

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

*Libre Blanc - Synthèse - Décembre 2019*

# *Palancas de optimización del tráfico de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza*

*Libro Blanco - Síntesis - Diciembre 2019*

Avec le projet | Con el Proyecto  
**Canfraneus**

[www.canfraneus.eu](http://www.canfraneus.eu)



FEDER (Fonds Européen de Développement Régional - Fondo Europeo de Desarrollo Regional)

Par ce Livre Blanc, les Régions invitent ainsi la société civile à s'approprier ce projet de réouverture pour qu'il devienne pleinement un projet structurant économique, écologique, touristique, patrimonial, culturel et créant du lien social entre la France et l'Espagne.

*A través del Libro Blanco, las Regiones invitan a la sociedad a asumir como propio este proyecto de reapertura para que se convierta en un proyecto plenamente estructurante desde una perspectiva económica, medioambiental, turística, patrimonial, cultural y creador de vínculo social entre Francia y España.*



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.

*Sólo faltan 33 kilómetros para el restablecimiento del tráfico, con todas las oportunidades que eso conllevaría. Este Libro Blanco nos permite ver las posibilidades que ofrece esta línea y nos invita a plantear nuevos proyectos alrededor de ella. Confirma el inmenso potencial que representa para el transporte de mercancías teniendo en cuenta que cada año circulan dos millones de toneladas por la carretera y el modo ferroviario es sin duda la mejor alternativa al tránsito de todos estos camiones.*

*Ante los retos medioambientales y de salud pública, es nuestra responsabilidad fomentar un proyecto que evite las molestias provocadas por semejante flujo de tráfico circulando por la carretera. El Libro pone en evidencia las oportunidades del desarrollo turístico desestacionalizado de nuestros valles a cuya riqueza patrimonial excepcional contribuye la línea. Por último, el Libro Blanco nos habla de un proyecto, el de un territorio en el que el futuro de la línea debe escribirse por y con la gente que lo habita.*



