

BÉARN ARAGON

Supplément au journal n°24009 de La République des Pyrénées et n°23990 de L'Éclair en date du 10 novembre 2023

La République
DES PYRÉNÉES

L'ÉCLAIR
PYRÉNÉES

Diario del **Alto Aragón**



RÉGION
Nouvelle-Aquitaine



**GOBIERNO
DE ARAGON**

HERALDO

CANFRANC



Du rêve à la réalité

© NICOLAS SABATIER

NUMÉRO SPÉCIAL ► Pour la deuxième année, votre journal s'est associé à ses confrères aragonais pour aborder la question de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. Un projet toujours en cours côté français, quand en Espagne, les choses bougent, avec l'ouverture de l'hôtel de luxe dans l'ancienne gare internationale. Visions transfrontalières d'un dossier au long cours. ■



L'initiative de Pyrénées Presse et du « Heraldo », élus et acteurs du tourisme et des transports franco-espagnols ont apporté leur éclairage sur les retombées touristiques de la réouverture de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc. © ALBAN LAFFITTE

« La ligne Pau-Canfranc a le soutien de toute l'Espagne »

L'enquête publique côté français représente la prochaine étape sur laquelle les défenseurs de la ligne comptent bien peser de tout leur poids avec le formidable appui espagnol.

Où en est la Pau-Canfranc ? D'un côté l'Espagne, bon élève. De l'autre, « c'est un petit peu plus long », concède Renaud Lagrave, vice-président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en charge des transports, qui se refuse à avancer une quelconque date pour la réouverture, redoutant « des aléas ». Si de nombreux acteurs, dont l'Europe, sont désormais conscients de la nécessité de relancer le trafic ferroviaire dans ce secteur, « l'État français est aux abonnés absents », déplore l'élus. « Une ineptie ! » selon lui.

« Faire le buzz »

L'élus compte cependant sur la prochaine étape : l'enquête publique, préambule nécessaire au lancement des travaux. « L'occasion de présenter tous les intérêts de cette réouverture appuyée autant par la Nouvelle-Aquitaine que l'Aragon ». Pas question donc de rater ce rendez-vous crucial, programmé en



Aurélien Cardet, responsable des Chalets Iskö, Marie Pacheco, directrice de l'office de tourisme du Haut-Béarn, et Renaud Lagrave, vice-président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en charge des transports, ont participé à la table ronde. © A. LAFFITTE

septembre-octobre 2024. « Ça sera le moment de faire le buzz », indique-t-il, « avec des ambassadeurs de la réouverture », afin de faire – enfin – remonter ce dossier en tête des priorités.

Parmi les arguments qu'il mettra en avant en vue de cette DUP (déclaration d'utilité publique) : « le succès de ligne Pau-Béarn », qui n'attire, selon lui, plus seulement des vacanciers. « Les passagers qui l'empruntent pour leur trajet quotidien domicile-travail sont de plus en plus nombreux. C'est le sens de l'histoire ! », insiste Renaud Lagrave. L'élus prévient cependant : la réhabilitation passera par le ré-

LE VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION RENAUD LAGRAVE DÉPLORE UN « ÉTAT FRANÇAIS AUX ABONNÉS ABSENTS » POUR LA FINALISATION DE LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE

aménagement de nombreux ouvrages d'art en plein cœur de la vallée d'Aspe. Cela a un coût, « mais de toute façon, pas une ligne ferroviaire n'est rentable ».

Du côté espagnol, les travaux se poursuivent à grand train,



Miguel Angel Ania, directeur général des transports du gouvernement d'Aragon, Isaac Claver, président de la Députation provinciale de Huesca, et Javier Lozano, consultant en marketing touristique. © ALBAN LAFFITTE

