

LIVRE BLANC

Les leviers d'optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse

Décembre 2019

Avec le projet
Canfraneus

www.canfraneus.eu

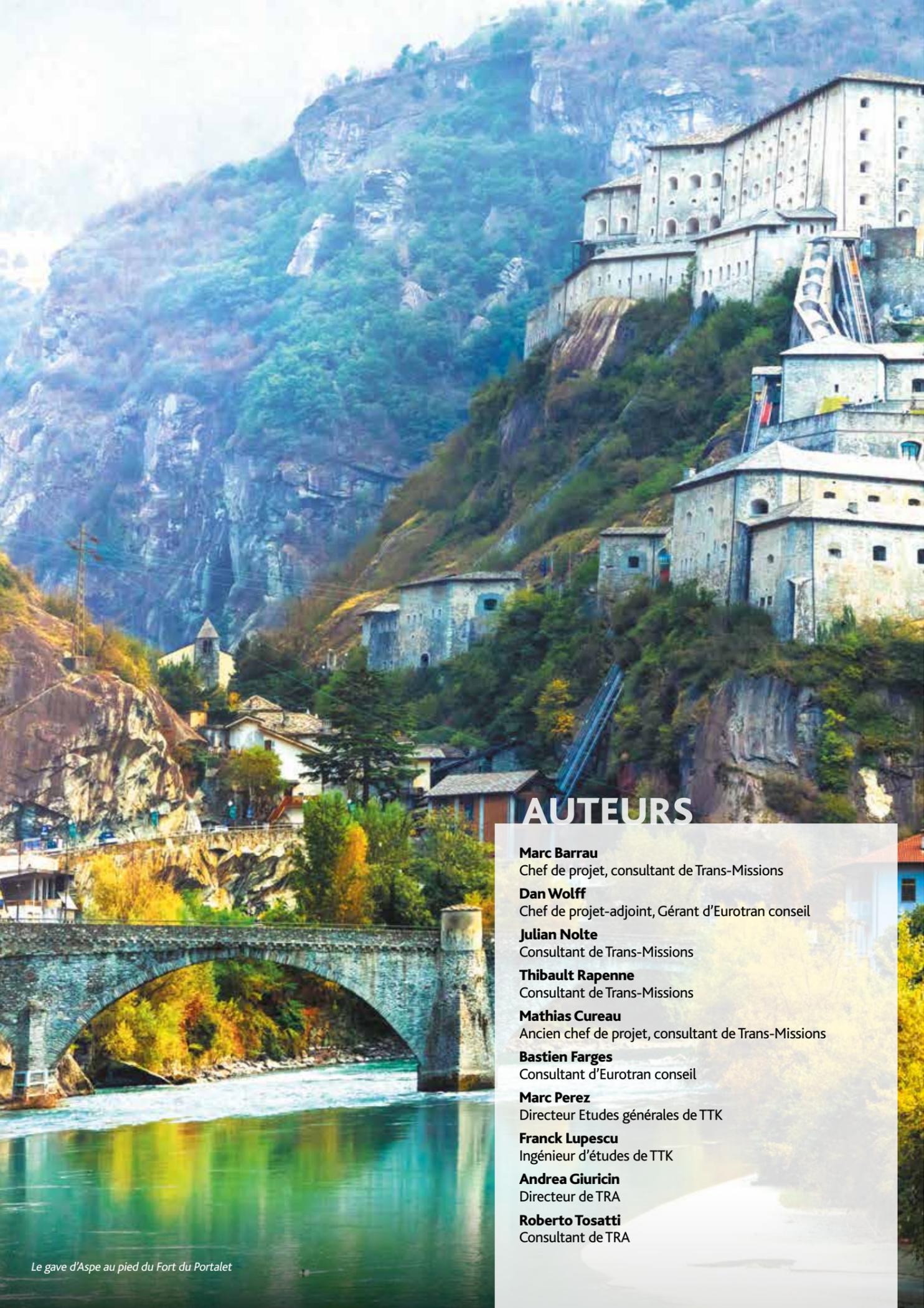


Interreg
POCTEFA



GOBIERNO
DE ARAGON

FEDER (Fonds Européen de Développement Régional)



AUTEURS

- Marc Barrau**
Chef de projet, consultant de Trans-Missions
- Dan Wolff**
Chef de projet-adjoint, Gérant d'Eurotran conseil
- Julian Nolte**
Consultant de Trans-Missions
- Thibault Rapenne**
Consultant de Trans-Missions
- Mathias Cureau**
Ancien chef de projet, consultant de Trans-Missions
- Bastien Farges**
Consultant d'Eurotran conseil
- Marc Perez**
Directeur Etudes générales de TTK
- Franck Lupescu**
Ingénieur d'études de TTK
- Andrea Giuricin**
Directeur de TRA
- Roberto Tosatti**
Consultant de TRA

33 kilomètres nous séparent désormais de la reprise des circulations et de toutes les opportunités qu'elle recouvre. Ce Livre Blanc nous donne à voir les possibilités qui seront alors offertes et nous invite à concevoir de nouveaux projets autour de la ligne. Il confirme l'immense potentiel en matière de transport de fret alors que 2 millions de tonnes de marchandises transitent par la route chaque année. Le mode ferroviaire est sans conteste la meilleure alternative au passage de tous ces camions.

Devant les enjeux environnementaux et de santé publique, c'est être responsable que d'encourager un projet qui permet d'éviter les nuisances d'un tel flux par la route. Ce livre met également en lumière les opportunités de développement du tourisme 4 saisons de notre belle vallée aux mille et une richesses dont fait partie cette ligne ferroviaire au patrimoine exceptionnel. Enfin, le Livre Blanc nous parle d'un projet, celui d'un territoire dont l'avenir de la ligne doit s'écrire par et avec les acteurs qui l'habitent.

Fermée depuis les années 1970, la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse sera un atout stratégique pour nos territoires néo-aquitains et aragonais. En juin 2016, nous avons célébré la réouverture des circulations entre Oloron et Bedous et des études sont actuellement en cours pour rendre possible la circulation de trains espagnols et français de bout en bout de la ligne.



La Région Nouvelle-Aquitaine et le Gouvernement d'Aragon travaillent depuis plusieurs années à la reprise des circulations internationales entre Pau et Saragosse. Elles le font avec le soutien de l'Union Européenne. Ce Livre Blanc montre que, plus que jamais, la continuité ferroviaire est avant tout l'opportunité de favoriser les échanges entre deux territoires et de rapprocher deux Régions, l'une française et l'autre espagnole.

Alain Rousset

Président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

La réouverture de la ligne internationale de Canfranc est l'un des projets communs les plus importants entre les deux régions. En Aragon, un moment historique est en train de se vivre avec le début des travaux de réhabilitation de la gare internationale de Canfranc et la réutilisation de l'esplanade de Los Arañones pour l'usage des citoyens. Les quelques travaux garantissent l'utilisation ferroviaire de la gare en vue de la réouverture de la ligne internationale.

Le projet de réouverture de la ligne et celui de réhabilitation de la gare de Canfranc font partie d'un projet commun, d'un projet transfrontalier qui témoigne que les Pyrénées, qui ont pu être parfois une barrière et une séparation, sont également l'épine dorsale de projets partagés, avec un grand intérêt pour les deux régions.



La Région Nouvelle-Aquitaine et le Gouvernement d'Aragon travaillent depuis plusieurs années à la reprise des circulations internationales entre Pau et Saragosse. Elles le font avec le soutien de l'Union Européenne. Ce Livre Blanc montre que, plus que jamais, la continuité ferroviaire est avant tout l'opportunité de favoriser les échanges entre deux territoires et de rapprocher deux Régions, l'une française et l'autre espagnole.

Javier Lambán

Président du Gouvernement d'Aragon



Ancien tunnel dans le col du Somport
sur la ligne Pau-Canfranc-Saragosse

sommaire

1 Introduction	6
1.1 Contexte et objectifs de la mission : l'intérêt d'un Livre Blanc	6
1.2 Présentation du groupement de l'étude	7
1.3 Liste des acteurs consultés	7
1.4 Etat des lieux de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse	9
1.5 Les défis du projet	13
2 LIVRET I : Diagnostic prospectif et détermination des leviers de développement du trafic ferroviaire	14
2.1 Identification des acteurs du territoire	15
2.2 Levier tourisme	17
2.3 Levier fret	29
2.4 Levier structure pour porter le projet	35
2.5 Les autres leviers à actionner	37
3 LIVRET II : Mise en œuvre des leviers de développement	40
3.1 Plan d'actions sur le volet tourisme	41
3.2 Plan d'actions sur le volet fret	45
3.3 Plan d'actions sur la structure porteuse du projet	47
3.4 Plan d'actions des autres leviers	48
4 Synthèse	52
Abstract	55

1 Introduction

Soutenu par les Régions Nouvelle-Aquitaine et Aragon, le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragossa fait l'objet d'un Livre Blanc, afin d'établir un diagnostic, d'identifier les leviers de développement et de proposer des plans d'actions à même de faire de cette réouverture, un succès territorial fédérant les acteurs locaux autour d'un projet de transport majeur.

Réalisé par un groupement pluridisciplinaire, ce Livre Blanc souhaite faire de cette réouverture bien plus qu'un simple projet d'infrastructure. Les diverses recommandations formulées dans cette étude n'ont pas pour objet de figer les modalités de la réouverture : la liste des conditions de réussite n'est ni exhaustive, ni limitative. Il s'agit avant tout de pistes de réflexion, basées sur des expériences nationales et européennes ayant démontré leur pertinence, qui permettra aux acteurs locaux, économiques, institutionnels et touristiques de faire de ce projet le leur et d'exprimer toutes les potentialités du territoire. Les Régions invitent ainsi la société civile à s'approprier ce projet de réouverture pour qu'il devienne pleinement un projet écologique, structurant, à même d'enrichir les échanges franco-espagnols et son développement économique, d'offrir une meilleure desserte du territoire ou encore d'accroître le tourisme.

Ce Livre Blanc, qui a fait l'objet de nombreux entretiens des acteurs concernés par le projet, est donc un guide de présentation des atouts du territoire, des opportunités et des défis de cette réouverture, pour que ce projet puisse s'inscrire, bien au-delà du ballast.

1.1 - Contexte et objectifs de la mission : l'intérêt d'un Livre Blanc

La présente étude a pour objet la réalisation d'un Livre Blanc visant à identifier "les leviers d'optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragossa". Cette prestation est réalisée dans le cadre du projet de coopération transfrontalière CANFRANEUS II, financé par le FEDER (Fonds européen de développement économique régional) du programme POCTEFA (Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre) à hauteur de 65 % des prestations.

Le Livre Blanc doit servir à faire un état des lieux de l'existant (apports des études précédentes et diagnostic actualisé) afin de :

- Mesurer les attentes de l'ensemble des utilisateurs potentiels de la ligne Pau - Canfranc en termes de demande de déplacement et de développement,
- Mesurer le trafic potentiel une fois la ligne ouverte,
- Détecter la création d'un trafic fret et touristique n'existant pas encore, favorisé éventuellement par l'ouverture de la ligne.

Lors de la phase préparatoire, la population locale, les administrations publiques, les industriels et les acteurs ferroviaires ont été sondés quant à leur adhésion et à leur ambition afin que ces derniers puissent s'approprier pleinement ce projet.

Une fois le Livre Blanc rédigé, un séminaire de restitution aura lieu et prendra la forme d'un atelier public où toutes les parties prenantes et acteurs de la ligne de demain pourront s'exprimer et être forces de propositions et d'initiatives.

1.2 - Présentation du groupement de l'étude

Les prestataires réalisant la rédaction du Livre Blanc sont un groupement de plusieurs bureaux d'études spécialisés dans le monde ferroviaire :

-  **Trans-Missions** (mandataire), spécialisé dans la mise en attribution des réseaux de transports ferroviaires et urbains ;
-  **Eurotran**, basé à Bruxelles, spécialisé dans les projets européens de transports, leur montage et leur financement ;
-  **Transport-Technologie Karlsruhe (TTK)**, basé à Karlsruhe en Allemagne spécialisé en planification des transports et en infrastructure ferroviaire ;
-  **TRA consulting**, basé à Barcelone et spécialisé dans le développement touristique des territoires autour du train.

Ils ont apporté chacun leur compétence spécifique pour garantir la bonne réalisation de ce projet.

1.3 - Liste des acteurs consultés

ACTEUR	QUALITÉ
Mairie de Canfranc	Institutionnel
Gouvernement Aragon - Fondation Transpyrénéenne	Institutionnel
Communauté d'agglomérations de Pau - Pyrénées	Institutionnel
AFRA	Transport
SNCF Mobilités	Transport
VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles)	Transport
EuroCargo Rail	Transport
CRELOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron - Canfranc)	Transport
SNCF Réseau	Transport
SNCF Logistics	Transport
Transdev	Transport
Office de tourisme du Haut-Béarn	Tourisme
Agence Départementale du Tourisme 64	Tourisme
UNETO	Tourisme
Parc National des Pyrénées	Tourisme
Geolval	Tourisme
TMZ	Fret
Plaza	Fret
Eaux d'Ogeu	Fret
Objectif OFP	Fret
OFP Sud-Ouest	Fret

Tableau des acteurs consultés



1.4 - Etat des lieux de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse

1.4.1 - La situation en bref

Le projet global de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Zaragoza s'inscrit dans la continuité d'études menées depuis 2003 côté espagnol et côté français, tant sur son potentiel de trafic et ses impacts socio-économiques et environnementaux que sur les coûts des aménagements à réaliser.

Les études n'ont jusqu'à présent pas été réalisées en commun par la France et l'Espagne. Elles ont donné des résultats variables, sauf sur les aspects concernant le trafic voyageurs.

Le groupement s'est approprié toutes les études réalisées (23) et a remis un avis d'expert sur :

- l'état des lieux de l'infrastructure ;
- la demande actuelle (voyageurs et fret) ;
- le potentiel identifié (voyageurs et fret).

