quai, équipement voyageurs, parking), toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les aménagements réalisés prennent en compte une électrification ultérieure, ainsi que la possibilité de faire circuler des trains de fret.

Les contraintes environnementales, nombreuses, ont toutes été respectées : quatre zones Natura 2000, 10 km de ligne situés dans la zone d'adhésion du parc national des Pyrénées, zones avec risques de chutes de rocher, protection d'espèces protégées (vautour percnoptère, œillet superbe, amarante de bouchon, aigremoine élevée).

Le matériel roulant est composé de rames thermiques 73500, d'une capacité de 80 places, déjà en circulation entre Pau et Oloron. Le principe de la desserte ferroviaire est de prolonger une partie des circulations déjà en place entre Pau et Oloron

	D'octobre à fin mai	De juin à fin septembre
Bidos	5 A/R	6 A/R
Lurbe-Saint-Christau, Sarrance, Bedous	4 A/R	6 A/R

Le renforcement en période estivale correspond à la saison touristique.

Le temps de parcours varie entre 1h07 dans le sens Bedous à Pau, et 1h11 de Pau à Bedous.

Pour se rendre dans le haut de la vallée d'Aspe et à Canfranc, et dans l'attente de la remise en service de la ligne ferroviaire entre Bedous et Canfranc, le car régional assure une

desserte en correspondance à la gare de Bedous. Il dessert les points d'arrêts routiers déjà en service entre la gare de Bedous et Canfranc pour seulement 2 € le trajet.

Depuis le 2 juillet 2017 et la mise en service de la LGV Océane Tours-Bordeaux, la vallée d'Aspe n'est plus qu'à 5h30 de Paris.

Les premiers résultats d'exploitation des premiers mois sont encourageants.

La réouverture de la ligne a suscité un vif intérêt de la population. La fréquentation moyenne a été de l'ordre de 15 à 17 voyageurs/train en juillet et août 2016 entre Oloron et Bedous, avec des fréquentations très importantes certains jours, comme le jeudi (jour de marché à Bedous). Hors-saison touristique, la fréquentation reste encore satisfaisante avec une moyenne de 7 à 10 voyageurs par train.

Les travaux à réaliser pour une réouverture transfrontalière complète

Pour permettre une reprise complète des circulations entre la région Nouvelle-Aquitaine et la Communauté autonome d'Aragon, il est nécessaire de **moderniser les infrastructures ferroviaires de part et d'autre de la frontière, en les mettant au standard international**, de façon à faire circuler des trains directs de fret et de voyageurs entre Pau et Saragosse.

D'importants travaux sont donc encore à réaliser :

- Côté français, il faut procéder au renouvellement complet de la voie et des ouvrages entre Bedous et l'entrée du tunnel ferroviaire du Somport (25 km).
- Il faut également refaire la voie ferrée dans le tunnel et installer des équipements de sécurité permettant la mise en sécurité réciproque des tunnels ferroviaire et routier internationaux du Somport. Les études seront menées dans le cadre d'une action future, suite aux résultats des études qui seront effectuées dans le cadre du projet "Canfrancus II" (financé par le Feder).
- Côté espagnol, il faut régénérer la voie et les ouvrages sur la partie de la ligne non modernisée, soit environ 90 km, en les mettant à l'écartement UIC, et raccorder la voie UIC Saragosse-Tardiente à la plateforme logistique Plaza.
- Enfin, sur l'ensemble de la ligne entre Pau et Saragosse, il faudra procéder à la modernisation et l'harmonisation technique des installations ferroviaires (écartement, gabarits, voies d'évitement) et des équipements de signalisation nécessaires à l'interopérabilité de cet axe international, et prévoir l'électrification.

De plus, les futurs services ferroviaires de voyageurs et de marchandises devront être définis concomitamment, afin de déterminer la future exploitation de la ligne, ce qui influera sur les prescriptions en matière d'aménagements ferroviaires.

La Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon, avec les États français et espagnol, sont donc résolus à conduire un programme complet de réouverture de la ligne, de Pau à Saragosse, dans une approche de conception des travaux, et surtout d'exploitation - tant pour le fret que pour le trafic de voyageurs international - globale et complètement intégrée.

Notamment sur des volets dimensionnants tels que la signalisation (ERTMS régional), les équipements de voie, l'exploitation (points de croisement), le matériel roulant et leur maintenance (roulements), l'électrification future, qui devra être très certainement portée à 25 kV, pour disposer de la puissance nécessaire aux convois de fret sur les rampes les plus fortes.

Financement des futurs travaux

L'ensemble de ces travaux ont été chiffrés sur la base de plusieurs études conduites jusqu'à présent. Ces études n'étant pas à un stade assez avancé, ce chiffrage reste donc à affiner conjointement entre les partenaires français et espagnols.

Le montant des travaux ferroviaires, non encore connu avec précision, sera suffisamment important pour nécessiter l'élaboration d'un montage juridique et financier spécifique, à l'instar des autres grands projets d'infrastructure de transport en Europe.

La Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, les États français et espagnol devront trouver les modalités pour financer ces travaux. Il s'agira notamment de solliciter l'aide de l'Union européenne, à la fois pour pouvoir bénéficier de fonds européens grâce aux sommes allouées aux infrastructures transfrontalières - comme c'est le cas pour cette liaison ferroviaire - mais aussi de fonds de garantie de type "Plan Juncker/Fonds européen" pour les investissements stratégiques pour couvrir le risque trafic.