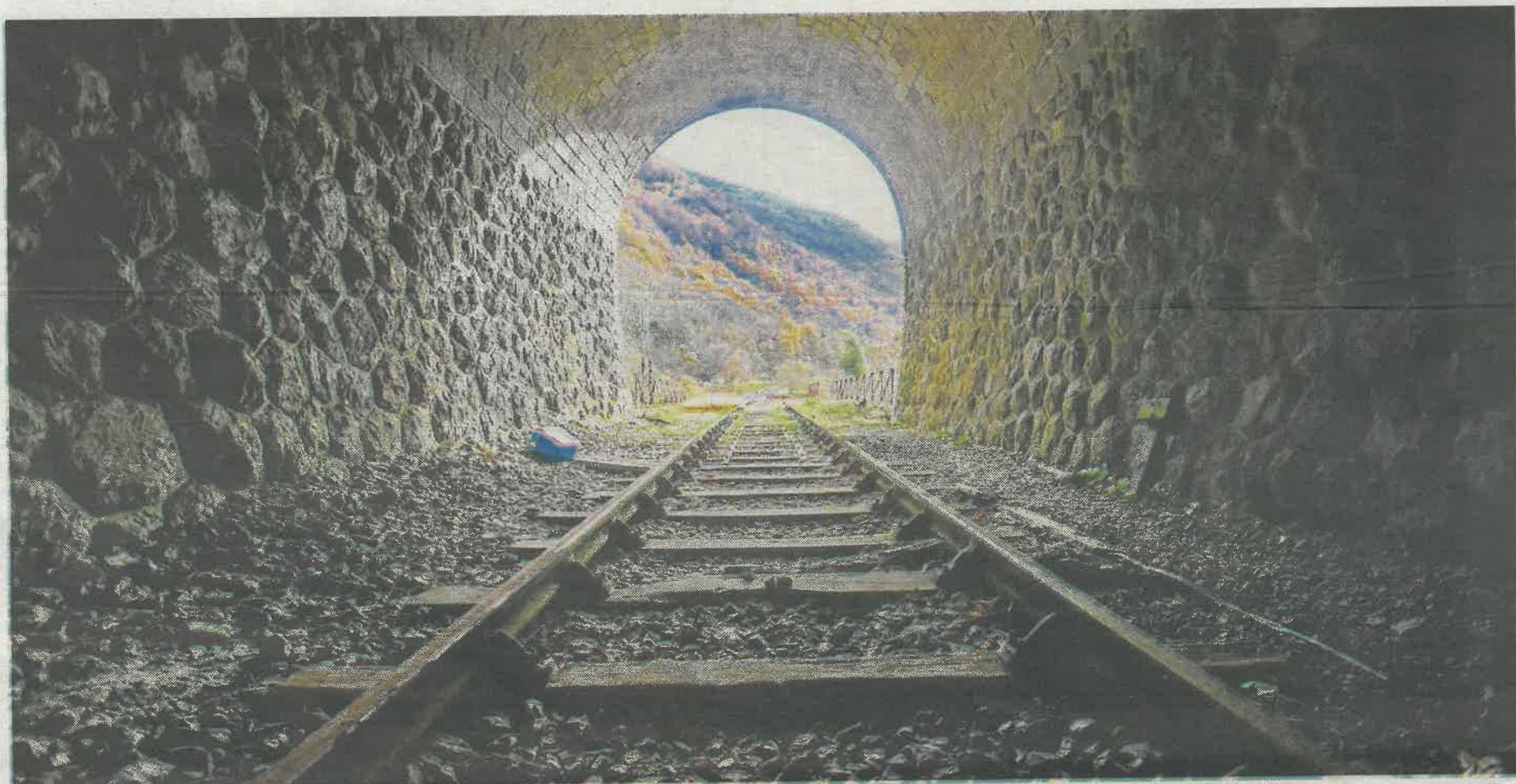
décrit Miguel Angel Ania, directeur général des transports en Aragon. Les voies sont peu à peu adaptées à la largeur standard européenne, tout comme la signalisation et l'électrification de la ligne, qui aujourd'hui fonctionne au diesel et teste l'hydrogène. « La Canfranc-Saragosse sera ainsi totalement adaptée en 2029 et donc opérable jusqu'à Pau », souligne le directeur. Le responsable ne cache donc pas sa motivation pour convaincre le gouvernement français de terminer le tronçon manquant. « La Pau-Canfranc a le soutien de toute l'Espagne ! », assure-t-il. « De

toute façon, compte tenu des aides de l'Europe valables durant cinq ans, nous devons impérativement avancer dans ces délais. »

« Cette réouverture apportera un développement socio-économique et environnemental très important », renchérit Isaac Claver, président de la Députation provinciale de Huesca. Il rappelle la nécessité de pousser vers un fret plus durable alors que 80 % du trafic routier est actuellement constitué par le transport de céréales au départ du Béarn et à destination de Barcelone.

BÉNÉDICTE MALLET

Ligne Pau-Canfranc-Saragosse : en Béarn, l'impatience reste mesurée



La ligne Pau-Canfranc verra-t-elle le bout du tunnel ? S'il s'est fait attendre, le projet de réouverture, surtout porté par la Région Nouvelle-Aquitaine, paraît plus que jamais sur les rails. © ARCHIVES NICOLAS SABATHIER

Alors que la réouverture du tronçon entre Canfranc et Bedous est très attendue en Aragon, en Béarn, et plus généralement en France, on se hâte plus lentement. Explications.