1.4.2 - Les enjeux de la réouverture

La réouverture du trafic entre Pau et Saragosse par le train fait l'objet d'un consensus politique local et régional fort. La Région Nouvelle-Aquitaine et le Gouvernement Aragon en ont fait un grand projet prioritaire, car il recouvre de nombreux aspects :

Stratégiques et symboliques

- Créer un troisième corridor afin de répondre au besoin fondamental d'interconnexion de la Péninsule Ibérique avec le reste de l'Europe (Hausse du trafic +2,2% dans les Pyrénées entre 2010 et 2014, 6,1 millions de poids-lourds ayant traversé la frontière pyrénéenne contre 2,6 pour les Alpes en 2014, 47% des flux de poids-lourds passant par les Pyrénées concernent des échanges France-Espagne, 53 % concernant donc des échanges au-delà de ces deux pays frontaliers) ;
- Relier directement des pôles urbains majeurs : Saragosse, Bordeaux, Toulouse ;
- Faire de la ligne ferroviaire l'axe structurant pour les déplacements domestiques, touristiques et de marchandises ;
- Permettre au territoire transpyrénéen d'avoir une infrastructure commune permettant une fédération des acteurs et une visibilité suprarégionale ;

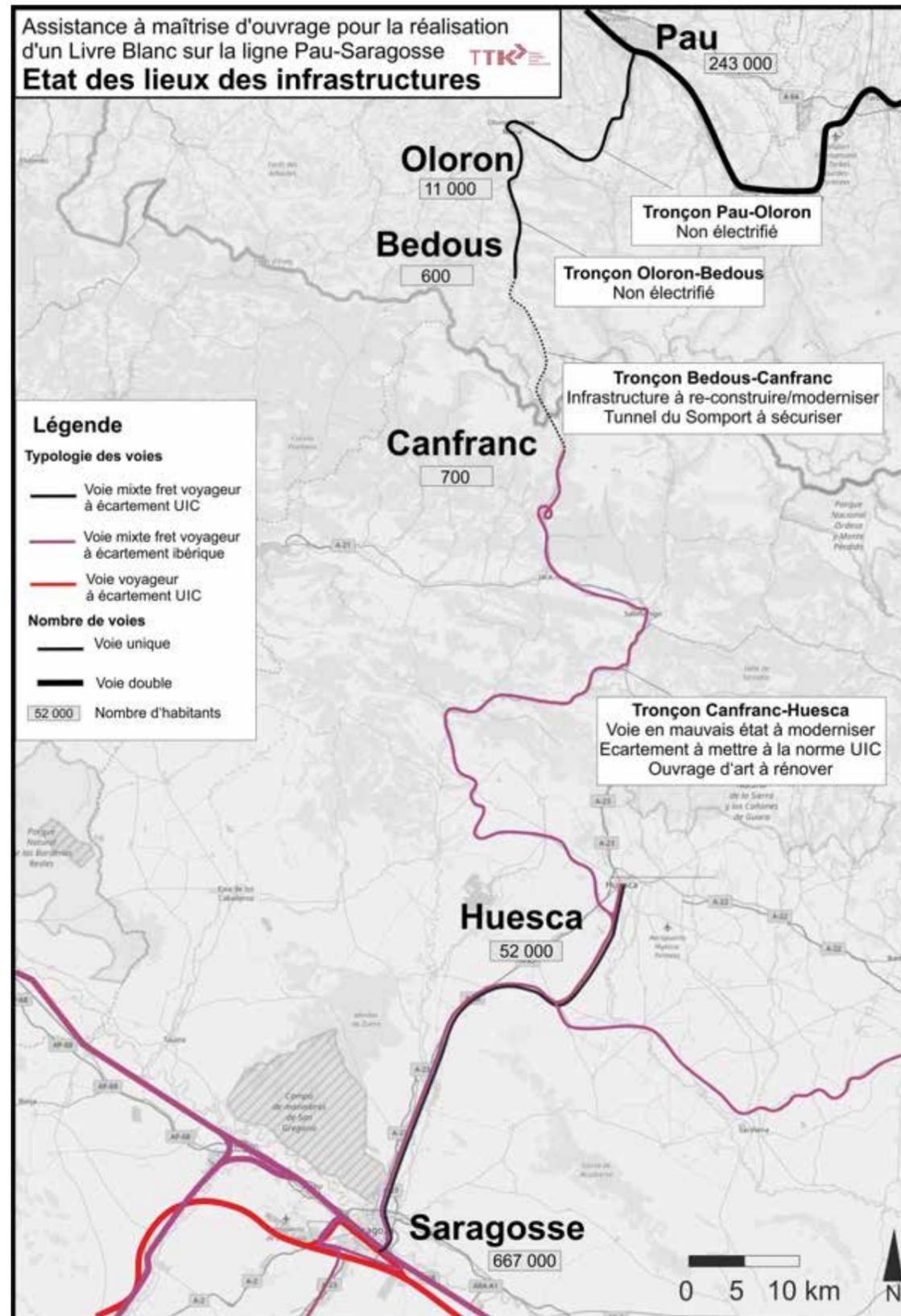
Écologiques

- Réduire le trafic routier par un report modal route/rail ;

Économiques

- Organisation de bassins industriels et touristiques transfrontaliers articulés autour de la ligne ferroviaire.

1.4.3 - Etat des lieux de l'infrastructure



Etat des lieux des infrastructures (TTK)

1.4.4 - Analyse de l'offre et de la demande voyageur

Sur le corridor Pau - Canfranc, l'offre actuelle de transport public est de :

- 8 trains/jour/sens entre Pau et Oloron, pour un temps de parcours de 35 minutes. En heures de pointe, 2 de ces trains circulent jusqu'à Bidos ;
- 4 trains/jour/sens en hiver, 6 trains/jour/sens entre Oloron et Bedous, pour un temps de parcours de 25 minutes ;
- Des autocars départementaux complètent l'offre de transport avec 5 (été) et 6 (hiver) A/R entre Bedous et Canfranc pour un temps de parcours de 58 minutes, dont 3 via le col du Somport en été, et 1 (été) à 3 (hiver) sont prolongés jusqu'à Oloron.

Sur l'axe Canfranc - Saragossa, l'offre de transport public contient :

- 3 trains/sens/jour entre Saragossa et Jaca, pour un temps de parcours de 3h30, 2 de ces trains sont prolongés jusqu'à Canfranc pour un temps de parcours supplémentaire de 40 minutes, comprenant 15 minutes d'arrêt à Jaca ;
- 6 trains/sens/jour entre Huesca et Saragossa, pour un temps de parcours de 47 minutes.

L'offre de transport public est complétée par des liaisons entre Pau et Saragossa opérées par la compagnie Eurolines. Mais le temps de parcours (entre 6h et 8h) et le passage par San Sebastian n'en font pas une offre pertinente entre ces deux villes. Ainsi, il n'existe pas de liaisons directes proposées par les autocars dits "Macron".

A noter qu'on recense sur la RN 134, reliant Pau à Canfranc, un trafic routier dense, pour 10 000 à 17 000 véhicules/jour.

La réouverture de la ligne ferroviaire internationale Pau-Canfranc-Saragossa apparaît comme une nécessité absolue sur les plans économiques, sociaux, environnementaux et patrimoniaux dans les Pyrénées, leurs piémonts et les avant-pays, tant pour les déplacements de personnes que pour le transport de marchandises."

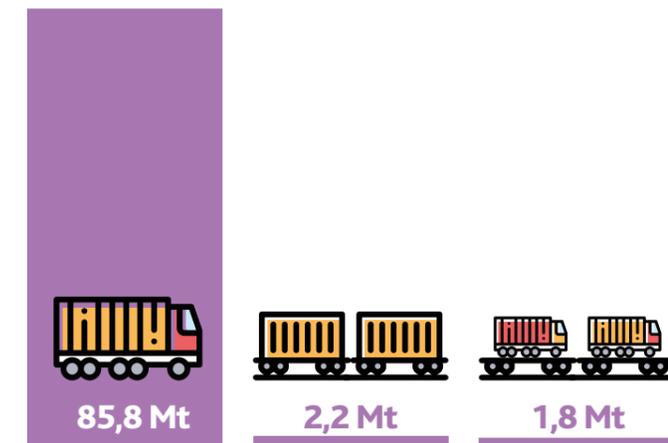
M. Jean-Luc Palacio, CRELOC

1.4.5 - Analyse de l'offre et de la demande fret

Tel que le détaille l'étude de Rail Concept de 2015, sur la base du bilan socio-économique de Systra de 2013, le trafic fret terrestre transpyrénéen en 2010 se répartit comme suit :

- 85,8 Mt par la route, dont près de 80 Mt via les passages autoroutiers et 2 Mt via les tunnels du Somport et de Veilha ;
- 2,2 Mt par le mode ferroviaire ;
- 1,8 Mt via le transport combiné.

A noter que les accidents de poids lourds sur la RN 134 sont récurrents, comme le 27 août 2018 près du Fort du Portalet (un mort plus pollution du gavage).



Silos de Canfranc, en gare, permettant un transport de céréales par le fret jusqu'à Saragossa



1.5 - Les défis du projet

Le projet de réouverture de la ligne fait face à de nombreux défis :

- Sa temporalité : la réouverture de la ligne sera effective à moyen terme, en 2025 minimum. La temporalité de la réouverture peut ainsi sembler être à un horizon lointain pour les différents acteurs économiques, faisant obstacle à une appropriation immédiate de ce projet de territoire. Dès lors, si pour le temps du ferroviaire, 7 ans est un horizon proche, la perception est tout autre pour les acteurs du territoire.
- Un coût important de la remise en état de l'infrastructure,
- La concurrence des autres projets majeurs d'infrastructure,
- La coexistence de deux autorités organisatrices distinctes sur cette même ligne, nécessitant une coopération franco-espagnole efficiente et permanente,
- Une interopérabilité limitée sollicitant une harmonisation de l'infrastructure de part et d'autre de la frontière,
- Le manque de demande de transport sur le territoire.

A travers la réalisation de ce Livre Blanc, et afin d'être à même de relever ces nombreux défis, la Région Nouvelle-Aquitaine et la Région Aragon souhaitent identifier les leviers d'action permettant le développer du trafic ferroviaire (**LIVRET I**) et d'établir un plan d'actions afin de mettre en place lesdits leviers (**LIVRET II**).

LIVRET 1

Diagnostic prospectif et détermination des leviers de développement du trafic ferroviaire

L'établissement d'un diagnostic prospectif et la détermination des leviers du trafic ferroviaire ne peuvent se faire qu'à travers une identification préalable des acteurs du territoire (2.1), car ce sont eux qui feront vivre la ligne ferroviaire au quotidien. Une fois ces acteurs identifiés, 2 leviers majeurs apparaissent : le tourisme (2.2) et le fret (2.3).

2.1 - Identification des acteurs du territoire

Plus de 150 acteurs directement concernés par la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse ont été identifiés dans le cadre de la présente démarche. Accompagnés et soutenus par l'Union Européenne, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Gouvernement d'Aragon, le Fomento, ADIF et SNCF Réseau, en tant qu'organisme chargé de la mise en œuvre par le Ministère de la Transition écologique et solidaire, sont les acteurs qui porteront le projet de réouverture pour les raisons suivantes :

- Financement de la revitalisation de l'infrastructure, des coûts d'exploitation dans le cadre d'un conventionnement et des études ;
- AOM du transport régional leur conférant la décision sur le mode de gestion et d'exploitation de la ligne ;
- Acteurs au carrefour des initiatives des autres institutions (acteurs transport, chargeurs, tourisme,...)

Cependant la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse n'est pas uniquement un projet d'infrastructure ou de transport. Elle englobe des dynamiques beaucoup plus larges dont les acteurs locaux peuvent et doivent s'investir car ce sont eux qui feront vivre la ligne au quotidien. Sur ces aspects les institutions régionales citées auront davantage un rôle de support et de catalyseur des initiatives locales. Aussi, une proposition de structure porteuse du projet précisera ultérieurement les prérogatives de chaque institution.

Le tableau ci-après montre bien que le nombre d'acteurs locaux sur le projet de réouverture Pau-Canfranc-Saragosse est très important, ce qui est source de perspectives riches dans le cadre d'un projet dépassant le cadre du transport pour devenir un projet de territoire.

Un certain nombre d'entre eux ont été interrogés directement au travers d'entretiens permettant à la fois de faire connaître la démarche Livre Blanc initiée par les Régions Nouvelle-Aquitaine et Aragon ainsi qu'apporter des éléments de réflexion sur les leviers de développement.

Le tableau ci-après vise à signaler les acteurs directement concernés par la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse mais n'a pas vocation à être exhaustif.

	INSTITUTIONNELS	TRANSPORT VOYAGEUR / FRET	CHARGEURS	TOURISME
INTERNATIONAL EUROPEEN	DG Regio	Eurocargo Rail Europorte Eurotunnel		
NATIONAL	DGITM	AFRA Fédération objectif OFP VFLI UNECTO UETLF	AUTF	-
	Fomento	RENFE ADIF	-	-
RÉGIONAL	Région Nouvelle-Aquitaine AUDAP Eurorégion NA E Na	SNCF TER N-A SNCF RESEAU SNCF Logistics FNAUT Sud-Ouest FNTV Sud-Ouest	-	-
	Gouvernement d'Aragon	Plataformas Logísticas	Décathlon	Asociación Turística del Valle del Aragón Association des hôteliers - Aragón
LOCAL	CCI Pau Béarn CC Haut Béarn CD 64 Conseils Municipaux Pau Pyrénées Agglomération BAP	CRELOC / CREFCO OFP Sud-Ouest	Carrières Daniel CELSA France EURALIS EURASUD GIP Chemparc Messier Bugatti Dowty Eaux d'Ogeu TOTAL	ADT 64 CDT BPB Producteurs de Jurançon Geolval Le Moulin d'Orcun Les fermiers Basco-Béarnais Offices de tourisme Parc National des Pyrénées Pau Pyrénées Tourisme Station ski du Somport
	Cámara de Comercio de Huesca y Zaragoza Comunidades	Fondation Transpyrénéenne Diputación Provincial	Grupo BSH Grupo General Motors Grupo Pikolin Grupo SAMCA SAICA CAF	Office de tourisme d'Astun Office de tourisme de Candanchú (station de ski) Office de tourisme de Canfranc Office de tourisme de Sabiñánigo Office de Tourisme de Valle de Hecho Office de tourisme de Villanua Oficina Comarcal de Turismo Asociación Amigos Ferrocarril Jaca Canfranc

Tableau récapitulatif des acteurs selon le niveau de compétences et l'échelle d'influence

2.2 - Levier tourisme

Le levier tourisme est double pour le train : il peut être à la fois un élément structurant pour le développement touristique en vallée d'Aspe (1), et un élément touristique à part entière (2). Le train est à la fois un moyen et une fin touristique.

2.2.1 - La ligne comme vecteur du développement touristique

La vallée d'Aspe compte à ce jour un peu plus de 2 500 habitants. Elle subit encore aujourd'hui l'exode rural, et sa population n'a cessé de diminuer depuis le début du 20^{ème} siècle. On estime à 65 % la perte d'habitants depuis 1900.

Malgré ce déclin démographique, la vallée d'Aspe garde de nombreux atouts. Ce territoire est caractérisé par une nature offrant de nombreux panoramas sur la chaîne des Pyrénées, une faune et une flore diverses et variées. Le pastoralisme est encore bien présent dans la vallée, permettant de préserver les qualités paysagères et la biodiversité, tout en rythmant les saisons. La vallée présente ainsi des atouts certains pour les touristes souhaitant s'éloigner des métropoles et des milieux urbains. Le territoire a une capacité d'accueil de 7 600 lits.

La réouverture du Canfranc s'inscrit à plein dans les logiques environnementales actuelles qui exigent de protéger les biotopes, participer à la lutte contre le réchauffement climatique et assurer la transition écologique et énergétique."

M. Alain Cazenave-Piarrot, CRELOC

La vallée est divisée en deux sous-ensembles, le vallon de Bedous où l'on retrouve une grande partie des activités économiques de la vallée. Caractérisé par un large plateau il se distingue du reste de la vallée, beaucoup plus encaissée.