S'agissant d'un projet qui doit permettre de développer l'économie des deux territoires, la piste d'une coopération avec le monde de l'entreprise privée sera également étudiée.



Lobbying à Bruxelles, en octobre 2016.

Les actions engagées sur la période 2017-2020 en vue de la réouverture complète

Une opportunité saisie : l'appel à projets 2016 "Mécanisme pour l'interconnexion en Europe" (MIE)

Le MIE "secteur transports" est un instrument de l'Union européenne visant à financer la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

L'appel à propositions au titre du programme de travail annuel 2016, ouvert le 13 octobre 2016, concerne **spécifiquement les projets liés aux connexions transfrontalières entre pays.**

Dans le programme MIE en cours (jusqu'en 2020), les études peuvent être financées à 50 %, les travaux jusqu'à 40 %.

La Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, les États français et espagnols et l'Adif ont présenté un dossier commun de demande de subvention. Les partenaires se sont réunis à de multiples reprises, en associant également SNCF Réseau, afin d'établir un programme commun d'études permettant d'être en situation d'engager la phase d'enquête publique et de travaux à partir de 2021. La Région Nouvelle-Aquitaine a coordonné le montage du dossier, avec l'assistance d'un cabinet spécialisé dans le montage de dossiers européens.

Contenu du programme commun franco-espagnol d'études dans le cadre de la réponse à l'appel à projets 2016 MIE

La Région Nouvelle-Aquitaine, la Communauté autonome d'Aragon, les États français et espagnol et l'Adif ont donc établi un programme d'actions afin de réaliser les objectifs suivants :

- I. Assurer la coordination et la mise en cohérence entre les partenaires français et espagnols.
- II. Mettre à jour les différentes études et évaluations nécessaires préalablement aux travaux à engager.
- III. Élaborer un modèle de financement pour les travaux

14,71 M€ - dont près de 7,355 M€ de fonds européens - sont attendus au titre du MIE par le projet "Établir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : études pour la réhabilitation du tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Saragosse".

Programme détaillé des études à conduire sur la période 2017-2020 (cf. fiche dédiée)

Un ensemble d'études sera conduite par les partenaires sur la période 2017-2020 afin de pouvoir lancer la phase d'enquête publique et de travaux à partir de 2021.

1. Développement d'un **modèle de financement** pour la réalisation ultérieure des aménagements ferroviaires.
2. Réalisation d'**études de convergence** visant à définir une base et des objectifs de travail communs pour assurer la réalisation de travaux qui garantissent une exploitation sans rupture d'un bout à l'autre de la ligne rouverte, tant sur les réseaux français qu'espagnol :
 - convergence en matière de **spécifications techniques et opérationnelles** à mettre en œuvre afin de garantir l'interopérabilité entre la France et l'Espagne :
 - Gabarits hauts et bas de l'infrastructure (qui sera de type UIC) permettant en particulier une électrification ultérieure entre Pau et Huesca ;
 - Charge à l'essieu, longueur des convois ;
 - Étude préliminaire de l'électrification de la ligne entre Huesca (Espagne) et Pau (France) :
 - Faisabilité technique,
 - Coût, modalités de financement,
 - Délais communs de convergence,
 - Études de signalisation de niveau ERTMS adapté à une ligne de trafic régional : cahier des charges, compatibilité avec le matériel roulant, équipement au sol.
 - convergence en matière **d'études commerciales et d'exploitation** :
 - Études de trafic et prévisions sur l'ensemble de la ligne Pau-Saragosse :
 - Fret (étude de marché, tonnage annuel, nombre d'allers retours quotidiens domestiques, longueur et masse des convois)
 - Voyageurs nationaux et internationaux entre Pau, Canfranc et Saragosse
 - Étude de marché transfrontalière (fret et passagers)
 - Prévision de trafic transfrontalier (fret et passagers)
 - Études de tracés de sillons
 - Études communes d'exploitation internationale : sillons, matériel roulant, etc.
 - Impact socio-économique transfrontalier (Pau-Saragosse)
3. Réalisation d'**études techniques côté français et espagnol** :
 - Analyse des besoins en termes de remise en état de l'infrastructure et des équipements ferroviaires ;
 - Analyse des requis en termes de modernisation et d'harmonisation technique des installations ferroviaires (écartement, gabarits, voies d'évitement) et des équipements de signalisation nécessaires à l'interopérabilité sur l'ensemble de la ligne ;
 - Étude des raccordements à des plateformes logistiques importantes, évitant ainsi les opérations de transbordement/rechargement et une connexion de grande capacité au réseau de l'UE à travers les Pyrénées.

4. Réalisation d'évaluations environnementales et socio-économiques permettant la bonne réalisation du projet et garantissant le respect des réglementations applicables (préparation d'un dossier d'enquête publique pour la réouverture de la section Bedous-Canfranc).

Mise en place d'une structure organisationnelle binationale pour la gouvernance du projet de réouverture

Les partenaires français et espagnols souhaitent structurer formellement leur coopération (au travers par exemple d'un Groupement d'intérêt économique européen) afin d'assurer la meilleure gouvernance possible.

