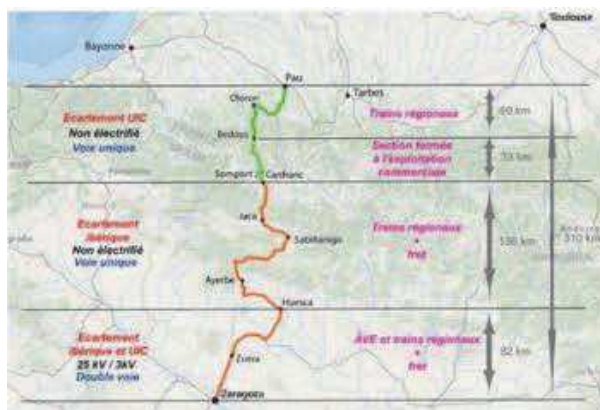


## 1.20 Réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse

La liaison ferroviaire internationale (voyageurs et fret) entre Pau et Saragosse via le col du Somport a été interrompue en 1970, à la suite d'un accident ferroviaire qui a détruit le pont de l'Estanguet. En 2003, le tunnel routier du Somport sur la RN134, parallèle au tunnel ferroviaire, a été mis en service. La ligne ferroviaire a été remise en service jusqu'à Oloron, puis sur 25 km supplémentaires jusqu'à Bedous en 2016. 33 km de ligne de Bedous à Canfranc restent fermés. La ligne est inscrite au réseau global du RTE-T Européen.

Le projet consiste en la réactivation de la ligne, avec mise au gabarit GB (permettant le passage du fret et de conteneurs) de Pau à Canfranc, l'adaptation des ouvrages d'art et de l'armement de la ligne pour des convois à 22,5 tonnes à l'essieu, l'aménagement des gares et haltes desservies, la suppression de passages à niveau, la modernisation de la signalisation et des télécommunications sur l'ensemble de la ligne. L'électrification des voies est envisagée dans un second temps. La ligne côté espagnol, restée en activité, fait également l'objet de travaux successifs, avec la perspective de mise à l'écartement UIC de la section Huesca – Canfranc.



*Avis COI 2018 : Même si le projet pourrait présenter un intérêt en matière de fret ferroviaire avec la desserte de la plateforme de Saragosse (ce dont doutent toutefois certains membres du Conseil) et bénéficie de financements européens au titre de son caractère transfrontalier, il s'agit avant tout d'une infrastructure d'intérêt local dont le caractère prioritaire pour l'Etat n'apparaît pas clairement au Conseil. Alors que les financements de l'Etat sont insuffisants pour satisfaire l'ensemble des besoins et après analyse comparative des enjeux des différents investissements qu'il a eu à considérer, il ne considère pas utile à ce stade de mobiliser des financements nationaux pour ce projet.*

L'Etat français, la région Nouvelle Aquitaine, le gouvernement espagnol et le gouvernement d'Aragon (« groupe quadripartite ») ont signé le 28 février 2022 à Saragosse une déclaration commune sur la poursuite du projet « rétablir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : tronçon ferroviaire transfrontalier Pau-Saragosse ». Cette déclaration a validé les spécifications techniques et prévu la création d'une structure commune pérenne pour piloter et coordonner les principales missions nécessaires à la concrétisation du projet, sous la forme d'un Groupement Européen d'Intérêt Economique (GEIE). Le projet est actuellement en phase d'études d'avant-projet côté français et d'études préliminaires côté espagnol (Urdo – Canfranc, comprenant le tunnel du Somport transfrontalier). Les études sont financées par l'Union européenne à hauteur de 50% dans le cadre du MIE, la part française est apportée par la région Nouvelle-Aquitaine. Une première estimation du coût du projet, réalisée en 2020, s'établit entre 360 et 480 M€<sub>2019</sub>, estimation non encore validée par les partenaires français qui s'attendent à un montant supérieur. Le financement des aménagements de sécurité concomitants du tunnel routier du Somport et du tunnel ferroviaire (qui en constitue l'issue d'évacuation) constituera un point d'attention. Le financement des travaux est recherché à hauteur de 50 % par des fonds européens. L'actualisation des prévisions de trafic voyageurs et des projections de trafic fret a été conduite en 2022 et devrait être poursuivie par des études socio-économiques en 2023. Les études de trafic réalisées en 2022 montrent un trafic interne France présentant un gain de l'ordre de 29 000 voy/an (82% de report, 18% induit) pour un trafic total de 174 000 voy/an, un trafic international de 171 000 voy/an (93% de report, 7% induit) et un trafic fret (céréales, conteneurs) avec 6% à 11% de report modal à la mise en service. Le projet réutilise les emprises existantes, mais désaffectées depuis plus de 50 ans, et le tracé traverse de nombreuses zones de très forte richesse et sensibilité environnementales (parc national des Pyrénées, 12 ZNIEFF, etc.) qui demanderont une attention particulière. Son impact indirect (limiter le trafic routier, et éviter des accidents de poids lourds, tels que celui qui a conduit à une pollution du gave d'Aspe en 2018) est à évaluer en fonction du coût carbone à la construction et du report modal

Le COI confirme en l'absence d'éléments nouveaux la position prise par le COI2018 de ne pas mobiliser de financements nationaux pour ce projet.