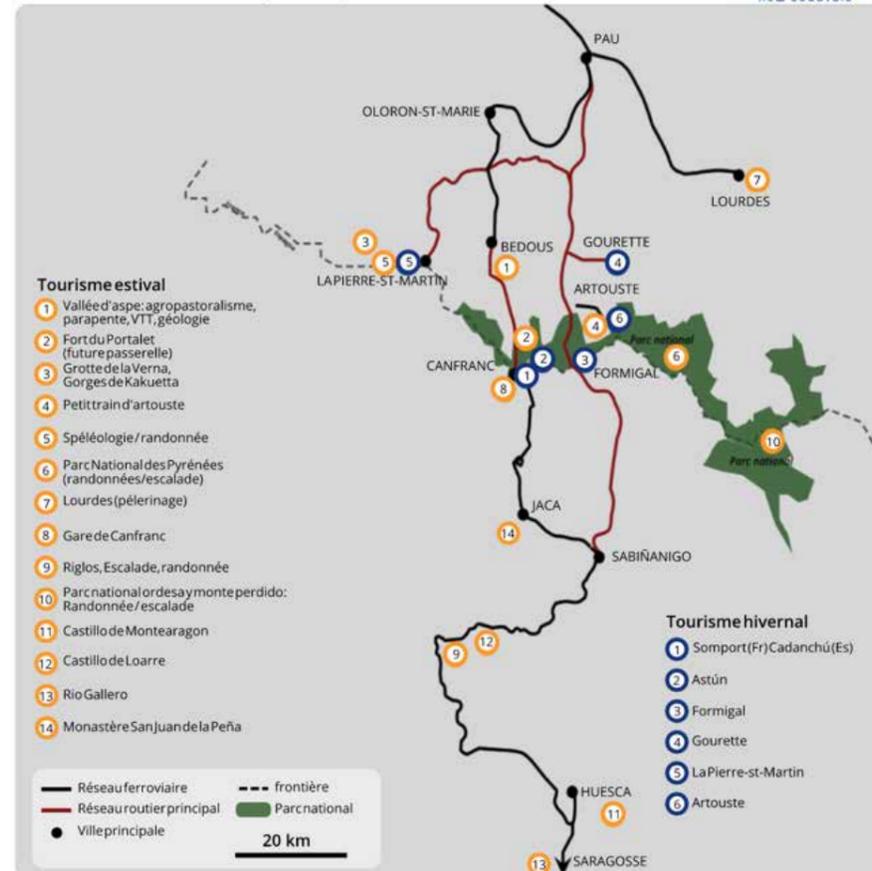
Beaucoup plus aride, le côté espagnol réserve son lot de surprises. De Canfranc à Huesca nous assistons à un changement de végétation radical, passant des forêts de conifères aux plateaux que l'on peut qualifier de semi-arides.

Le voyage en train jusqu'à Saragosse permettra de dynamiser le fort potentiel touristique 4 saisons du territoire.



Le Vallon de Bedous

Potentiel touristique à proximité de l'axe ferroviaire **trans missions**
kcu beauvais



Potentiel touristique à proximité de l'axe ferroviaire (Trans-Missions)

A proximité immédiate de la ligne nous pouvons retenir :

- La gare de Canfranc ;
- Le Fort du Portalet ;
- Los Mallos de Riglos sont un espace prisé par les grimpeurs d'Espagne, de France et plus généralement du monde entier ;



La gare internationale de Canfranc

- Le monastère de San Juan de la Peña, à une vingtaine de kilomètres de la ville de Jaca, bâtiment majeur pour le tourisme culturel, religieux et architectural, il accueille la plupart des sépultures des rois aragonais ;
- El rio Gallego, centre du tourisme d'aventure : rafting, canyoning ;
- Saragosse, ville et cathédrale (haut lieu du tourisme religieux) ;
- Les stations de ski de Candanchú et Astún.

La réouverture de la ligne permettra d'accompagner les différents grands projets de développement touristique à l'instar du Fort du Portalet, pour lequel la réouverture de la ligne pourrait accroître le développement.

En effet, ce fort pourrait devenir le lieu préféré des pèlerins de Saint-Jacques avec une passerelle reliant le Chemin de la Mâtère au Fort. Ce projet d'envergure, dont la réalisation est prévue pour 2020, estimé à 3,5 Millions d'euros pourrait à lui seul multiplier par 10 le nombre de visiteurs par an. Cette passerelle assurerait également plus de sécurité pour les pèlerins de Saint-Jacques qui éviteront ainsi la dangereuse N134. A l'image de la passerelle d'Holzarte à Larrau (Vallée de la Soule et ses quelques 60.000 visiteurs par an) ce projet pourrait faire décoller l'activité touristique notamment estivale sur le secteur vallée d'Aspe. A terme, les professionnels du tourisme estiment pouvoir capter jusqu'à 60.000 visiteurs par an, contre 6.000 aujourd'hui. Un chiffre qui peut paraître ambitieux mais néanmoins réalisable, à condition d'avoir les ressources nécessaires pour accueillir ces nouveaux clients.

Les acteurs locaux (fermes, musées, viticulteurs, pisciculteurs) ne disposent pas de moyens suffisant et de temps pour être à l'origine d'un projet global. Ils seront néanmoins réceptifs et participeront à la concertation et au développement du produit une fois que les grandes lignes seront définies (concernant les acteurs qui sont adhérents à l'office de tourisme)."

Mme Régine Casaucau,
Office de tourisme du Haut-Béarn



Le projet de passerelle entre le chemin de la mature [à droite] et le fort du Portalet [à gauche].
(source : La République des Pyrénées)

Ce haut lieu touristique en devenir doit être accessible par le train. L'idée de créer une halte ferroviaire en cas de réouverture est donc à privilégier. La présidente de l'association Geoval l'a d'ailleurs souligné lors d'un entretien.

Le camping du Gave d'Aspe, à Urdos, qui devra être réaménagé lors de la réouverture de la ligne ferroviaire pourra être pensé pour accueillir une population touristique en hausse.

La ligne ferroviaire aura un impact structurant pour l'avenir du tourisme en vallée d'Aspe. L'idée de combiner un train touristique avec des visites de sites remarquables comme le Portalet et sa passerelle peut s'avérer pertinent. De plus, des lieux d'hébergements sont disponibles sur ce territoire permettant aux touristes de prolonger leur séjour dans la vallée. Mais, cela implique une multitude d'acteurs, qui devront travailler ensemble, afin d'élaborer un produit touristique global qui, couplé à une communication de qualité, pourrait rendre ce territoire encore plus attractif.



2.2.2 - Le projet de train touristique

Aussi bien en France qu'en Europe, les territoires ont mis en place des trains touristiques permettant d'améliorer la rentabilité de la ligne et de faire du train un élément intégrateur du territoire.

Ce qui existe sur la ligne Pau-Canfranc-Saragosse

Côté espagnol, il existe déjà l'initiative d'un train géologique près de Huesca.



Communication du Tren Geológico à proximité des Mallos de Riglos (Béarn Adour Pyrénées)

Comme le précise l'association Béarn Adour Pyrénées, le train géologique des Pré-Pyrénées combine un voyage dans le Canfranero avec une randonnée dans des paysages d'intérêt environnemental dans le « royaume » des Mallos. Les excursions démarrent le dimanche 5 juin de chaque année. L'initiative est portée par la Comarque Hoya de Huesca, à travers son service Tourisme et Environnement, et en collaboration avec Renfe.

Ce voyage guidé en train et randonnée pédestre propose une interprétation dans des zones d'intérêt géologique comme les Mallos de Riglos et autres parages particulièrement intéressants comme la Foz (défilé) de Escalete, la vallée du río Gállego et la retenue d'eau de la Peña. Sur ce parcours, le guide plonge le visiteur dans l'histoire géologique, évoquant la formation des Pyrénées et la connaissance de la flore et de la faune de chaque époque. Dans le train l'histoire du chemin de fer et des territoires traversés est racontée.

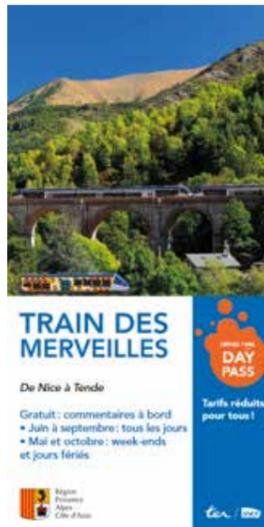
Ce Train Géologique des Pré-Pyrénées effectue quatre trajets chaque premier dimanche du mois, de juin à septembre. Il est nécessaire de s'inscrire au préalable sur le site internet de la Comarque (www.hoyadehuesca.es). Le nombre de places est limité à 50 personnes.

Le prix de l'activité interprétative est de 2 euros, gratuit jusqu'à 12 ans. Par ailleurs, le prix du train - à titre indicatif - varie en fonction de l'âge et du nombre de participants, qui doivent acquérir directement leur billet auprès de Renfe. Le billet individuel - au départ de Huesca jusqu'à la gare de La Peña et retour de Riglos à Huesca - coûte 7,90 euros pour les adultes et 4,75 euros pour les enfants jusqu'à 13 ans.



Ce qui existe en France

En France, il est possible de présenter 3 trains touristiques majeurs, particulièrement dignes d'intérêt et inspirant pour un projet de ligne touristique sur Pau-Canfranc-Saragosse. Ces trains ont la particularité de nouer des liens forts avec le territoire et ses acteurs, afin d'offrir plus qu'un trajet en train.



Le Train des Merveilles

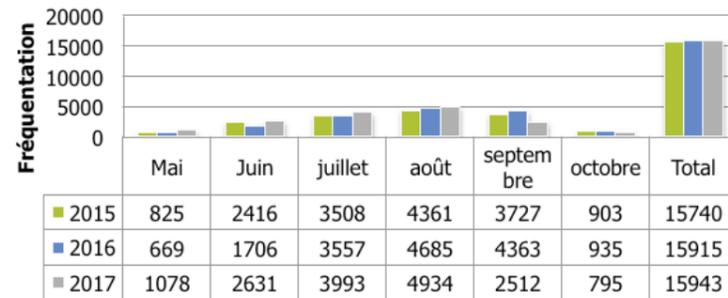
Le Train des Merveilles est une ligne régulière de Nice à Tende, ayant une forte dimension touristique. Elle a la particularité d'être montagneuse, transfrontalière avec une dimension fret.

Ce train permet de connecter les différents atouts touristiques du territoire, du littoral méditerranéen au parc national du Mercantour, en proposant des excursions balisées autour des stations de train.

Le dépliant permet aux touristes de prendre contact avec l'ensemble des acteurs du territoire, offrant une carte de loisirs variés : visite de villages, de musées, de monastères ou encore randonnées et sports en pleine nature. Des offres couplées sont également proposées : des véhicules électriques sont mis à disposition, afin que les touristes puissent accéder à des hameaux et des agglomérations sur des zones géographiques éclatées.

D'après l'office de tourisme du Tende, le Train des Merveilles est source de dynamisme local : la capacité du train (360 places) permet d'acheminer une clientèle importante pour le musée départemental. En 15 ans, le nombre de restaurants a doublé, passant de 3 à 6, dont l'ouverture d'une ferme auberge.

Dépliant Train des Merveilles



Fréquentation du Train des Merveilles, en nombre de voyageurs, 2015-2017

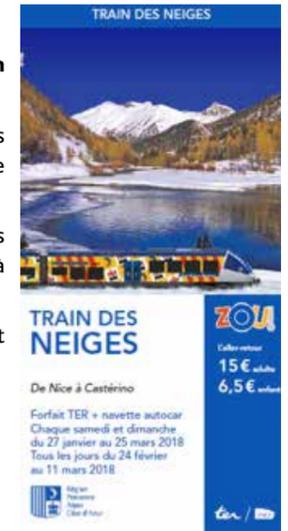
Le Train des Neiges

La déclinaison hivernale du Train des Merveilles est le Train des Neiges pour un tarif normal de 15 euros.

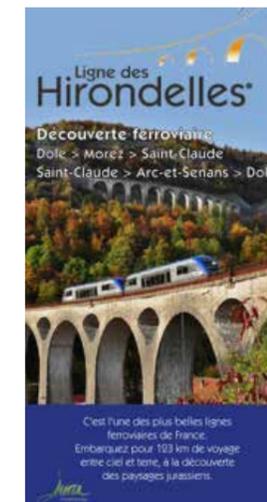
Cette ligne est exploitée chaque week-end de fin janvier à fin mars, et tous les jours de mi-février à mi-mars. Le trajet s'effectue en train de Nice à Breil-la-Roya, puis une navette complète le trajet jusqu'à Casterino.

L'objectif de ce train est d'assurer une desserte des populations depuis les bassins urbains jusque dans les stations de sport d'hiver. Le billet de train permet d'accéder à des réductions sur divers produits des stations : boissons chaudes, forfaits...

Comme à bord du Train des Merveilles, un guide conférencier commente le paysage et le patrimoine du territoire.



Dépliant Train des Neiges



Dépliant Ligne des hirondelles

La ligne des Hirondelles

La Ligne des Hirondelles traverse le Jura pour relier Dole à Saint-Claude. Il s'agit d'une ligne régulière TER, avec 2 A/R par jour tout au long de l'année.

La ligne offre 7 formules, avec divers acteurs touristiques du territoire, impliqués dans l'élaboration du package touristique autour et à bord du train. Il est ainsi possible de découvrir le Jura à travers des randonnées en raquette, des visites gastronomiques et culturelles permettant de découvrir le terroir et les différents musées présents tout au long du parcours.

Ainsi, au départ de Saint-Claude ou de Dole, une formule comprend le trajet en train commenté par un membre de l'Office de Tourisme. Tout au long du trajet, il donne des informations concernant la construction de la ligne, le paysage et l'histoire du Jura. Une fois arrivée à destination, un déjeuner au restaurant est prévu. Dans l'après-midi, pour la formule Saint-Claude - Dole, une visite de la Maison Natale de Louis Pasteur et une visite guidée de la ville sont prévues. Pour la formule Dole - Saint-Claude, une visite guidée de la cathédrale est organisée, puis au choix, une visite du Musée de la Pipe et du Diamant ou du Musée de l'Abbaye.

Ces deux formules rencontrent un franc succès pour l'ensemble des acteurs : les repas ont rapporté, en 2017, 54 600€ aux différents restaurateurs et 15 600 € aux différents musées, pour 2 600 participants à cette formule sur cette saison 2017.

C'est l'une des plus belles lignes ferroviaires de France. Embarquez pour 123 km de voyage entre ciel et terre, à la découverte des paysages jurassiens."

Mme Marie Azzolin,
Office de tourisme de Saint-Claude Haut-Jura

Ces exemples de trains touristiques français sont incontestablement de belles réussites de projets de territoire car elles fédèrent autour d'une infrastructure de transport de nombreux acteurs locaux qui valorisent leurs activités et savoir-faire en leur donnant une visibilité.



Ce qui existe en Espagne

Trains touristiques de Galice

La Galice propose plusieurs trains touristiques.

Sur le territoire régional, il est proposé une dizaine d'itinéraires permettant de découvrir les vins locaux (les Routes du vin), les phares, les sites médiévaux (la Route des pazos) et romains (la Route de la Lugo romaine) ou encore la gastronomie galicienne (la Route de la lamproie). La plupart des trains circulent le week-end, du début juin à la fin septembre.



Train touristique de Galice

Train des lacs (Tren dels Llacs)

Sur le territoire de la province de Lleida, au nord-est de l'Espagne, entre avril et octobre, un train tracté par une locomotive à vapeur permet aux touristes de découvrir les paysages naturels de la région de Lérida.

Le voyageur peut contempler quatre grands lacs et les pics de la chaîne pyrénéenne. Le train effectue un aller-retour en rejoignant La Pobla de Segur. Le trajet est effectué via un train d'époque, bénéficiant de grandes baies vitrées.



Le Train des lacs avec la locomotive "La Garrefeta"

Ce qui existe en Europe

En dehors de notre territoire domestique, nos voisins européens ont fait preuve de créativité pour mettre en valeur leur territoire via le chemin de fer. Il est à souligner que la plupart des lignes touristiques européennes célèbres sont sorties d'une gestion de l'infrastructure et d'une exploitation par les entreprises publiques historiques.



Bernina Express (Suisse)

La ligne du Bernina Express, reliant Coire à Tirano, est certainement la ligne ferroviaire touristique la plus connue au monde.

Ce qui est notamment digne d'intérêt pour le cas de la ligne Pau-Saragosse se résume ci-après :

- Points de vue spectaculaires (ligne au fort dénivelé) ;
- Promotion du produit élaboré (via des agences de voyages) ;
- Matériel roulant panoramique spécifique ;
- Offre touristique d'hiver depuis 1982 ;
- Opérateur intégré de la ligne (Rhätische Bahn) ;
- Couplage exploitation train du quotidien / train touristique.