**Alain Rousset**  
Président du Conseil régional  
de Nouvelle-Aquitaine



**Javier Lambán**  
Presidente del Gobierno  
de Aragón

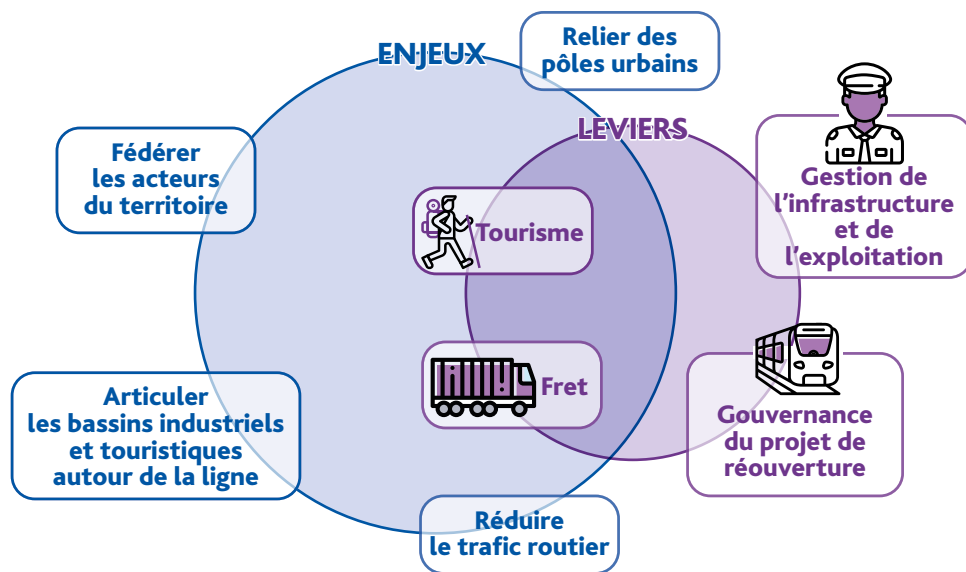


# Un Livre Blanc pour écrire l'avenir de la ligne

Commandé par la **Région Nouvelle-Aquitaine** et la **Communauté autonome d'Aragon**, le Livre Blanc a été écrit par un **groupement de plusieurs bureaux d'études spécialisés dans le ferroviaire** : **Trans-Missions, Eurotran, Transport-Technologie Karlsruhe et TRA Consulting**. L'objectif de ce travail a été d'identifier les leviers d'optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. Il a été réalisé dans le cadre du projet de coopération transfrontalière **Canfraneus II**, financé à 65 % par le **FEDER** (Fonds européen de développement économique régional) du programme **POCTEFA** (Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre).

Pour réaliser leur analyse, les auteurs ont travaillé à **partir des études qui avaient été faites précédemment** en France et en Espagne et à partir d'**entretiens menés avec les acteurs du territoire** (population locale, administrations publiques, industriels et acteurs ferroviaires).

Ils ont ainsi pu déterminer les enjeux de la réouverture de la ligne et les leviers d'action pour optimiser le trafic.



## Le levier du tourisme

4

saisons : l'intérêt touristique des vallées d'Aspe et d'Aragon dure toute l'année.

15 000

touristes par saison sont accueillis dans le train des Merveilles entre Nice et Tende. Un exemple qui pourrait être suivi sur la ligne Pau-Canfranc-Saragosse.

### Le mot de l'Office de tourisme du Haut-Béarn

Les acteurs locaux (fermes, musées, viticulteurs, pisciculteurs) ne disposent pas de moyens suffisants 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."

[à propos des acteurs qui sont adhérents à l'office de tourisme]

### ➤ La ligne Pau-Canfranc-Saragosse : une opportunité pour les activités touristiques.

La réouverture de la ligne facilitera l'accès aux deux vallées. Fortes de leurs panoramas exceptionnels, de leurs faunes et leurs flores diversifiées, les deux vallées donnent à voir une nature préservée et authentique à toutes les saisons. Plusieurs sites attractifs sont situés à proximité immédiate de la ligne : la gare de Canfranc, le Fort du Portalet, Los Mallos de Riglos, le monastère de San Juan de la Peña, el rio Gallego, Saragosse et les stations de ski de Candanchù et Astùn. **La réouverture de la ligne pourrait donc impulser une nouvelle dynamique au sein de ce territoire au riche potentiel touristique.**

### ➤ S'engager pour le développement du tourisme

Il est également possible d'aller plus loin en proposant **une offre de mobilité plus large, écoresponsable et adaptée aux flux touristiques : mobilités douces...** Outre la mobilité, la réouverture de la ligne offrira aux acteurs locaux l'opportunité de **développer, avec le soutien des deux Régions, des actions sur la performance des entreprises, la mise en œuvre de programmes d'actions collectives coordonnées des filières, le développement de l'agritourisme...**

**À savoir :** la Région Nouvelle-Aquitaine propose des aides financières pour le développement de projets d'agritourisme au sein de son territoire.

### ➤ Un train touristique pour Pau-Canfranc-Saragosse ?

Des exemples de trains touristiques réussis existent déjà en Espagne et en France tels que le train géologique de Huesca ou le train des Merveilles sur la Côte d'Azur. En Italie, le train des châteaux fait voyager les touristes (qui n'habitent pas la Région pour 77 % d'entre eux) de Trento à Ossana. A bord, des guides commentent les lieux traversés et à l'arrivée, des cars prennent le relais pour mener à la visite de quatre châteaux. **Le voyage constitue alors une activité touristique en lui-même.** La mise en place d'une telle offre pourra être concertée avec les acteurs du territoire.



## Le levier du fret

2

millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par la route entre Saragosse et Pau.

160 à 220

poids-lourds empruntent les routes des vallées chaque jour.