Quand reverra-t-on la réouverture totale de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc ? Si la question suscite intérêt et même impatience du côté aragonais, en France, on se hâte plus lentement. Plusieurs explications à cela, et d'abord, le désintérêt de Paris, et donc du gouvernement français, pour cette traversée centrale des Pyrénées.

Il faut comprendre la géographie : la France est un carrefour, autant connecté au nord-est de l'Europe vers la Belgique et l'Allemagne, que vers le sud-est et la péninsule italienne, vers le nord et l'Angleterre avec le tunnel sous la Manche, ou encore vers le sud-ouest et l'Espagne et le Portugal. Depuis le début, les gouvernements français se succèdent, réitèrent les déclarations d'intention sur le Canfranc, mais on sait, autant à Pau qu'à Bordeaux, que Paris renâcle à participer au financement des derniers kilomètres, les plus chers. Le dernier Conseil d'orientation des infrastructures n'a-t-il pas qualifié cette liaison, qui vise pourtant l'Espagne, de « ligne d'intérêt local » ?

Enthousiasme à Bordeaux, plus modéré à Pau
A Bordeaux, la Pau-Canfranc

comme on l'appelle ici, a son plus farouche partisan : le socialiste Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine, fut le principal artisan de la réouverture d'un premier tronçon entre Oloron et Bedous. Et l'habitué de Lescun, en vallée d'Aspe, ne rate aucune occasion, lorsqu'il est en Béarn ou encore en Aragon, de dire son attachement indéfectible à rouvrir ce qu'il rêve d'appeler « la ligne Goya », rappelant le peintre né à Saragosse et mort à Bordeaux. C'est notamment lui qui est allé plaider à Bruxelles l'intérêt de cette ligne, déclenchant des financements européens salués ici par les partisans de la réouverture.

Si en Béarn, certains partagent son enthousiasme, d'autres se montrent plus mesurés, comme peuvent l'être les Béarnais en bien des choses. Longtemps, la question de la réouverture fut l'objet de joutes entre partisans (souvent de gauche) et adversaires centristes ou de droite. On pourrait se dire que la perspective d'un chantier gigantesque, les millions déversés pour finir l'ouvrage, seraient bien accueillis en Béarn...

Et pourtant, les questions de désenclavement qui agitent ces temps-ci le milieu politique local concernent plutôt la liaison de Pau vers Paris en

avion ou en train. Dans un pays centralisé comme la France, le désenclavement passe étonnamment davantage par la capitale que par des voisins pyrénéens pourtant si proches. « C'est ainsi depuis Henri IV (1) : au Moyen Âge, les comtes de Béarn rêvaient d'un royaume pyrénéen, mais depuis son rattachement au royaume de France, le Béarn a toujours regardé vers Paris », résumé joliment Alain Casenave-Piarrot, président du Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (Créloc).

45 voyageurs par jour vers Bedous

En face, Georges Manaut, fervent opposant à cette réouverture avec le CROC (Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc), pointe le peu d'intérêt des voyageurs depuis la réouverture du tronçon vers Bedous (45 voyageurs par jour). Pourquoi une telle opposition ? « C'est une question de renta-

bilité et de deniers publics, explique-t-il tout de suite. La ligne vers Bedous affiche un déficit d'exploitation de 1,3 million d'euros par an. Des études nous disent qu'une ligne vers Canfranc pourrait multiplier par 10 ce déficit ».

Des arguments qui se tendent encore lorsqu'on parle des possibilités de fret ferroviaire que pourrait offrir la réouverture de la ligne. Opposants et fervents défenseurs du Canfranc se jettent alors à la figure les résultats d'études et contre-études sur le sujet devenu brûlant. Pourtant, veut croire Alain Casenave-Piarrot, les lignes semblent bouger chez les politiques béarnais en faveur de la réouverture.

Les lignes bougent en Béarn

Lors de l'inauguration du Pôle multimodal et de la gare de Pau rénovée, le maire de la ville, François Bayrou, ancien ministre, et qui est aussi président du Pays de Béarn, a fait allusion au dossier, estimant qu'on reverra le Canfranc « un jour plus prochain qu'on ne croit. Ce n'est plus possible de voir des centaines de camions en vallée d'Aspe ». Des mots qui pèsent de la part d'un ancien ministre, président du MoDem, principal allié du parti présidentiel Renaissance à l'Assemblée nationale, et accessoirement très proche d'Emmanuel Macron.