Le Bernina Express avec son toit panoramique



Le Train des Châteaux

Région du Trente-Haut-Adige, Province du Trentino (Italie)

Le Train des Châteaux est un projet touristique ferré et routier, reliant Trento à Ossana. Il s'agit d'un produit porté par plusieurs entités publiques et privées : la Région du Trentino, un ensemble de municipalités, l'office de tourisme, l'exploitant de la ligne ferrée - aussi gestionnaire d'infrastructure - et une entreprise de promotion touristique.

Toutefois la coopération ne s'effectue pas qu'entre institutionnels car de nombreux partenaires privés ont accompagné l'initiative tels que des entreprises de produits locaux, des propriétaires de châteaux, des petits producteurs,...

L'initiative prévoit que les utilisateurs (100) partent de la gare de Trento à bord d'un train au pelliculage spécifique, entièrement loué pour eux, avec 3 guides touristiques pour la journée. Le voyage en train vers Malé dure 1h40, est agrémenté de commentaires par les guides qui distribuent des produits locaux, et les voyageurs passent dans un biotope où les voitures n'ont pas accès. Une fois arrivé à la gare de Malé, ils empruntent deux cars qui les amènent visiter quatre châteaux le long de la route (dont un où se déroule le repas avec dégustation de produits locaux).

Ce train touristique jouit d'une forte popularité touristique puisque celui-ci connaît un taux d'occupation de 95 % sur la saison. Le succès du produit dépasse les frontières régionales : un peu moins d'un tiers de la clientèle vient du Trentino (23 %), 75 % du reste de l'Italie, et 2 % de la clientèle est étrangère.

Enfin, le train touristique a un impact limité sur les dépenses publiques : le prix du ticket couvre 83 % des coûts.



Schéma du train des châteaux (source : <http://www.iltreninodeicastelli.it/>)

Quels bénéfices dans ces territoires ?

Un des objets de l'initiative est d'impliquer autant que possible les ressources économiques et culturelles du territoire. Le projet est également lié aux politiques de la région du Trentin-Haut-Adige des 20 dernières années qui ont pour but de relancer le tourisme et les transports publics. En outre, grâce aux investissements importants liés à ces politiques, ces deux secteurs ont obtenu des résultats positifs ces dernières années.

La particularité de ce projet tient à l'approche choisie : le partenariat des acteurs régionaux liés à cette initiative a permis d'améliorer le territoire en utilisant non seulement l'infrastructure, mais aussi le capital social et culturel.

Quelle application en Vallée d'Aspe ?

Le Bermina Express et le train des châteaux montrent toute la pertinence d'un train touristique pour mettre en lien différents acteurs locaux et valoriser le territoire, à travers un projet structurant.

Le train touristique se doit de dépasser la seule qualité esthétique de son tracé, de son paysage. Il est nécessaire de mettre en place un produit complet, à l'instar de ce qu'a été mis en place de l'autre côté de la frontière transalpine.

Il n'est cependant pas nécessaire d'avoir un produit abouti dès le départ, mais celui-ci se doit d'être attractif : le train touristique de la Vallée d'Aspe pourra avoir une marge de progression une fois lancé.

Le train touristique des Pyrénées aura de nombreux atouts touristiques à mettre en valeur, que ces derniers soient culturels, sportifs ou paysagers, sans oublier les produits gastronomiques régionaux. Le train touristique des Pyrénées pourra faire le lien entre ces différents atouts, s'affirmant dès lors comme un élément structurant majeur du territoire.

Le Président de l'UNETCO (Union des exploitants des chemins de fer touristiques et de musées) voit en ce train un certain potentiel. Cependant, de manière à garantir sa pérennité, son succès, plusieurs points devront faire l'objet d'une attention particulière :

A l'extérieur du train et en gare

- L'information et la communication autour du train : Détail des horaires visible sur différents supports (internet, brochures etc.) ;
- Sa visibilité à travers l'opération marketing : Il s'agit ici de distinguer le train d'un train classique, à travers un pelliculage spécifique permettant aux touristes et aux acteurs locaux de l'identifier aisément ;
- Informations et jalonnements pour accéder aux lieux d'activités, en multipliant les points d'information et les panneaux directionnels ;
- Traiter la question du « dernier kilomètre » (location voiture électrique déjà mis en place en gare de Bedous, vélo électriques en location, TAD...).

Dans le train

- Présence de guides ou d'audio guides (Enregistrements sonores) en plusieurs langues ;
- Présence de brochures détaillant les caractéristiques de la ligne, son histoire, les paysages traversés et les espaces/lieux remarquables (Fort du portalet, point d'intérêt géologique, sommets, viaducs, villages de caractère) ;
- Horaires du train et des correspondances ;
- Animations ponctuelles.



Exemple de ferroutage dans la rampe sud du tunnel du Lötschberg (Allemagne)

2.3 - Levier fret

Le levier fret est l'une des clefs indispensables à la réouverture de la ligne ferroviaire Pau – Canfranc – Saragosse. Outre ses qualités écologiques, le trafic ferroviaire de marchandises permet de garantir des revenus supplémentaires et complémentaires via les péages d'infrastructure, améliorant dès lors la rentabilité économique du projet : le gestionnaire d'infrastructure bénéficie de ces revenus d'utilisation de la ligne.

2.3.1 - Les premières conclusions des entretiens INECO

Pour étudier le levier fret, il convient de s'appuyer sur les premiers éléments d'analyse fournis par le cabinet INECO datant de mars 2018 relative à la de-mande de transport de marchandises dans le cadre de la réhabilitation du tron-çon ferroviaire Pau – Canfranc – Saragosse. Cette étude est, à la date d'écriture du Livre Blanc, toujours en cours. Elle est réalisée dans le cadre du projet MIE.

Dans le cadre de ladite étude, INECO a procédé à 17 entretiens (12 en Espagne, 5 en France) avec différents acteurs ayant des relations spécifiques avec la liaison Pau – Saragosse : chargeurs, exploitants, opérateurs logistiques et associations. Il a été considéré que tous ont, dans une plus ou moins grande mesure, un intérêt potentiel dans l'utilisation ou dans la connaissance de la ligne de chemin de fer.

Il ressort de ce travail trois thèmes principaux : les opportunités de la réouverture, le trafic potentiel et les caractéristiques de l'infrastructure et des services ferroviaires.

Opportunités de réouverture de la ligne Pau - Canfranc

Lors des entretiens, l'ensemble des acteurs a souligné la position stratégique de Saragosse en tant que nœud logistique incontournable du territoire espagnol et comme un acteur central dans la connexion de la péninsule ibérique avec le reste de l'Europe. La région de Saragosse assure aussi un rôle logistique structurant pour relier l'Europe à l'Asie, via le port de Barcelone.

La grande majorité des acteurs interrogés ont estimé qu'il existait un potentiel de charge ferroviaire suffisant sur le territoire permettant de rendre opportune la réouverture de la ligne. De plus, les personnes interrogées soulignent le potentiel international de la ligne, dépassant dès lors le seul intérêt local, régional entre les territoires de l'Aragon et de la Nouvelle-Aquitaine. En effet, ce projet ferroviaire peut revêtir un intérêt international en tant que nouveau point de passage transfrontalier entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

Trafic potentiel

Dans le cadre de cette étude, un consensus semble apparaître entre les parties prenantes du fret ferroviaire pour reconnaître le potentiel de la filière céréalière et agroalimentaire du sud de la France vers l'Espagne via Huesca, Lérida et le port de Tarragone. Néanmoins, ce type de trafic rencontre plusieurs difficultés dont la principale tient aux problèmes de déchargement à destination car les wagons n'atteignent plus les usines. En effet, une grande partie des gares ferroviaires privées situées en Espagne ont été fermées, réduisant dès lors les possibilités de déchargement.

Il est possible d'ajouter aux flux ferroviaires céréalières le fret de produits industriels comme les pièces détachées automobiles, entre l'Aragon et l'Allemagne / l'Autriche. Cependant, la stabilité de ce trafic est soumise à la bonne santé économique du secteur et de la stratégie commerciale et industrielle des constructeurs.

Le trafic ferroviaire de la ligne Pau - Canfranc - Saragosse pourrait être ainsi porté par l'industrie céréalière et agricole ainsi que l'automobile :

- Céréalière et agricole : par les chargeurs Silos Aragoneses, Cargill y Syral et Arento ;
- Automobile (pièces détachées et véhicules) : par les chargeurs General Motors, Gefco4PL ou encore PSA. D'autres trafics potentiels ont été identifiés, sur lesquels la réouverture de la ligne pourra compter :
- Industrie du papier : SAICA ;
- Marchandises diverses : TmZ, Groupe Jorge, Inditex, Décathlon ;
- Pétrochimie (matières dangereuses) : SAMCA ;
- Produits forestiers (bois et biomasse) : Chargeurs divers ;
- Vins et spiritueux : Chargeurs divers.

Le volume total des marchandises potentiellement captives, obtenu via la somme des volumes de trafic déclaré par les acteurs interrogés, varie entre 1.5 et 2 millions de tonnes/an. Cela représente le trafic de 60 000 à 80 000 poids-lourds par an, soit entre 160 et 220 poids-lourds par jour¹.

¹- Pour une estimation de poids-lourds chargés à 25 tonnes en moyenne. Ce chiffre ne prend pas en compte les poids-lourds voyageant à vide. Pour sa part, le CRELOC fait état d'une moyenne de 400 camions/jour, avec des pointes atteignant le chiffre de 700.

Caractéristiques de l'infrastructure et des services ferroviaires

Les attentes des personnes interrogées concernant la réouverture de la ligne Saragosse – Pau sont claires : l'infrastructure doit répondre aux exigences du fret ferroviaire international. Dans l'idéal, la ligne doit être électrifiée, pouvoir supporter des trains de 750 mètres et un tonnage important.

Actuellement, l'infrastructure ferroviaire entre Pau et Toulouse comporte des rampes d'accès de 23 ‰ conditionnant l'exploitation des trains de marchandise. Cette contrainte oblige les chargeurs à devoir passer par Bordeaux pour rejoindre la Ville Rose.

Ces contraintes sont renforcées par les positions à tendance conservatrices adoptées par l'actuel gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau alertant sur la difficulté d'une exploitation voyageurs et fret sur de telles rampes. Or des exemples de lignes transfrontalières fret, comme sur la ligne de la Maurienne, montrent une exploitation voyageurs et fret avec des vitesses commerciales élevées alors que des sections sont à 30 ‰.



Photo : Le Dauphiné Libéré
Une exploitation possible sur de fortes pentes

L'infrastructure doit aussi limiter au strict minimum les temps de manœuvres et de transbordement afin de rendre le fret ferroviaire le plus compétitif possible par rapport à son concurrent principal sur ce territoire : le routier. Ainsi, une harmonisation de l'infrastructure est nécessaire afin de permettre une interopérabilité totale franco-espagnole. Pour les aspects environnementaux et sociaux, les acteurs locaux sont unanimes quant à l'avantage du rail par rapport à la route, bien qu'ils reconnaissent la compétitivité accrue de la route en raison de sa flexibilité et de sa fiabilité. En ce sens, compte tenu de l'enthousiasme des acteurs interrogés par INECO dans le cadre de son étude, il est indispensable d'éliminer les barrières techniques transfrontalières en mettant en œuvre l'écartement UIC entre les nœuds logistiques ferroviaires, d'origine et de destination.

Certains chargeurs ont souligné l'omniprésence des grands opérateurs SNCF Fret et Renfe Mercancias au détriment de la concurrence via de plus modestes opérateurs. Il serait donc nécessaire de redynamiser le secteur afin de le rendre plus accessible et d'adapter l'offre aux attentes de la demande.

Enfin, les parties prenantes ont affirmé l'importance d'offrir des services multi-clients par l'intermédiaire d'un opérateur privé exploitant la ligne fréquemment. L'existence d'une offre multi-clients est considérée comme l'une des clefs de voute de la réussite économique du fret ferroviaire et de la pertinence de la réouverture de la ligne.

Caractéristiques de l'infrastructure et des services ferroviaires

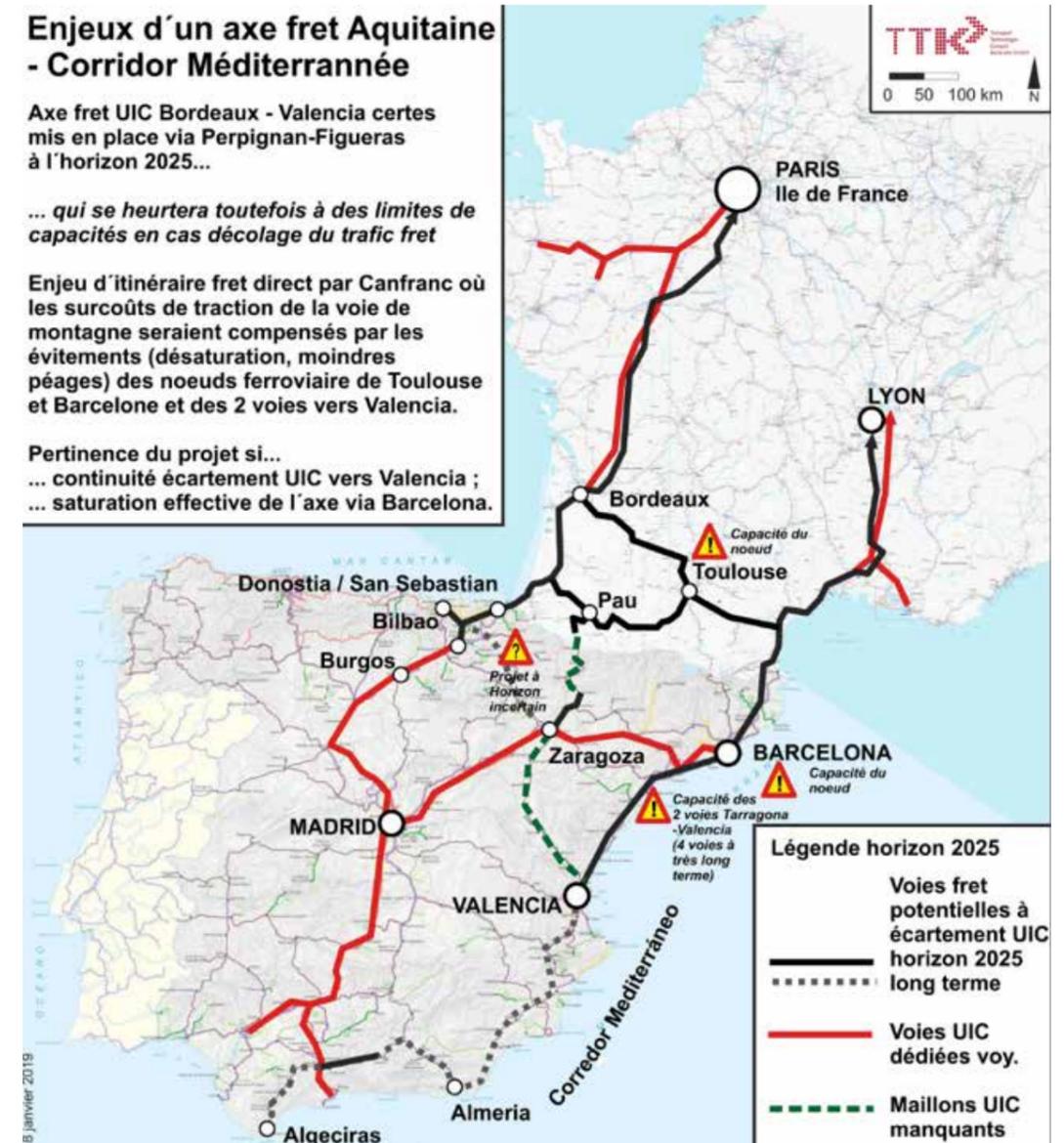
Enjeux d'un axe fret Aquitaine - Corridor Méditerranée

Axe fret UIC Bordeaux - Valencia certes mis en place via Perpignan-Figueras à l'horizon 2025...