### Le mot du Parc National des Pyrénées

“Même si le parc ne s’est jamais réellement posé la question sur ses intérêts propres, il apparait évident 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.”

10 à 30 %

de diminution de la subvention d’équilibre portée par les Régions en attribuant l’exploitation de la ligne à un opérateur ferroviaire de proximité ou mis en concurrence.

### Le mot de Fernando Sánchez Morales, maire de Canfranc

“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.”



## Le levier de la gouvernance du projet

### ➤ La ligne Pau-Canfranc-Saragosse : la possibilité d’organiser un report modal.

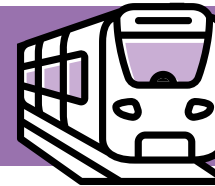
En tant que nœud logistique incontournable de l’Espagne, Saragosse joue un rôle central dans la connexion de la péninsule ibérique avec le reste de l’Europe et un rôle logistique structurant pour relier l’Europe à l’Asie. Parmi les trafics potentiels identifiés entre Pau, Canfranc et Saragosse, on trouve les industries céréalières, agricoles, l’automobile, le papier, la pétrochimie, les produits forestiers, les vins et spiritueux.

### ➤ Accompagner le report des camions vers le ferroviaire

Pour agir sur le levier fret, trois orientations sont données dans le Livre Blanc :

- **Accompagner la transformation de la supply chain des entreprises** : tendre vers une offre qui rende le transport ferroviaire de marchandises économiquement et logistiquement pertinent en encourageant la mutualisation.
- **Pérenniser et développer les activités locales de collecte et de distribution ferroviaire** afin de garantir aux acteurs locaux une offre fret ferroviaire diffuse, à même de répondre aux besoins des TPE/PME.
- **Encadrer le développement des pôles multimodaux logistiques afin d’apporter une solution logistique concrète**, durable et économiquement pertinente avec du transport combiné ferroviaire-routier.

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” cofinancé par le MIE (Mécanisme pour l’Interconnexion en Europe), une étude est menée pour déterminer les structures organisationnelles pertinentes pour mener le projet de réouverture de la ligne. **L’objectif est d’impliquer les acteurs locaux dans la gouvernance du projet.**



## Le levier de la gestion de l’infrastructure et de l’exploitation

### Pour plus d’efficacité dans la gestion de l’infrastructure, le Livre Blanc explore la piste de la régionalisation.

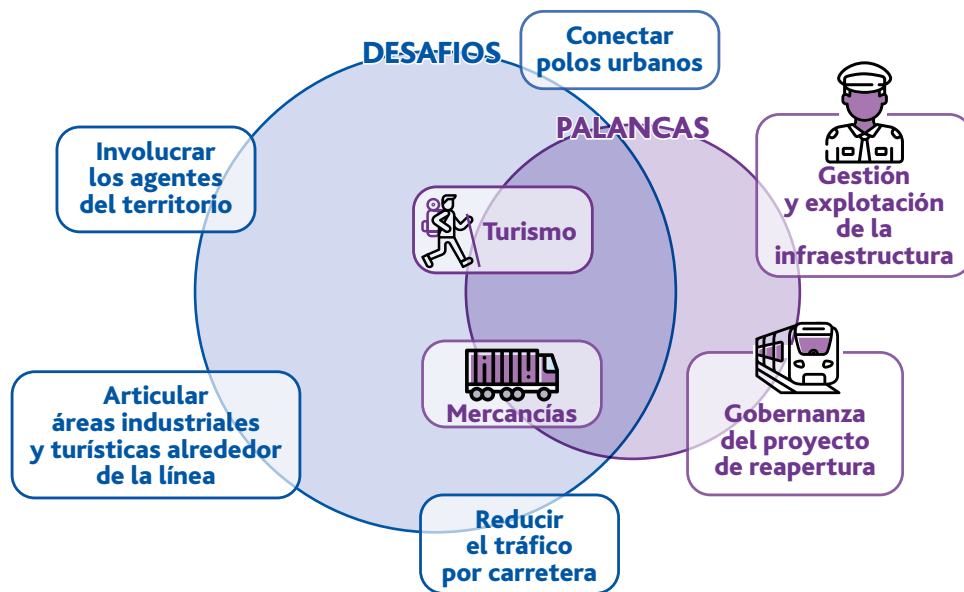
La gestion de l’infrastructure serait alors faite par les Régions et non plus par SNCF Réseau. Cette solution rapprocherait la prise de décision des citoyens, décentraliserait les moyens financiers et diversifierait le savoir-faire dans le domaine de l’infrastructure.