« Pourquoi les Béarnais ne se montrent pas plus enthousiastes pour cette ligne, alors qu'ailleurs les réouvertures de lignes comme Saint-Jean-Pied-de-Port sont applaudies ? Il faut

remonter à l'inauguration du tunnel du tunnel du Somport. A l'époque, des déviations des villages de la vallée d'Aspe étaient prévues et n'ont jamais été réalisées », explique de son côté Bernard Uthurry. Le maire d'Oloron, lui aussi farouche partisan de la réouverture, et qui y oeuvra comme vice-président en charge des transports d'Alain Rousset. Il résume aisément l'amertume des habitants de la vallée qui voient débarquer d'énormes camions sur la RN 134, une route qui n'a de nationale que le nom, et constitue l'unique axe d'accès vers la France depuis le Somport.

Son opposant à la Région, le Républicain (droite) Marc Oxibar, maire d'Ogeu, ne dit pas autre chose, mais il se montre dubitatif dans la capacité de la future Pau-Canfranc à transférer le fret des camions vers la voie ferrée. « Cela dit, le réchauffement climatique pose aussi la question de l'utilisation de la voiture dans nos vallées et ailleurs », concède-t-il.

Là encore, à droite comme à gauche et au centre, l'amertume est d'abord grande localement vis-à-vis de Paris qui a longtemps délaissé cette autre liaison, routière cette fois, vers l'Espagne, se contentant une fois encore des passages basque et catalan pour rallier l'Espagne.

NICOLAS REBIÈRE

(1) Henri IV (1553-1610) fut d'abord roi de Navarre (qui comprenait le Béarn et dont la capitale était Pau) avant d'accéder au trône de France en 1589. Son fils Louis XIII officialisa le rattachement du Béarn au royaume de France en 1616.

« ON REVERRA LE CANFRANC UN JOUR PLUS PROCHAIN QU'ON NE LE CROIT »

FRANÇOIS BAYROU, MAIRE DE PAU



Un camion sur le chantier de rénovation de la ligne ferroviaire entre Ayerbe et Caldearenas. © DIARIO DEL ALTO ARAGON

Dans la région de Jaca, des « travaux historiques » qui incitent à l'optimisme

Les autorités territoriales et l'association Crefco réclament une « plus grande impulsion » du gouvernement français.

La réouverture de la ligne ferroviaire internationale de Canfranc franchit une étape prometteuse, suite à l'engagement de l'Union européenne qui allouera 9,1 millions d'euros pour les études et les travaux prévus dans le cadre du projet soutenu par le groupe quadripartite composé de la France, de l'Espagne, de la Nouvelle-Aquitaine et de l'Aragon. Les gouvernements s'efforcent de faire progresser rapidement le rêve collectif de créer une porte d'entrée vers l'Europe et d'établir un important pôle logistique.

C'est la troisième fois que l'Europe attribue des fonds pour la réouverture. Et cette fois, les actions les plus notables portent sur la préparation des études de déclaration d'utilité publique en France, un volet évalué à 11,1 millions et dont la Nouvelle-Aquitaine est responsable. Par ailleurs, 2,25 millions d'euros concernent l'élaboration du design des installations de signalisation et de communication du tunnel ferroviaire du Somport, incluant l'élaboration du projet et sa réalisation.

L'association Crefco (Coordi-

nation pour la réouverture de la ligne ferroviaire Canfranc-Oloron), créée en 1993, souligne que, du côté espagnol, « les progrès sont très positifs, mais après 30 ans de lutte, les défenseurs de la réouverture veulent passer des paroles aux actes ». Selon la coordination, « l'action doit être renforcée de l'autre côté [de la frontière] » et « l'Espagne doit faire pression sur la France pour qu'elle approuve les investissements nécessaires qui [feront] de la ligne entre Bedous et Canfranc une réalité ».

« La ligne sera rouverte »

Le Crefco salue, à ce propos, la volonté de la Région Nouvelle-Aquitaine de « planifier et lancer des appels d'offres pour (à l'avenir) démarrer les travaux entre Pau et le tunnel du Somport ».