... qui se heurtera toutefois à des limites de capacités en cas décollage du trafic fret

Enjeu d'itinéraire fret direct par Canfranc où les surcoûts de traction de la voie de montagne seraient compensés par les évitements (désaturation, moindres péages) des nœuds ferroviaire de Toulouse et Barcelone et des 2 voies vers Valencia.

Pertinence du projet si...
... continuité écartement UIC vers Valencia ;
... saturation effective de l'axe via Barcelona.



Enjeux d'un axe fret Aquitaine - Corridor Méditerranée (TTK)

2.3.2 - L'exploitation fret via un OFP

La nécessité d'un nouvel intervenant ferroviaire

Depuis le début des années 2000, le fret ferroviaire a enregistré une forte régression, principalement en raison :

- du besoin en plage travaux accru pour l'entretien des infrastructures ;
- de l'augmentation des sillons TER conduisant à une raréfaction de la capacité fret ;
- d'une professionnalisation des transporteurs routiers ;
- d'une difficulté de l'offre ferroviaire à répondre efficacement aux exigences et besoins des chargeurs en termes de maîtrise de la chaîne logis-tique.

En conséquence, les grandes entreprises ferroviaires ont recentré leurs activités sur les liaisons longue distance, par train entier, au détriment des autres trafics, financièrement déficitaires.

C'est dans ce contexte que la notion d'Organisme Ferroviaire de proximité (OFP) apparaît en France en 2005 avec le rapport de M. Jacques Chauvineau : Transport ferroviaire du fret et développement territorial, mettant l'accent sur la nécessité d'éviter une contraction de l'offre fret et une fermeture des infrastructures locales affaiblissant dès lors le potentiel économique-industriel de certains territoires et diminution de leur attractivité.

Ce concept d'OFP est inspiré des « short lines » étatsuniennes et canadiennes, à même de répondre au problème de réduction de la desserte de proximité par les opérateurs longue distance. Son rôle est donc de mutualiser les moyens et de créer des synergies locales afin d'organiser la massification du fret émanant d'un territoire. L'OFP permet ainsi de rapprocher le transport ferroviaire du tissu économique local.

Définition du rôle des OFP

L'objectif des OFP est de permettre une baisse des coûts du transport ferroviaire de marchandises, grâce notamment à une structure souple et des employés polyvalents, afin de maintenir ou de développer des dessertes sur des petites lignes aujourd'hui délaissées par les opérateurs de grande distance. Le but est de parvenir à des coûts et à un service concurrentiel avec un service routier de bout en bout.

Dès le rapport de M. Jacques Chauvineau de 2006, le rôle stratégique des OFP a été caractérisé autour des objectifs suivants :

Extrait du rapport Chauvineau « Transport ferroviaire de fret et développement territorial » :

Dans le cadre de cette mission, les acteurs économiques ont précisé l'apport attendu d'opérateurs de proximité et le rôle stratégique qu'ils pourraient jouer :

- **être fédérateurs de trafic** en impulsant, en partenariat avec le tissu économique, une logistique territoriale, mutualisant les moyens, organisant et regroupant les flux émanant d'un même territoire.;
- **réouvrir le marché ferroviaire à courte distance** aujourd'hui abandon-né par la SNCF, car peu compatible avec une organisation centralisée, localisée et conçue pour optimiser les flux à grande distance ;
- **concevoir et mettre en œuvre des organisations et des métiers ferroviaires adaptés** au drainage et à la distribution de proximité, ce qui amène à mettre au point des méthodes de travail adaptées, fondant la notion de cheminot de proximité.
- **Fournir aux clients des prestations locales complémentaires au transport**, contribuant à l'équilibre économique des nouveaux opérateurs et à la création de valeur pour toute la chaîne ferroviaire – vérification de propreté et petit entretien de wagons, du matériel moteur, opérations de chargement et déchargement, entretien d'embranchements, etc.

Périmètre d'intervention des OFP

Le terme d'OFP est un concept ouvert qui n'est défini par aucun statut ou règlement spécifique. Il se définit essentiellement par la différence avec une Entreprise Ferroviaire Nationale organisée autour de trafics de trains complets à longue distance. En conséquence, il n'existe pas de modèle unique d'OFP, ce dernier se définissant en fonction du marché auquel il est exposé, de son périmètre géographique et de la nature du trafic qu'il vise.

Un OFP est ainsi une entreprise (PME ou TPE) combinant des compétences logistiques et ferroviaires pouvant assurer l'une et/ou l'autre des activités suivantes:

Des services de transports, adaptés à son territoire et ses clients :

- Le groupage (ou la distribution) de lots (wagons, caisses mobiles ou conteneurs maritimes) pour constituer des (ou à partir de) trains complets traités par les EF (entreprises ferroviaires) nationales. Les lots peuvent venir (ou être à destination) de clients divers : industriels embranchés, ports maritimes ou fluviaux, plateformes multimodales. Les wagons peuvent être également assemblés (ou dégroupés) à un train de ligne qui ferait de la collecte (ou de la distribution) ;
- La traction de trains complets sur des distances pertinentes, éventuellement des trafics irréguliers ou saisonnier, ou en l'absence d'offre satisfaisante des EF nationales.

A ce titre, un OFP peut offrir des services de transport sur un réseau constitué à partir de :

- une ou plusieurs lignes du Réseau Ferré National (RFN) ;
- un réseau hors RFN (comme un réseau ferré portuaire – maritime ou flu-vial) ;
- un embranchement particulier ou un réseau privé ;
- une ligne à statut spécial (comme les voies ferrées d'intérêt local).

Des services de prestataire gestionnaire d'une infrastructure (PGI), pour le compte :

- de SNCF Réseau sur les lignes fret à faible trafic ;
- d'une autorité portuaire ;
- d'un tiers (réseau local public ou privé hors RFN).

A ce titre, l'OFP peut réaliser les missions suivantes pour l'infrastructure en question :

- l'entretien de l'infrastructure ;
- la gestion de la sécurité ;
- la gestion du trafic.



Photo: RDT 13
Train de fret exploité par l'OFP RDT 13

Avantages d'un OFP par rapport à un opérateur ferroviaire de longue distance

Les OFP jouissent généralement de plusieurs avantages en comparaison avec un opérateur ferroviaire longue distance : ils exploitent sur un périmètre local non couvert par les entreprises ferroviaires nationales, ils offrent des services plus flexibles et économiquement plus viables. De plus, il s'agit d'un modèle éprouvé bénéficiant d'importantes perspectives de développement.

« A la vue du durcissement des objectifs environnementaux, le trafic ferroviaire est d'une part une réponse à la problématique du "tout camion" pour le passage de la frontière et d'autre part permettrait un désenclavement de cette région des Pyrénées. »

M. Georges Strullu,
OFP Sud-Ouest

Les entreprises ferroviaires nationales se sont organisées pour répondre aux besoins des transports sur des longues distances et massifs, sur les axes nationaux et européens ; ils ne sont donc pas nécessairement organisés pour répondre aux besoins qu'une activité locale peut présenter.

En effet, les besoins qui émergent des tissus économiques locaux varient fortement, et cela requiert une structure offrant une certaine souplesse d'organisation pour s'adapter au mieux aux milieux économiques desservis, et des liens rapprochés avec les acteurs locaux. C'est là la raison première de la création d'OFP.

Les OFP présentent donc un avantage certain par rapport aux entreprises ferroviaires classiques pour des activités locales.

Il est estimé qu'environ 50 % du coût provient des interventions en début ou en bout de chaîne (interventions terminales). La maîtrise de cette partie de la chaîne logistique par l'OFP (avec un personnel polyvalent et qualifié, une offre calibrée sur les besoins logistiques locaux, une souplesse et une réactivité gage de compétitivité, une réponse globale) permet d'optimiser les charges liées à ces interventions terminales.

De plus, l'expérience des OFP jusqu'à présent a démontré que le recours à des référentiels adaptés à un prestataire gestionnaire de l'infrastructure pour des lignes à faible trafic peut générer une diminution significative du coût de rénovation et d'entretien des petites lignes.

Ce modèle s'est développé en Allemagne où 250 entreprises ferroviaires sont actives, dont 130 intervenants sur le fret. Ces EF sont pour la plupart des PME comparables aux OFP (seules 15 EF disposent de plus de 5 locomotives), qui proposent des services très divers (manœuvre sur toutes infrastructures, transports régionaux ou nationaux, services particuliers, gestion de l'infrastructure). Toutefois, à la différence des OFP, de nombreuses EF opèrent des trains touristiques ou de voyageurs.

2.4 - Levier structure pour porter le projet

Le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse mobilise de nombreux partenaires, impliqués de multiples manières. Au-delà des principaux partenaires institutionnels qui portent le projet et en financent une grande partie, il convient d'associer également les partenaires locaux pour faire du projet un véritable projet de territoire. En effet, le projet de réouverture permet finalement de réinterroger le type de coopération transfrontalière souhaité, dépassant le cadre du projet de transport. La ligne devient ainsi un élément pour un projet plus large qui viserait à susciter plus de coopération économique et d'échanges culturels entre deux territoires.

Se pose alors la question de la structure qui abritera cette coopération. Une étude (ci-après nommée « étude MIE ») plus approfondie est actuellement en cours dans le cadre du projet « Rétablir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : études en vue de réhabiliter le tronçon ferroviaire transfrontalier Pau – Saragosse » co-financé par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Cette étude doit permettre le choix, puis la création de la structure organisationnelle la plus adéquate pour mener à bien le projet.

Il est donc prématuré, dans le cadre de ce Livre Blanc, de proposer des recommandations définitives sur la structure la plus pertinente.

Cependant, de premiers éléments de réflexion peuvent être présentés

2.4.1 Une structure en charge de la maîtrise d'ouvrage

Compte tenu de la complexité du projet, qui implique des acteurs aux compétences et aux modes de fonctionnement très différents, il apparaît nécessaire qu'une structure organisationnelle réunissant les partenaires principaux, les maîtres d'ouvrage du projet, soit mise en place. Cette structure devra disposer de la personnalité juridique, détenir des moyens propres et être à même de représenter le consortium auprès des autres partenaires, des financeurs et des autorités administratives.

La nature transfrontalière du projet devrait inciter les partenaires à s'orienter vers une structure en capacité d'agir de part et d'autre de cette frontière.

Plusieurs types de structures de ce type existent :

- Le consorcio transfrontalier (Traité de Bayonne (1995))
- Le groupement européen de coopération territoriale (GECT) (Règlement (UE) n° 1302/2013)
- Le groupement européen d'intérêt économique (GEIE) (Règlement (CEE) n° 2137/85)
- La société de projet (Special purpose vehicle – SPV) :
- Societas europeae ou société européenne (Règlement (CE) n° 2157/2001)
- Société d'économie mixte locale (SEML) transfrontalière (Code général des collectivités territoriales articles L1521-1 à L1525-3)
- Société de droit privé française ou espagnole³
- Organisme de droit public français ou espagnol⁴

Une analyse détaillée de ces formes juridiques et de leurs avantages et inconvénients est en cours dans le cadre de l'étude MIE.

Chaque structure sera analysée au regard des attentes et des besoins des partenaires.

2.4.2 La coopération entre les autorités administratives

La coordination des autorités administratives en charge de la sécurité, des forces de police et d'intervention joue un rôle-clé dans la gestion et l'exploitation de la ligne.

Plusieurs structures sont en capacité d'organiser cette coopération transfrontalière et l'étude en cours apportera également des recommandations en ce sens.

Cette coopération peut être envisagée au sein de la structure organisationnelle qui portera le projet, ou au sein d'une autre structure. Parmi les structures externes, une commission intergouvernementale (CIG) entre la France et l'Espagne pourrait être envisagée. Les CIG ne disposent pas de moyens propres, mais peuvent assumer des compétences larges, y compris des compétences régaliennes. En particulier, une CIG peut être reconnue autorité de sécurité ferroviaire au sens du chapitre IV de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire. C'est notamment le cas de la CIG du Tunnel sous la Manche.

³ L'article L. 1115-4 du Code Général des Collectivités Territoriales ouvre la possibilité aux collectivités territoriales françaises d'intégrer des sociétés étrangères

⁴ L'article L. 1115-4 du Code Général des Collectivités Territoriales ouvre la possibilité aux collectivités territoriales françaises d'intégrer des sociétés étrangères

2.4.3 La coopération territoriale

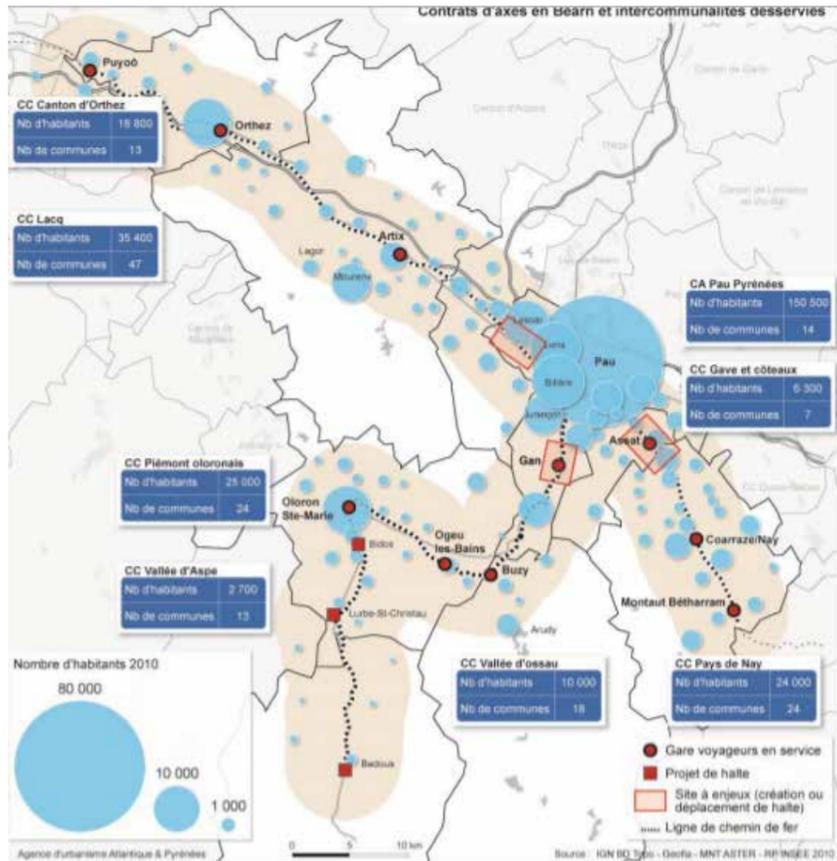
Enfin, le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse doit être adopté et porté par les acteurs locaux, y compris s'ils ne participent pas directement à son financement.

Ces acteurs, publics comme privés, doivent être impliqués pour ancrer le projet dans le territoire. Ces acteurs peuvent être associés de différentes manières.

Il est possible de les intégrer directement à la structure organisationnelle porteuse du projet. L'étude en cours déjà mentionnée dans ce chapitre y reviendra en détails. Toutefois, la structure organisationnelle principale doit être considérée comme le maître d'ouvrage du projet et ne peut donc intégrer un consortium trop large en son sein.

Plusieurs formes de coopération « soft » peuvent s'y adosser pour intégrer des acteurs aussi variés que les collectivités locales, les établissements publics, les futurs bénéficiaires de la ligne (associations d'usagers, entreprises, office du tourisme et autres établissements publics) et plus largement les forces vives du territoire (associations, collectifs, parcs régionaux, agriculteurs, organisations transfrontalières).