# Un Libro Blanco para escribir el futuro de la línea

Encargado por la **Región de Nueva-Aquitania** y la **Comunidad Autónoma de Aragón**, el Libro Blanco ha sido redactado por una **agrupación de diferentes consultoras especialistas en el sector ferroviario**: Trans-Missions, Eurotran, Transport-Technology Karlsruhe y TRA Consulting. El objetivo de este trabajo es identificar las palancas de optimización del tráfico para la línea Pau-Canfranc-Zaragoza. Se ha llevado a cabo como parte del proyecto de cooperación transfronteriza **Canfraneus II**, financiado en un 65 % por el **FEDER** (Fondo Europeo de Desarrollo Económico Regional) en el marco del programa operativo **POCTEFA** (Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra).

Para su elaboración, se han analizado **los estudios realizados previamente** en Francia y en España y **se han realizado entrevistas con los agentes locales** (población local, administraciones públicas, empresas y partes interesadas del sector ferroviario).

**De esta forma, se han podido determinar los desafíos que implica la reapertura de la línea y las palancas de acción para optimizar el tráfico.**



## Palanca del turismo



4

estaciones: el interés turístico por los valles del Aspe y del Aragón se mantiene durante todo el año.

15 000

turistas por temporada utilizan el tren de las Merveilles entre Niza y Tende. Un ejemplo que podría aplicarse a la línea Pau-Canfranc-Zaragoza.

### La opinión de la Oficina de Turismo de Haut-Béarn

Los actores locales (granjas, museos, viticultores, piscicultores) no tienen suficientes recursos ni tiempo para estar en el origen de un proyecto global. Sin embargo, estarán receptivos y participarán en la consulta y el desarrollo del proyecto una vez que se definan sus grandes líneas."

[sobre los actores que son miembros de la oficina de turismo]

### ➤ La línea Pau-Canfranc-Zaragoza : una oportunidad para las actividades turísticas.

La reapertura de la línea facilitará el acceso a ambos valles. Con sus excepcionales paisajes, su fauna y flora diversas, los dos valles muestran una naturaleza preservada y auténtica durante todo el año. A lo largo de la línea se pueden encontrar sitios atractivos como: la Estación de Canfranc, el Fuerte del Portalet, los Mallos de Riglos, el Monasterio de San Juan de la Peña, el Río Gallego, la ciudad de Zaragoza, Huesca y Pau y las estaciones de esquí de Candanchú y Astún. **Por lo tanto, la reapertura de la línea podría estimular un nuevo desarrollo en este territorio con un rico potencial turístico.**

### ➤ Comprometerse con el desarrollo turístico

Se puede ir más lejos proponiendo **una oferta de movilidad más amplia, sostenible y adaptada a los flujos turísticos : la ecomovilidad...** Además de movilidad, la reapertura de la línea brindará a los actores locales **la oportunidad de desarrollar, con el apoyo de las dos Regiones, acciones para mejorar las empresas, programas sectoriales, el impulso del agroturismo...**

#### Nota :

la **Región Nueva-Aquitania** ofrece ayudas financieras para el desarrollo de proyectos de agroturismo en su territorio.