L'une des voix les plus influentes dans cette lutte est le maire de Canfranc, Fernando Sánchez, qui occupe ce poste depuis 2003 et est « convaincu que la ligne sera rouverte ». Il estime que « c'est le meilleur moment depuis 1970 », lorsqu'elle fut fermée au trafic international. « Nous assistons à des travaux historiques pour améliorer

de manière globale la ligne entre Huesca et Canfranc », dit-il à propos de la rénovation de la ligne entre Plasencia del Monte et Ayerbe, et des travaux en cours sur les lignes Ayerbe-Caldearenas et Jaca-Canfranc, des réalisations ont bénéficié d'un investissement de 150 millions d'euros de l'ADIF, le gestionnaire du réseau ferroviaire espagnol, qui reprendra le trafic en mai 2024.

Une autre raison qui invite à l'optimisme est que « l'Europe soutient cette infrastructure », selon le maire de Canfranc, pour qui, « malgré tout, une plus grande impulsion de la part du gouvernement français est nécessaire ».

Pour Olvido Moratinos, la présidente de la Région Jacetania, « la réouverture de la ligne de Canfranc serait une excellente nouvelle ». « Nous sommes la génération qui verra la ligne s'ouvrir à nouveau », assure-t-elle, ajoutant que « de nombreux efforts sont déployés dans les deux pays, qui ont la force et la nécessité de fixer la population ». « Nous devons aller ensemble en Europe pour demander les financements nécessaires », insiste-t-elle encore,

convaincue que « la réouverture peut être une grande aubaine pour notre développement industriel et touristique ».

Un « axe stratégique et central »

Carlos Serrano, le maire de Jaca, est « optimiste quant à la réouverture de Canfranc comme axe stratégique et central ». « Pour Jaca, poursuit-il, ce sera d'une grande importance non seulement pour le transport de passagers, mais aussi pour le transport de marchandises, car ce serait un point d'inflexion pour mettre en service la plateforme logistique de Martillué (Jaca) et Pardinilla (Sabiñánigo), en avançant dans l'attraction d'entreprises et la création

d'emplois ». « Nous devons continuer à travailler sur tous les fronts : le gouvernement de Madrid, le gouvernement d'Aragon, la Députation provinciale de Huesca et la mairie », estime le maire de Jaca. « Les négociations entre les deux pays doivent permettre de continuer à avancer à un bon rythme, pour que le chemin de fer international puisse devenir une réalité dans un avenir proche. »

Carlos Serrano n'omet pas de souligner « l'importance que cela aurait pour le tourisme de montagne et les stations de ski, car grâce au chemin de fer, nous pourrions attirer des visiteurs des deux côtés des Pyrénées ».

RICARDO GRASA



Un des rassemblements annuels organisés par le Crefco, près du tunnel ferroviaire de Canfranc. © DIARIO DEL ALTO ARAGON

Le Canfranero, de découverte en découverte

Le voyage en train entre Canfranc et Saragosse est une expérience pendant laquelle le paysage joue un rôle déterminant, comme c'est le cas sur le trajet Saragosse-Teruel.

Tous ceux qui pensent que l'important dans un voyage n'est pas la destination, mais le chemin parcouru, trouveront en Aragon une multitude d'excuses pour monter dans un wagon et vivre une aventure unique, durant laquelle le paysage devient le grand acteur, offrant un aperçu de ce qu'ils pourront vivre lors des arrêts qu'ils feront le long du parcours. Une expérience qui augmente de façon exponentielle lorsque le moyen choisi est le populaire Canfranero, un train historique puisque les travaux du chemin de fer du Canfranc ont été officiellement lancés en 1882 par Alfonso XII. L'ouverture de la ligne a eu lieu en 1928 et plus d'un siècle plus tard, après des années d'ombre et de lumière, ses wagons continuent de se remplir de voyageurs qui quittent la gare de Delicias à Saragosse à la recherche des montagnes des Pyrénées, un itinéraire qui dure quatre heures.

■ Ana Estéban

De Saragosse à Teruel

Si le choix se porte sur la zone sud de l'Aragon, les rails nous feront traverser des villes historiques, telles que Muel, Cariñena, Encinacorba, Calamocha, Caminreal-Fuentes Claras, Torrijo del Campo, Monreal del Campo, Santa Eulalia del Campo et Cella, avant d'atteindre la capitale Teruel, « la ville de l'amour ». Mais cela vaut la peine d'abord de s'arrêter dans la capitale aragonaise et de profiter de son histoire, de son patrimoine, de sa culture et de sa gastronomie.