Parmi ces formes de coopération, il est possible d'envisager plusieurs outils :



• **Les contrats d'axe** : ils permettent une contractualisation souple entre une autorité organisatrice de transport (AOT) et un territoire. L'objectif est de créer un environnement favorable à l'exploitation d'une solution de transport en impliquant les acteurs du territoire dans le développement d'une solution de transport. La Région ex-Aquitaine a déjà mis en place un tel outil en Béarn.

• Des comités consultatifs organisés par la structure porteuse du projet.

La création d'une seconde entité juridique transfrontalière est également possible (GEIE, SEML transfrontalière, consorcio, GECT) pour organiser la dynamique territoriale autour du projet. Cette option implique cependant une lourdeur administrative importante avec deux niveaux de gouvernance qui peuvent virer au millefeuille administratif.

Mais elle est également déclinable sans création de structure nouvelle. Par exemple, le champ d'intervention d'une structure existante pourrait être étendu (GECT de l'Espace du Pourtalet, Communauté de travail des Pyrénées).

2.5 - Les autres leviers à actionner

2.5.1 Trouver d'autres formes de gestion de l'infrastructure et d'exploitation

Plus diffus que les leviers tourisme ou fret, les formes de gestion de l'infrastructure et d'exploitation influent directement sur les coûts d'exploitation et le trafic. Il est donc indispensable de trouver la forme de gestion de l'infrastructure ainsi qu'un mode d'exploitation le plus pertinent possible pour la réouverture de la ligne.

Dans le domaine ferroviaire, plusieurs types d'écosystèmes co-existent en Europe. La gestion de l'infrastructure et l'exploitation ferroviaire peuvent être totalement séparées. A minima, la législation européenne exige une certaine indépendance du GI (financière, juridique, décisionnelle).

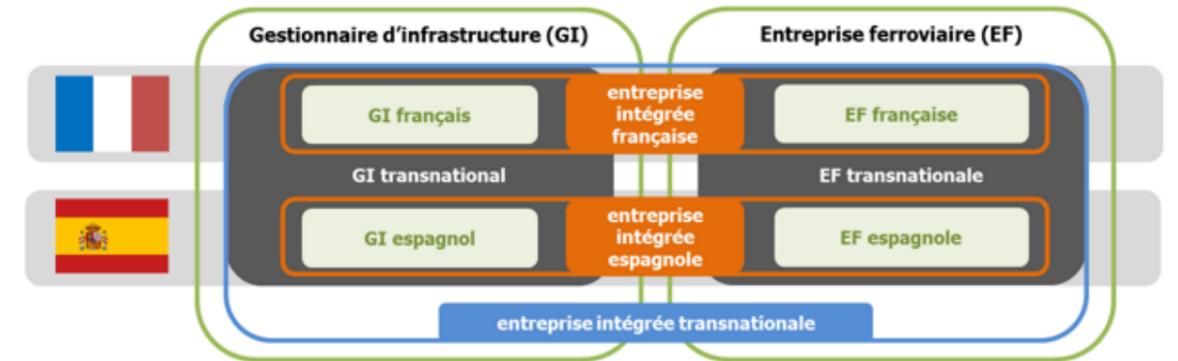
Toutefois, le modèle de l'Opérateur ferroviaire de proximité (OFP) est aussi possible en Europe pour la gestion de lignes circonscrites, comme présenté ci-avant. L'infrastructure et l'exploitation sont alors intégrées dans une seule entité.

Pour la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, des combinaisons transnationales sont également possibles, permettant ainsi d'envisager 9 structures différentes pour cette ligne :

l'étude doit permettre le choix, puis la création de la structure organisationnelle la plus adéquate pour mener à bien le projet.

Il est donc prématuré, dans le cadre de ce Livre Blanc, de proposer des recommandations définitives sur la structure la plus pertinente.

Cependant, de premiers éléments de réflexion peuvent être présentés



Les 9 types d'écosystèmes possibles pour la gestion de l'infrastructure et l'exploitation (Trans-Missions)

> Infrastructure

A ce jour, le modèle dominant en France est la gestion de l'infrastructure ferroviaire entrant dans le RFN par un gestionnaire d'infrastructure unique, en l'état : SNCF Réseau. L'exploitation des services ferroviaires sur le RFN est sous monopole de l'opérateur historique pour le trafic voyageur domestique.

Il est toutefois possible d'envisager d'autres formes de gestion de l'infrastructure si la ligne est sortie du RFN.

> Exploitation en conventionnement

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs va permettre aux autorités organisatrices de faire baisser le prix d'exploitation du service, comme cela fut le cas en Allemagne et en Suède. Le rapport de force opérateur / autorité organisatrice joue désormais en faveur de cette dernière lors de l'ouverture du marché. En effet, le choix d'une attribution par appel d'offres consolide le pouvoir public, renforçant son rôle de donneur d'ordre : l'autorité organisatrice peut ainsi redéfinir le service souhaité, imposer un meilleur système de suivi de la qualité, externaliser certaines fonctions...

Dans un tel marché, les opérateurs sont dans l'obligation d'optimiser leur mode de production et de minimiser la marge bénéficiaire afin d'augmenter leur chance de remporter le marché.

> Opérateur intégré

Il est également intéressant d'envisager la création d'un opérateur intégré pour l'exploitation des trains et pour la maintenance de l'infrastructure. Si la séparation exploitation / maintenance est pertinente pour les lignes à fort trafic, multi-opérateurs, avoir un opérateur intégré a du sens pour les petites lignes puisque le nombre d'opérateurs est plus faible et que le maximum d'économies d'échelles est à rechercher.

La reprise de l'infrastructure et de l'exploitation par un seul et unique acteur est un modèle éprouvé chez nos voisins européens. Certaines autorités organisatrices de transport allemandes ont fait ce choix-là, succès à la clef, que cela soit en milieu urbain, périurbain ou rural :

- AmmertalBahn, depuis 1999 (syndicat intercommunal/DB) : de 700 à 8.800 voy./j.
- Schönbuchbahn 1996 (Transdev) : de 2.000 à 10.000 voy./j.
- Regiobahn 1998 (Regiobahn) : de 512 à 23.100 voy./j.
- Taunusbahn 1993 (HLB) : de 500 à 11.000 voy./j.
- Usedomer Bäderbahn 1995 (DB) : de 700 à 8.770 voy./j.
- TschopautalBahn 2004 (DB) : de 660 à 1.310 voy./j.



Photo : Landkreis Böblingen
La ligne Schönbuchbahn, dont l'AOM a repris l'infrastructure

> Opérateur ferroviaire de proximité

Comme présenté plus haut, les Régions peuvent confier l'infrastructure à un opérateur ferroviaire de proximité afin de sortir des coûts d'exploitation lourds de SNCF Réseau et de bénéficier de l'expertise locale de l'OFP.

> Opérateur en Régie

Pour l'exploitation de la ligne, l'autorité organisatrice peut décider de créer un opérateur interne plus ou moins autonome. Ainsi, de la régie à la société publique locale en passant par l'établissement public ou la société anonyme à économie mixte, les pouvoirs publics ont à leur disposition différents modèles de gestion de service public. L'opérateur interne permet d'avoir une gestion au plus près des citoyens, une plus grande transparence. Toutefois, dans ce mode de gestion, les risques industriels sont portés par l'autorité publique, et un risque de recyclage politique et d'affaiblissement de la productivité peut exister.

Dans cette perspective, la Région Sud - PACA a repris en régie une partie de son service régional de transport ferroviaire via les Chemins de Fer de Provence. Exploités auparavant par une filiale de Veolia / Transdev, la Région a décidé en 2012 de reprendre à son compte l'exploitation du service afin d'avoir une maîtrise accrue de ce service, tout en jouissant de la souplesse qu'offre un personnel sous contrat privé. On retrouve également l'exploitation en régie des réseaux de transports dans l'urbain en France. Il est donc tout à fait envisageable d'exploiter un service ferroviaire de voyageurs en se passant de l'opérateur historique ou de ses concurrents traditionnels.



Photo : Le Point
Les CF de Corse exploités en Régie

2.5.2 Internaliser les effets externes

Le trafic routier transpyrénéen pose des problèmes importants de pollution qui sont accrus par l'environnement montagneux. Une tarification des coûts de l'infrastructure est en place sur certains axes importants en France comme en Espagne, par exemple avec les concessions autoroutières. Toutefois, ces deux Etats n'ont pas encore développé les outils de prélèvements financiers qui permettent de cibler les coûts externes du trafic routier, tels que :

- Congestion ;
- Accidents ;
- Nuisances sonores ;
- Pollution de l'air, notamment oxydes d'azote ;
- Impacts sur l'environnement ;
- Impacts sur le climat, dus aux émissions de gaz à effet de serre.

De son côté, l'Union européenne a défini un cadre réglementaire pour l'internalisation des coûts externes. Il s'agit de la Directive de 1999 révisée en 2011 dite *Eurovignette*. Mais ce cadre n'est pas obligatoire en ce sens qu'il appartient précisément aux Etats de décider de mettre en œuvre un système de redevances pour couvrir les coûts externes. Dans sa forme actuelle, la directive Eurovignette n'impose pas non plus de mettre en place un système d'internalisation des coûts directs (construction, entretien, maintenance des infrastructures). Chaque Etat membre peut décider de mettre en place un droit d'usage (communément appelé vignette) basé sur la durée d'utilisation ou une redevance d'infrastructure (dont la forme la plus commune est le péage) basée sur la distance parcourue.

En France, on se souvient du fiasco de l'Ecotaxe qui a laissé des souvenirs amers et une facture salée. Il faudra une forte volonté politique pour imposer un schéma similaire à l'avenir. En Espagne, les gouvernements de gauche comme de droite ont régulièrement dénoncé les vignettes comme une mesure favorisant les pays de transit qui perçoivent des revenus accrus "sur le dos" des pays de la périphérie.

Sans rentrer dans des considérations idéologiques, il peut sembler logique que **l'application des principes du pollueur-payeur et de l'utilisateur-payeur constituent un levier important du report modal de la route vers le rail**. Plusieurs études commandées par la Commission européenne ou par l'ONG Transport&Environment en attestent tout en précisant qu'il faut des conditions strictes pour dépasser le simple gain d'efficacité de la route et dé-clencher un report vers des modes plus doux⁵. C'est d'autant plus vrai si des majorations sont appliquées pour les zones montagneuses.

Le mode ferroviaire paie l'usage de chaque kilomètre circulé (redevance d'accès à l'infrastructure). Ce n'est pas le cas de la route nationale qui emprunte le tunnel du Somport et qui ne fait l'objet d'aucun péage. Pourtant d'autres tunnels de montagne tels que le Fréjus imposent des redevances élevées : les véhicules légers payent près de 50 € et les poids lourds payent au moins 163 € (jusqu'à 900 € pour les convois exceptionnels).

Le signal-prix pourra montrer son efficacité une fois que des alternatives crédibles à la route seront en place. En attendant, une tarification majorée de l'infrastructure routière peut permettre de lever une partie des financements nécessaires à la réhabilitation de la voie ferrée (exemple du tunnel du Gothard). L'affectation claire des nouvelles ressources est d'ailleurs un facteur majeur d'acceptabilité pour les usagers.

Les systèmes de perception et de contrôle ne doivent pas ralentir le trafic. Des portiques comme ceux de la Maut allemande permettent de conserver le trafic à vitesse constante. Toutefois, ils représentent un investissement qui n'est pas envisageable sur une section isolée du réseau routier français ou espagnol. Pour être rentable, ils doivent être déployés à grande échelle. C'est également ce qui incitera les transporteurs à s'équiper des On-Board-Units comme en Belgique.

U même si le parc ne s'est jamais réellement posé la question sur ses intérêts propres, il apparaît évidemment que l'arrivée du train pourrait permettre de baisser le nombre de camions à travers le report modal route/rail. Sachant que le Parc est un territoire abritant certaines espèces sauvages fragiles (faune et flore), ce serait une chose positive."

M. Tisseire,
Directeur du Parc National des Pyrénées

⁵ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/docs/2017-05-support-study-ia-revision-eurovignette-dir.pdf>

LIVRET 2

Mise en œuvre des leviers de développement

3.1 - Plan d'actions sur le volet tourisme

Ce plan d'actions concernant le volet tourisme est constitué de deux parties. En effet, pour que ce levier joue pleinement son rôle, il faudra s'assurer de la mise en place d'un bassin touristique commun qui pourra être structurée par un train touristique.

3.1.1 La mise en place d'un bassin touristique commun...

Le rôle des Régions Nouvelle-Aquitaine et Aragon dans la mise en place d'un bassin touristique commun est duel. D'une part, elles peuvent avoir une place d'acteur principal mais d'autre part, elles ont également un rôle plus effacé mais non moins important, celui d'impulser une dynamique de projet.

Les Régions comme autorités porteuses du projet ferroviaire.

Les Régions, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité, se doivent d'être l'acteur principal porteur de ce projet de réouverture. Pour cela, elles pourront user pleinement de leur compétence transport afin de favoriser des solutions innovantes en matière d'accès à la mobilité au service des touristes.

A l'instar de la mobilité quotidienne, la mobilité touristique évolue en permanence, que cela soit au niveau de l'usage ou de l'offre. Cela se traduit notamment par le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle : autocars, covoiturage, transports électriques et mobilités douces.

Pour les destinations touristiques de part et d'autre de la frontière, le développement de solutions alternatives, innovantes représente une réelle opportunité, permettant de désenclaver certaines parties du territoire et de le rendre accessible via le marché touristique. Sur le territoire de la Vallée d'Aspe, certains acteurs ont créé des solutions comme le « Rezo Pouce », ou encore la navette mise en place chaque jeudi (jour de marché) par la communauté de communes du Haut-Béarn.

L'objectif est donc d'améliorer l'accès aux différentes destinations touristiques, de proposer aux clientèles touristiques des offres de mobilités écoresponsables, et de mieux connaître les flux touristiques afin de proposer l'offre la plus pertinente sur le territoire.

A cette fin, les Régions se doivent d'agir comme une véritable autorité organisatrice et se rapprocher des différents partenaires potentiels, aussi bien publics que privés, en proposant et soutenant les investissements matériels et immatériels nécessaires aux initiatives permettant de développer la mobilité touristique. Cela peut passer par divers canaux :

- Développement de l'autopartage, favoriser l'usage des mobilités douces ;
- Multiplier les aires multimodales touristiques ;
- Étudier les flux touristiques pour être à même de mieux les gérer ;
- Assurer la communication de l'offre totale de transports auprès des parties prenantes territoriales et de la clientèle touristique.
- Impulser une dynamique locale de projets

Le rôle des Régions ne peut se limiter à celui de porteur du projet ferroviaire. Elle doit également laisser les acteurs du territoire être force de proposition afin de garantir leur motivation dans ce grand projet de réouverture. Dès lors, les Régions pourront supporter, soutenir les différentes actions locales, telles que l'action sur la performance des entreprises, la mise en œuvre des programmes d'actions collectives coordonnées des filières, le développement de l'agritourisme...