### ➤ ¿Un tren turístico Pau-Canfranc- Zaragoza?

Ya existen casos de éxito de trenes turísticos en España y en Francia, como el tren geológico de Huesca o el Tren de las Maravillas en la Costa Azul. En Italia, los turistas (de los cuales el 77 % no vive en la región) viajan de Trento a Ossana con el tren de los castillos. Durante el viaje, los guías explican los lugares que se atraviesan a lo largo del recorrido y, al final del mismo, el autocar releva al tren para realizar la visita a cuatro castillos. **El trayecto en ferrocarril constituye en sí mismo una actividad turística.** Una oferta similar podría implementarse en concertación con los agentes locales del territorio.



## Palanca de las mercancías

2

millones de toneladas de mercancías circulan cada año por carretera entre Zaragoza y Pau.

Entre 160 y 220

camiones utilizan a diario las carreteras de los valles.

### La opinión del Parc National des Pyrénées

Aunque el parque nunca se ha planteado la cuestión, parece evidente que la llegada del tren permitiría reducir el número de camiones mediante el trasvase modal carretera/ferrocarril.

Lo cual sería positivo dado que el parque alberga ciertas especies en peligro (fauna y flora)."

### ➤ La línea Pau-Canfranc-Zaragoza : la posibilidad de lograr un trasvase modal

Como nudo logístico de primer orden en España, Zaragoza desempeña un papel fundamental en la conexión de la Península Ibérica con el resto de Europa y una función logística estructurante para conectar Europa y Asia. Entre los potenciales tráficos entre Pau, Canfranc y Zaragoza se encuentran los cereales, productos agrícolas, sector del automóvil, papel, productos químicos, productos forestales y vinos y licores.

### ➤ Facilitar el trasvase de los camiones al ferrocarril

Para actuar sobre el aspecto mercancías, el Libro Blanco propone tres orientaciones:

- **Facilitar la transformación de la cadena de suministro de las empresas:** tender hacia un servicio que haga que el transporte ferroviario de mercancías sea desde el punto de vista económico y logístico adecuado mediante el impulso al grupaje de carga.
- **Perpetuar y desarrollar actividades locales de recogida y distribución ferroviaria** para garantizar a los agentes locales un servicio capilar de transporte ferroviario de mercancías y al mismo tiempo capaz de satisfacer a las necesidades de las PYMES.
- **Supervisar el desarrollo de centros logísticos multimodales para proporcionar una solución logística concreta,** sostenible y económicamente pertinente por medio del transporte combinado.

Entre un 10 y un 30 %

se reduce la subvención a cargo de la Región si la explotación de la línea se somete a la libre concurrencia o se adjudica a un operador ferroviario de proximidad.

### La opinión de Fernando Sánchez Morales, alcalde de Canfranc

La historia de la ciudad de Canfranc está estrechamente vinculada al transporte ferroviario.

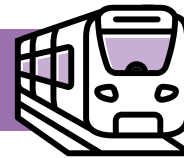
Los representantes políticos y los comerciantes están a favor de la reapertura y ven en ella un potencial de desarrollo económico.

Este desarrollo permitirá revitalizar este territorio de fondo de valle."



## Palanca de la gobernanza del proyecto

En el marco del proyecto: "Superando las conexiones perdidas entre España y Francia: estudios para la rehabilitación de la sección ferroviaria transfronteriza Pau-Zaragoza", financiado por el Mecanismo Conectar Europa, está prevista la realización de un estudio que determinará la estructura organizativa para gestionar el proyecto de reapertura de la línea. **El objetivo es implicar a los agentes locales en la gobernanza del proyecto.**



## Palanca de gestión y explotación de la infraestructura

**Para una gestión más eficaz de la infraestructura, el Libro Blanco explora la posibilidad de la "regionalización".**

La gestión de la infraestructura sería realizada directamente por las Regiones y no por los gestores tradicionales (Adif y SNCF Réseau). Esta solución acercaría la toma de decisión a los ciudadanos, descentralizaría los recursos financieros y diversificaría el conocimiento en el campo de la gestión.