« La réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse permettra, à minima, le maintien d'activités dans la vallée d'Aspe. En effet, la ligne ne portera pas le développement à elle seule, mais sera un catalyseur d'activités existantes qu'il permet de consolider ou accompagner. »

MM. Florent Kunc et Etienne Picher,
SNCF Réseau

« L'histoire de la ville de Canfranc est étroitement liée au ferroviaire. Les politiques et commerçants en place sont favorables à la réouverture et y voient un potentiel développement économique. Ce développement permettra de redynamiser ce territoire de fond de vallée. »

M. Fernando Sanchez Morales,
Maire de Canfranc

Le secteur touristique se caractérise par un maillage important du territoire par des structures de natures diverses : associations, offices de tourisme, TPE et PME... Par manque de moyens, certains de ces acteurs ne peuvent mettre en place des projets ambitieux et / ou des projets à moyen et long terme. Les Régions peuvent ici jouer un rôle de soutien afin d'améliorer la compétitivité et l'attractivité des parties prenantes. Pour cela, elles se doivent, au titre de leur compétence économique, de paraître auprès des acteurs comme des garantes de leur développement qualitatif et quantitatif. Ainsi, l'action publique doit développer la dimension stratégique des projets d'entreprises touristiques, sécuriser la faisabilité technique, financière et commerciale, et répondre aux besoins de financement des entreprises et des associations via une ingénierie de projets. Différentes actions sont possibles, en développant des partenariats avec les établissements bancaires, l'Agence de développement économique, les autres collectivités territoriales et leurs groupements :

- Financer les prestations externes de conseil et les projets revêtant un caractère structurant pour le territoire ;
- Faciliter l'accès à des diagnostics stratégiques et financiers, via la mise à disposition de moyens humains ou de subventions, afin que les acteurs se dotent d'un business plan cohérent et pertinent ;
- Soutenir la création d'emplois pérennes ;
- Accompagner les projets de développement pluriannuels.

Impulser une dynamique locale passe également par le développement d'un tourisme « 4 saisons ». Le tourisme étant un facteur d'équilibre territorial, économique et social, l'enjeu est de permettre aux territoires d'être tout au long de l'année attractifs. La distinction entre haute et basse saison doit être réduite à son minimum. Le développement du tourisme sur les « ailes de saison » pourrait permettre aux parties prenantes locales de s'assurer une activité satisfaisant sur l'ensemble de l'année.

La Région Nouvelle-Aquitaine a fait de la question du tourisme quatre saisons dans le massif pyrénéen une de ses priorités⁶ et a déjà décidé d'accompagner les acteurs, humainement et financièrement, dans le développement de ce type de tourisme.

Pour favoriser cela, il est souhaitable que les acteurs publics (Régions, Départements...) puissent :

- Continuer d'accompagner financièrement et humainement une nouvelle stratégie "4 saisons" des acteurs du tourisme ;
- Soutenir la création de clusters touristiques locaux permettant de mettre en place des pôles de compétitivité touristiques territoriaux ;
- Développer les offres culturelles et artistiques en basse saison afin d'assurer l'attractivité du territoire ;
- Constituer un réseau d'acteurs locaux, publics et privés pour créer un environnement favorable à l'échange des bonnes pratiques.

Enfin, un plan d'actions complémentaire doit se concentrer sur le développement de l'agritourisme avec un double objectif : valoriser les produits du terroir grâce à l'attractivité du territoire et faire profiter les territoires de la notoriété des produits.

La Région Nouvelle-Aquitaine soutient déjà l'agritourisme au sein de son territoire, et plusieurs aides sont disponibles pour les acteurs agricoles et touristiques souhaitant enrichir l'offre. Ainsi, afin d'accompagner le développement d'une offre touristique structurée sur le territoire et d'accompagner la création de contenu d'interprétation et / ou de découverte de circuits de production pour le grand public, la Région aide au financement de certaines dépenses (optimisation énergétiques, prestations extérieures de conseil, équipement d'accueil individuel ou collectif...) sous certaines conditions (éco-conditionnalité et responsabilité sociétale) et engagements de la part du bénéficiaire.

Avec l'aide des organisations professionnelles agricoles, les collectivités locales et les professionnels du tourisme, la Région doit apporter son soutien afin de réaliser ce double objectif :

- Structurer les acteurs de l'agritourisme et de l'œnotourisme en développant l'ancrage territorial des projets, en renforçant les partenariats entre le monde agricole et celui du tourisme, afin de créer des synergies permettant la mise en place de stratégies collectives ;
- Renforcer/ Continuer l'accompagnement des structures agricoles volontaires dans les transformations nécessaires à la diversification de leurs activités à même de favoriser le tourisme, via la promotion des produits, la réalisation d'événements ou l'élaboration d'outils touristiques numériques.

⁶ Région Nouvelle-Aquitaine, Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs

3.1.2 ...structuré par la mise en place d'un train touristique

Dans le cadre du Livret I et les leviers d'action, il a été souligné la nécessité de la mise en place d'un train touristique permettant à la fois d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure et de faire de la ligne Pau – Canfranc – Saragosse un projet de territoire. A cette fin, certaines mesures devront être suivies afin de s'assurer de la pertinence du projet, à la fois dans son essence et dans sa consistance.

La concertation préalable des acteurs est primordiale dans la mise en place d'un train touristique. De part et d'autre de la frontière, il est indispensable de sonder les parties prenantes ainsi que les parties intéressées, afin de connaître leurs ambitions quant à ce projet, mais aussi dans quelles mesures elles souhaitent participer à cette aventure. L'atelier public est un événement majeur pour s'assurer de cette concertation. Toutefois, cette concertation ne peut être que ponctuelle et il sera utile d'assurer cette concertation tout au long de ce projet de réouverture.

Simultanément au cours des différentes concertations effectuées, une offre potentielle devra être définie, co-construite avec les acteurs locaux. Cette définition doit se faire via une étude de marché afin d'être en mesure de répondre aux attentes des touristes sur ce territoire. La co-construction permettra quant à elle aux acteurs locaux de s'emparer pleinement de ce projet de train touristique en intégrant donc les atouts du territoire par le biais de visites, dégustations, activités sportives ou culturelles,...



Photo : LATP Val di Non
Le train des Châteaux dans le Trentino propose un package touristique complet associé au train

Cette concertation et cette co-construction permettra aux Régions de pouvoir déterminer avec précision l'offre de train touristique qu'elles souhaitent développer, en tant qu'autorités organisatrices. En fonction de l'appropriation faite par les acteurs de ce projet, les Régions auront une visibilité sur la consistance de son offre de train touristique. L'objectif souhaitable, à la fois pour les Régions et la société civile, est la mise en place d'un train touristique global, à l'instar du Train des Châteaux italien, qui pourrait prendre dans un premier temps la forme suivante :

Proposer une offre samedi et dimanche d'avril à septembre pour commencer comprenant à minima :

- Visite de la gare de Canfranc ;
- Visite du Fort du Portalet ;
- Un repas dans une cave avec dégustation de vins du Jurançon + fromage de brebis et pain de Bedous
- Randonnée sur le chemin de la Mature (étude Faune et Flore).

Le format de visites train + cars est évidemment à exploiter. Enfin il semble fondamental de jouer sur les aspects Marketing en nommant ce projet « Train des Pyrénées ? » L'exemple du Train des châteaux montre que la « marque » est fondamentale.

Dans un second temps, il peut être intéressant de voir les prolongements éventuels en déclinant le train touristique en de nombreuses offres de qualité étant donné les possibilités offertes par la vallée. Pour rappel, le Train des Hirondelles propose une dizaine de formules pour tous les publics) :

- Coupler l'offre train + nuit dans l'hôtel de luxe de Canfranc ;
- Train des Pyrénées de Neiges : Offre hivernale avec formule ski vers les pistes de Canfranc ;
- S'équiper d'un matériel type toit panoramique comme sur le Bermina Express ?

Aux acteurs locaux, notamment dans le cadre de l'Atelier Public, de faire preuve d'initiatives et de fantaisies, c'est ainsi que naissent de beaux projets innovants, complets et financièrement viables.

Dans la création et la détermination de son offre, il est nécessaire pour les Régions Nouvelle-Aquitaine et Aragon d'estimer les contraintes liées à l'exploitation, que ces dernières soient techniques, politiques ou financières.

Enfin, il est obligatoire dans le cadre de la mise en place d'un train touristique, d'estimer avec précision les coûts et les recettes préalables de cette exploitation. Le Train des Châteaux nous donne une nouvelle fois une excellente source d'inspiration puisque 83 % des coûts sont couverts par les recettes issues de la vente des billets.

3.2 - Plan d'actions sur le volet fret

A l'instar de ce qui a été présenté sur le tourisme, le Livret II du présent Livre Blanc a comme objectif de présenter un plan d'actions pour le volet fret. Ce plan d'actions fret peut se présenter en trois orientations stratégiques : un accompagnement pour la transformation de la supply chain des entreprises, une pérennisation et un développement des activités de distribution et de collecte ferroviaire locale et enfin, encadrer le développement des pôles multimodaux logistiques.

3.2.1 - Accompagnement pour la transformation de la supply chain des entreprises

Le diagnostic effectué lors du Livret I a montré l'inadaptation des trains entiers / longue distance fret aux besoins logistiques du tissu économique local concerné par la réouverture de la ligne Pau - Canfranc - Saragosse. Il s'agit donc d'aboutir, de tendre vers une meilleure offre de transport ferroviaire afin de rendre ce dernier économiquement et logiquement pertinent. Cela passe par un accompagnement des entreprises pour favoriser la mutualisation, de faire émerger des logiques collaboratives entre chargeurs, prestataires logistiques et clients finaux.

L'évolution de l'organisation industrielle pousse les entreprises à être en mesure de proposer leurs produits au bon moment et au meilleur coût tout en maîtrisant les coûts logistiques. La mutualisation des flux peut être une solution pour optimiser les moyens logistiques, réduire les surcoûts liés aux fréquences de livraison et l'empreinte écologique du transport.

La mutualisation nécessite des processus complexes et difficiles à mettre en œuvre, à la hauteur des enjeux. Ainsi, pour favoriser les logiques collaboratives, il faut :

- Recenser les entreprises potentielles intéressées par la démarche ;
- Identifier les gains de productivité et communiquer sur l'aspect gagnant / gagnant de cette mutualisation ;
- Garantir le secret des affaires.

Pour ce plan d'actions, il est nécessaire de suivre les étapes suivantes :

- Mettre en place un réseau d'experts à même d'appréhender les défis et les clefs de réussite de cette mutualisation ;
- Identifier les groupes d'entreprises pouvant adhérer à cette démarche ;
- Financer des études de faisabilité.

Dans cette action, les Régions doivent agir en véritable chef de file afin de rassurer les acteurs sur la réalité du projet et sur sa faisabilité. Les Régions pourront s'appuyer sur les différentes associations professionnelles et les CCI pour mener à bien ce plan d'actions.



Pâturage dans le Col du Somport

3.2.2 - Pérenniser et développer les activités locales de collecte et de distribution ferroviaire

Ce plan d'actions a pour objectif d'identifier les facteurs clés de succès d'un fret ferroviaire local, conformément aux attentes des acteurs économiques identi-fiées lors du diagnostic du Livret I.

La pérennisation et le développement des activités locales de collecte et de distribution permet de garantir aux acteurs locaux une offre fret ferroviaire diffuse, à même de répondre aux besoins des TPE / PME présentes sur le territoire. Ainsi, le tissu économique local continue à être irrigué, et cela crée un environnement favorable à l'intermodalité fer / route.

Pour cela, les Régions Nouvelle-Aquitaine et Aragon doivent mener cette action en véritable leader en adoptant un schéma régional fret afin répondre au scepticisme des chargeurs locaux en montrant que l'action publique a compris l'étendue des défis auxquels ils font face quotidiennement. Ainsi, il est indispensable, avant et au cours des travaux de réouverture de la ligne de :

- Définir et analyser le marché pour consolider et massifier les flux transférables sur le ferroviaire ;
- Communiquer sur les offres proposées aux chargeurs et sur les gains de compétitivité à attendre du transport fret et intermodal ;
- Adapter et configurer les offres au plus près des attentes des acteurs économiques en assurant un fret ferroviaire inclusif.

Les Régions pourront s'appuyer sur les CCI, les fédérations d'entreprises et les professionnels de la logistique afin de garantir la pertinence de l'action.

3.2.3 - Encadrer le développement des pôles multimodaux logistiques

Du « tout ferroviaire » au « tout routier », la réponse pertinente aux enjeux logistiques, économiques, sociaux et environnementaux se trouve dans le développement du transport combiné sur le territoire régional, de part et d'autre de la frontière franco-espagnole.

L'action des Régions est alors d'encadrer ce développement des pôles multimodaux afin d'apporter une solution logistique concrète, durable et économiquement pertinente. Souple et polyvalent, le transport combiné favorise l'intermodalité avec tous les bénéfices que l'on peut attendre à la fois de la route et du fer.

Dans cette optique, il est utile d'anticiper et de préparer les futurs besoins de transport des entreprises et industries, tout en intégrant leurs contraintes et leurs attentes afin de les rassurer sur la capacité des pouvoirs publics à leur garantir un environnement stable et favorable à leurs activités.



Un exemple de pôle multimodal logistique à développer

Compte tenu de la temporalité du projet de la réouverture de la ligne Pau - Canfranc - Saragosse, il est nécessaire de mettre en place un comité d'experts composé d'entreprises, de professionnels de la logistique, d'acteurs locaux et des collectivités locales afin de :

- Définir les attendus sur un site multimodal devant répondre à la fois à des impératifs de transport local et international de marchandises ;
- Structurer le transport de marchandises autour de 4 ou 5 pôles multimodaux ;
- Elaborer les cahiers des charges fixant les conditions d'éligibilité des projets à financement régional pouvant déboucher sur un appel à projets dès lors que les usages, la complémentarité des sites et l'exploitation ferroviaire sont garanties.

3.3 - Plan d'actions sur la structure porteuse du projet

Une étude (ci-après nommée « étude MIE ») plus approfondie est actuellement en cours dans le cadre du projet « Rétablir les liaisons manquantes entre la France et l'Espagne : études en vue de réhabiliter le tronçon ferroviaire transfrontalier Pau – Saragosse » cofinancée par le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Cette étude proposera dans un premier temps un descriptif des jalons de montage des structures organisationnelles les plus pertinentes. Cette étape sera finalisée à la fin de l'année 2018. Lorsque la structure aura été choisie, les prestataires mandatés pour la réalisation de l'étude MIE accompagneront le montage et la mise en place de la structure. L'objectif est de créer cette structure avant le 31 décembre 2020.

Cependant, dès à présent, les partenaires peuvent échanger sur le meilleur moyen d'impliquer les acteurs locaux. Ils pourront s'inspirer des :

- Bonnes pratiques : implication des territoires, faire intervenir la structure lorsqu'elle apporte une vraie valeur ajoutée, caractère permanent de la structure et personnalité juridique.
- Mauvaises pratiques : éviter les millefeuilles, les déséquilibres entre partenaires, les potentiels conflits d'intérêt, la politisation de la structure au préjudice de ses compétences techniques...

L'atelier de restitution de ce Livre Blanc sera une étape clé de ce processus. L'ensemble des parties prenantes seront invitées à s'exprimer et une solution devra émerger.

En amont de cet atelier, les maîtres d'ouvrage peuvent dès à présent étudier les solutions en leur possession pour formaliser le partenariat. Ils seront amenés à valider avant la fin 2018 un premier classement des structures de gouvernance les plus adaptées au projet de réouverture de ligne, mais également des schémas de gestion et d'exploitation de la ligne (voir ci-dessous). Ces activités sont intrinsèquement liées à la gouvernance transfrontalière dont les contours sont à définir.

La Région Nouvelle-Aquitaine pourrait par exemple présenter le contrat d'axe mis en place en Béarn aux autres partenaires, puis lors de l'atelier. Un mémorandum d'accord pourrait alors être signé engageant les parties prenantes dans une démarche constructive en vue de la signature d'un contrat d'axe transfrontalier. Ce mémorandum devra être ouvert pour permettre l'adhésion de nouveaux acteurs à l'avenir.

Sans être engageant juridiquement, ce type d'outil permettrait de structurer les forces vives du territoire autour du projet pour mieux s'en saisir.

3.4 - Plan d'actions des autres leviers

Enfin, en dehors du tourisme, du fret, et de la structure porteuse, d'autres plans d'actions sont à étudier, tant au niveau des formes de gestion de l'infrastructure et de l'exploitation que sur l'internalisation des effets externes.

3.4.1 - Trouver d'autres formes de gestion de l'infrastructure et d'exploitation

Régionalisation de l'infrastructure, sortie du RFN

Face aux difficultés rencontrées avec le gestionnaire d'infrastructure classique (SNCF Réseau) en termes d'efficacité, la question de la régionalisation de la ligne doit être examinée avec le plus grand soin. Cette action jouit de plusieurs avantages :

- La régionalisation rapproche la prise de décision des citoyens sur un modèle éprouvé et permet d'associer les pouvoirs locaux : agglomérations, communes... ;
- La décentralisation des moyens financiers est une des clés de succès du renouveau du tramway en France (mais aussi celle des chemins de fer suisses) ;
- Elle favorise l'identification des citoyens et politiciens à leur ligne ferroviaire ;
- Elle diversifie le savoir-faire dans le secteur ferroviaire et permet de ne plus être assujéti à la position de force de SNCF Réseau.

Cependant, pour mener à bien cette régionalisation, il est nécessaire que les pouvoirs publics disposent des moyens nécessaires pour mener à bien un tel projet.

La question de cette régionalisation doit être pensée au plus tôt. Si les Régions souhaitent considérer cette opportunité, il est conseillé de :

- Financer une étude de faisabilité mettant en avant le montant des ressources et la soutenabilité des charges afin de garantir la pertinence de l'action ;
- Monter en compétence, via la formation et le recrutement sur la gestion de l'infrastructure, avant la réouverture de la ligne ;
- Chercher activement des recettes et faire preuve de créativité pour diversifier les sources : fret inclusif, trains touristiques...

Exploitation

Pour l'exploitation, la Région peut mener deux plans d'actions en fonction de la temporalité.

A court terme, la Région doit au plus vite mettre au point une stratégie pour assurer la mise en concurrence du réseau TER lors de la prochaine convention avec la SNCF. A cette fin, la Région devra également décider les contours des allotissements et sur quelle temporalité elle voudra travailler. Dans le cadre du découpage du réseau, la Région devra réfléchir à la pertinence d'intégrer ou non la ligne Pau – Canfranc à un lot, ou à l'isoler pour un appel d'offres propre, une fois que la ligne sera exploitable. A ce titre, lors de la rédaction de l'appel d'offres, les pouvoirs publics devront décider la consistance du service objet de cette mise en concurrence : exploitation, gestion de l'infrastructure, ou appel d'offres intégré. Enfin, la Région devra également apprécier la pertinence économique et politique d'une exploitation de la ligne via un opérateur interne.

A plus long terme, une fois la ligne mise en état, il est conseillé à la Région d'effectuer un appel à manifestation d'intérêts afin de sonder les éventuels partenaires, à l'instar de ce qu'a fait la Région PACA pour l'exploitation de son service ferroviaire régional de voyageurs. Le recrutement et la formation des agents régionaux seront nécessaires à un suivi performant du contrat et de l'appel d'offres. Enfin, il restera à la région à lancer les procédures de commande publique.

Opérateur ferroviaire de proximité

L'Opérateur Ferroviaire de Proximité implanté à Bayonne pourrait trouver un intérêt à assurer l'exploitation de la ligne, du fait de sa proximité et de sa connaissance des enjeux socio-éco et des chargeurs potentiels présents sur le territoire. Cependant, à ce stade de l'étude on ne peut pas affirmer que l'OFP Sud-Ouest serait motivé pour l'exploitation de cet axe. Le plan d'actions pourrait donc être le suivant (approximatif et volontairement flou, sans hypothèses financières ou temporelles). Il faudrait alors dès que possible :

- Faire une analyse de marché sur les OFP potentiellement intéressés par la ligne PCS (Pau - Canfranc - Saragosse), sous forme d'Appel à Manifestation d'Intérêts;
- Déterminer leur degré d'implication à travers notamment une étude de faisabilité ayant pour objectif de pointer leur capacité pour la gestion et la maintenance de la ligne, mais également pour les possibilités d'avoir des locomotives en renfort de traction fret sur les portions les plus pentues et enfin voir s'ils ont ou non un intérêt pour l'exploitation des trains de voyageurs.
- Discuter avec l'OFP Sud-Ouest sur ses intentions une fois la ligne rouverte.
- Agir en partenariat avec l'OFP Sud-Ouest comme acteur ferroviaire local.



L'OFP Sud-Ouest, un acteur important pour l'exploitation fret du projet

3.4.2 Internaliser les effets externes

Il convient ici d'ouvrir la réflexion. L'internalisation des coûts externes est la concrétisation du principe de pollueur-payeur. Le principe d'utilisateur-payeur se concrétise quant à lui par des systèmes de redevance d'infrastructure (péage ou vignette).

Ces deux systèmes offrent les mêmes avantages :

- Favoriser le report modal en augmentant le coût d'utilisation de la route qui bénéficie pour l'heure d'un avantage comparatif sur le rail, soumis lui à des péages obligatoires ;
- Dégager des financements pour la réalisation du projet.

Il semble donc, à première vue, intéressant de mettre en œuvre ces différents leviers d'actions. Cependant, le moment est extrêmement délicat.

Premièrement, la Commission européenne a proposé le 31 mai 2017 une révision de la directive Eurovignette. Les co-législateurs (Conseil de l'Union européenne et Parlement européen) travaillent actuellement sur le texte. La Commission, soutenue par le Parlement européen, souhaite étendre cette directive à un ensemble plus large de véhicules, interdire à terme les droits d'usage et développer les redevances pour coûts externes. Les États membres ne sont pas favorables à ces propositions. Aussi, le cadre légal européen à venir est très incertain.

En outre, le gouvernement français, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilité (LOM)⁷, réfléchit à la mise en place d'une vignette poids lourds sur l'ensemble de son territoire. Le 19 octobre, Elisabeth Borne a rencontré les organisations de transports routiers pour leur présenter les projets de financements des transports. L'objectif est de dégager 500 millions d'euros supplémentaires pour financer l'AFITF. Le gouvernement travaille sur deux hypothèses : une vignette poids lourds et une hausse de la TICPE. La vignette serait imposée aux poids lourds de plus de 12 tonnes circulant en France. Les montants évoqués sont de 430 euros par an pour les véhicules à 3 essieux et 1 200 euros pour les véhicules à 4 essieux et plus.

Or, la directive Eurovignette en vigueur interdit strictement la superposition d'une redevance d'infrastructure et d'une vignette. Il est donc peu probable, à ce jour, que l'État français s'engage dans une procédure de création d'un péage sur la RN134.

Cependant, la directive Eurovignette en vigueur autorise la mise en place de péage sur **certains ouvrages d'art**, tels que les tunnels routiers, y compris lorsqu'une vignette est instaurée. L'hypothèse d'un péage pour l'utilisation du tunnel du Somport est donc envisageable.

Mais de l'autre côté de la frontière, le gouvernement espagnol s'est engagé dans une politique de suppression de plusieurs péages routiers, la tendance n'est donc pas à la création de nouvelles redevances d'infrastructure. De plus, l'annulation du péage routier mis en place par la Diputación de Guipuzkoa en janvier 2018 par le Tribunal supérieur du Pays Basque en avril 2018 crée une insécurité juridique pour la mise en place de tout nouveau péage, dans l'attente de la décision de tribunal suprême espagnol.

En outre, la mise en place d'un péage dans le Tunnel du Somport nécessitera l'approbation de la commission intergouvernementale en charge du tunnel, qui n'y est pas favorable.

Quand bien même l'ensemble de ces incertitudes légales étaient levées, la création d'un tel péage pourrait entraîner des effets non désirés. La réouverture de la ligne ferroviaire est prévue pour 2025, dans le scénario le plus optimiste. Or, instaurer un péage plusieurs années avant la possibilité de tout report modal pourrait inciter les opérateurs à s'orienter vers de nouvelles routes logistiques, qui les détourneraient alors de la traversée des Pyrénées par le col du Somport.

⁷ Les modalités de la vignette poids-lourds annoncées fin octobre, Euractiv, 27/09/2018

⁸ El TSJPV anula el peaje de la N-1 para camiones a su paso por Gipuzkoa, El Diario Vasco, 14/04/2018



Le lac d'Estaens (Ibón de Estanés)

4 Synthèse

4.1.1 - Synthèse sur les leviers

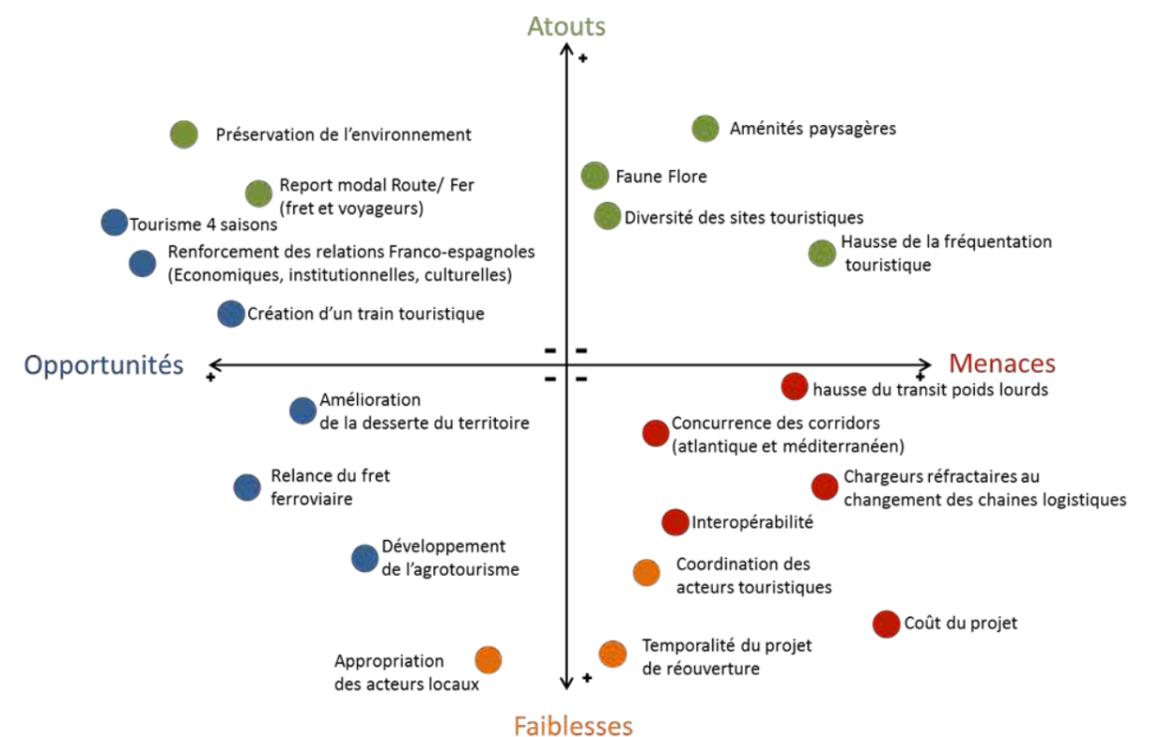
Les leviers de développement présentés montrent que les actions doivent être menées à différentes échelles :

- **Supranationale** avec les négociations européennes sur les conditions d'internationalisation des coûts externes de la route ;
- **Nationales** avec la nécessaire volonté de l'Espagne et de la France de financer l'infrastructure ferroviaire ;
- **Régionales** avec les outils à disposition de Nouvelle-Aquitaine ou Aragon quant à la mise en place d'une éventuelle écotaxe régionale ou encore la création d'une société de projet dédiée à la réouverture du trafic ;
- **Locales** avec l'appropriation des acteurs notamment industriels et touristiques quant à l'intérêt de la réouverture pour le développement du territoire et de leurs activités.

À la multiplicité des échelles s'ajoute une diversité importante quant à la nature des actions à mener :

- Décisions législatives et réglementaires sur des aspects :
- Environnementaux (taxation poids lourds) ;
- Techniques/Transport (mise en place d'une société de projet, organisation du marché ferroviaire, sortie probable du RFN) ;
- Communication et valorisation du patrimoine et de la culture locale ;
- Mutualisation des ressources industrielles (fret) et touristiques à travers une structure porteuse du projet.
- La mise en œuvre des leviers présentés sera à même de faire face aux défis que rencontre le projet de réouverture et d'assurer l'équilibre économique de la ligne. Ces leviers, indispensables, permettront d'exploiter l'immense richesse du territoire.

4.1.2 - Matrice SWOT



Matrice SWOT



Abstract

La réouverture de la ligne Pau - Canfranc - Saragosse a longtemps été considérée comme un projet d'infrastructure aux dimensions essentiellement techniques qui a eu pour effet de complexifier son objet et de détourner l'intérêt d'un grand nombre d'acteurs.

Toutefois, les « planètes semblent désormais alignées » car le projet est plus que jamais porté politiquement par la Région Nouvelle-Aquitaine, le Gouvernement d'Aragon ainsi que de nombreux acteurs locaux qui ont fait de la réouverture de la ligne Pau - Canfranc - Saragosse une priorité pour leur territoire. La remise en service des trains est ainsi annoncée pour 2025.

Cet horizon proche pour un projet d'une telle envergure invite le présent Livre Blanc à identifier les différents leviers permettant de maximiser la soutenabilité économique du projet et faire naître un projet de territoire.

Parmi ces leviers, quelques principaux se distinguent et semblent indispensables pour garantir l'équilibre du projet : faire basculer les chargeurs sur du rail, créer un bassin touristique commun symbolisé par la mise en place d'un train touristique, créer une structure porteuse du projet, sortir de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation actuelle des trains, inadaptée à la dimension du projet ferroviaire. Bien d'autres leviers sont décrits et montrent que les possibilités d'actions sont plurielles et que ce sont notamment les prises d'initiatives locales qui seront garantes du bon développement du projet.

Le Livre Blanc comporte un deuxième volet, opérationnel, décrivant les plans d'actions à mener par leviers, selon les acteurs, et avec quels effets escomptés.

Au-delà de la démarche entreprise à travers ces recommandations d'experts, il appartient aux différents acteurs de s'emparer et d'être forces de propositions par rapport à cet objet que sera le futur « train des Pyrénées ».

Le Livre Blanc n'est que le début d'une démarche de coopération entre des acteurs qui ont un objectif en commun : dynamiser un territoire qui leur est cher et pour lequel le train offrira de nouvelles perspectives et opportunités.

LIVRE BLANC

Les leviers d'optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse

Le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse est porté depuis plusieurs années par les Régions Nouvelle-Aquitaine et Aragon. Ce Livre Blanc établit un diagnostic, identifie les leviers de développement et propose des plans d'actions pour faire de cette réouverture un succès territorial fédérant les acteurs locaux. Poursuivant l'ambition de faire de cette réouverture bien plus qu'un projet d'infrastructure, ce Livre Blanc offre des pistes de réflexions, basées sur des expériences nationales et européennes, qui permettront à tout un chacun de s'approprier ce projet et d'exprimer toutes les potentialités du territoire.

Le projet a été cofinancé à hauteur de 65 % par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre (**POCTEFA 2014-2020**).

L'objectif du POCTEFA est de renforcer l'intégration économique et sociale de l'espace frontalier Espagne-France-Andorre. Son aide est concentrée sur le développement d'activités économiques, sociales et environnementales transfrontalières par le biais de stratégies conjointes qui favorisent le développement durable du territoire.

Photos : iStock, AdobeStock, VITAMINE B

Avec le projet
Canfraneus

www.canfraneus.eu



FEDER (Fonds Européen de Développement Régional)