# AUTEURS | AUTORES

## **Marc Barrau**

Chef de projet, consultant de Trans-Missions  
*Jefe de proyecto, consultor de Trans-Missions*

## **Dan Wolff**

Chef de projet-adjoint, Gérant d'Eurotran conseil  
*Asistente jefe de proyecto, Gerente de Eurotran conseil*

## **Julian Nolte**

Consultant de Trans-Missions  
*Consultor de Trans-Missions*

## **Thibault Rapenne**

Consultant de Trans-Missions  
*Consultor de Trans-Missions*

## **Mathias Cureau**

Ancien chef de projet, consultant de Trans-Missions  
*Ex jefe de proyecto, consultor de Trans-Missions*

## **Bastien Farges**

Consultant d'Eurotran conseil  
*Consultor de Eurotran conseil*

## **Marc Perez**

Directeur Etudes générales de TTK  
*Director de Estudios Generales de TTK*

## **Franck Lupescu**

Ingénieur d'études de TTK  
*Ingeniero de estudios de TTK*

## **Andrea Giuricin**

Directeur de TRA  
*Director de TRA*

## **Roberto Tosatti**

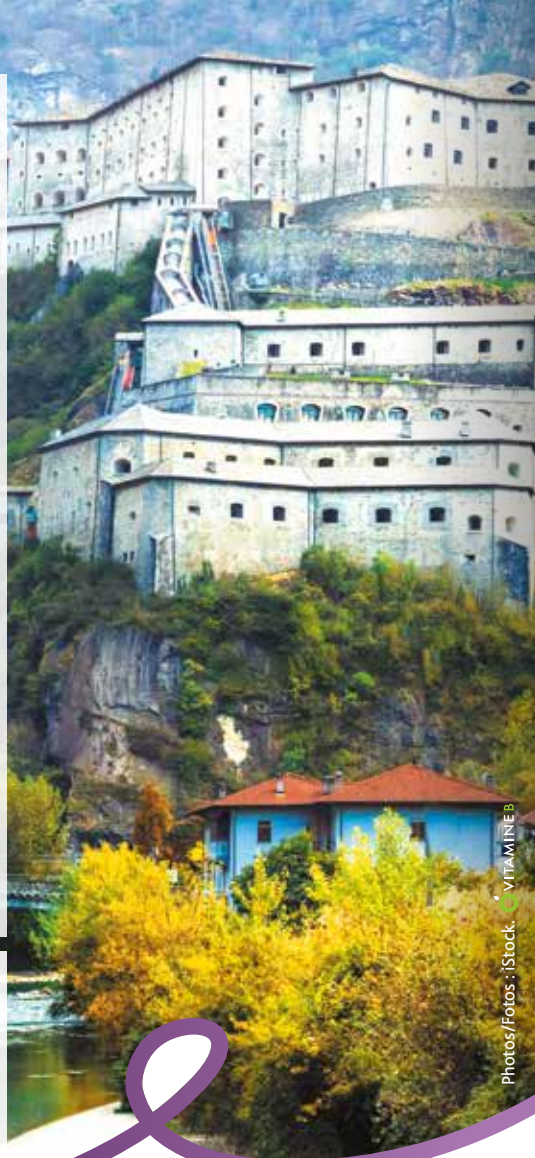
Consultant de TRA  
*Consultor de TRA*

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.

*El proyecto ha sido cofinanciado al 65% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Interreg V-A España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020).*

*El objetivo del POCTEFA es reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. Su ayuda se concentra en el desarrollo de actividades económicas, sociales y medioambientales transfronterizas a través de estrategias conjuntas a favor del desarrollo territorial sostenible.*



Photos/Fotos : iStock - VITAMINE B

Avec le projet | Con el Proyecto  
**Canfranous**

[www.canfraneus.eu](http://www.canfraneus.eu)



FEDER (Fonds Européen de Développement Régional - Fondo Europeo de Desarrollo Regional)