RIGLOS-
AYERBE



● Sports et sciences

Les amateurs de sports d'aventure auront un rendez-vous incontournable à Riglos, dont les « mallos » sont le paradis des grimpeurs. À proximité, à Ayerbe, vous pourrez découvrir la vie et l'œuvre de Santiago Ramón y Cajal dans le centre d'interprétation qui lui est dédié.

HUESCA



● Histoire et tapas

La cathédrale et le bâtiment de son populaire casino sont deux lieux incontournables pour ceux qui s'arrêtent à Huesca. Une promenade dans le « Coso », son vieux quartier, et la dégustation de tapas dans ses bars compléteront le séjour.

SARAGOSSE



● Civilisations

Les tours du Pilar accueilleront les visiteurs qui font escale dans la capitale aragonaise. Ici, vous pourrez vous perdre dans ses rues et profiter des vestiges de son passé romain, arabe et musulman. Un mélange de cultures qui ne laisse pas indifférent.

CARIÑENA-
CELLA



● Vin et eau

La Route des Vins de Cariñena est un incontournable pour les amateurs d'œnotourisme, qui apprécieront ses vins. À Cella, vous pourrez voir sa fontaine populaire, un grand puits artésien construit au XII^e siècle.

CANFRANC



● Histoire

La visite guidée de la gare internationale est un passage obligatoire pour tous ceux qui arrivent dans la ville. En outre, cela vaut la peine de visiter l'arboretum et le Centre A Lurte. Vous devez également vous immerger dans la « Route des Bunkers », qui nous fait traverser des constructions défensives construites entre 1944 et 1959.

JACA



● Patrimoine

La citadelle est l'un des monuments les plus emblématiques de la capitale de la région de la Jacetania, qui possède l'une des premières cathédrales de style roman du pays, construite pour consolider la ville comme enclave stratégique sur le chemin de Saint-Jacques. La visite doit inclure le musée diocésain de Jaca, ainsi que le fort Rapián, la tour de l'horloge ou ses bâtiments modernistes.

TERUEL



● Capitale de l'amour

Pendant le mois de février, Teruel revit la tragédie des « Amoureux », dans une atmosphère médiévale unique, qui imprègne chaque recoin de cette ville, territoire mudéjar et gastronomique, avec des produits aussi inégalés que son jambon d'appellation d'origine contrôlée.

EDITORIAL

Quelques idées à aller chercher
au-delà des Pyrénées

En avril dernier ouvrait sous les yeux ébahis des Béarnais et même du reste du monde, un hôtel cinq étoiles dans ce qui fut, longtemps, un paquebot échoué au beau milieu des Pyrénées, la gare internationale de Canfranc, inaugurée en grande pompe en 1928, puis abandonnée et désaffectée dans les années 1970. Le Canfranc Estacion - Royal Hideaway Hotel venait montrer côté français la détermination des Aragonais, et plus encore des Espagnols, pour une ligne qui, ici, déclenche moins de passions ou tout au moins d'attente. Il venait aussi dire combien de l'autre côté des Pyrénées, le tourisme de montagne nourrit des ambitions. Là, à deux pas de Candanchù et Astún, tout près de deux stations espagnoles moins connues que Formigal, s'élevait un quasi-palace aux dimensions colossales qui a depuis déjà récolté des prix internationaux de design et de tourisme.

Que vient nous dire la rénovation spectaculaire de la gare de Canfranc ? D'abord que les choses bougent derrière le tunnel du Somport, et plus généralement derrière la frontière. Que les projets de rénovation se succèdent, que les volontés de liaisons routières ou ferroviaires se précipitent, bien plus vite côté aragonais que français. C'est cette accélération, cette volonté de franchir les montagnes, cet enthousiasme aragonais, que nous avons voulu montrer à nos lecteurs béarnais, en nous appuyant sur l'expertise de nos collègues aragonais du groupe Heneo. Journalistes au « Diario del Alto Aragón » et au « Heraldo de Aragón », ils nous racontent cette mutation touristique et bientôt logistique qui aura bien entendu des conséquences chez nous.

Comme l'an passé, nous publions donc ce supplément commun à nos quatre journaux, qui vient démontrer s'il était encore nécessaire, les liens, mais aussi les différences, de deux communautés fermement accrochées à leurs Pyrénées. Des liens parfois distendus, qu'éloigne la barrière de la langue, mais indispensables pour comprendre certaines mutations chez nous aussi. Ce nouveau « Projet de la presse des Pyrénées » vient aussi nous dire que nous ne pouvons rester sourds ou aveugles aux initiatives de l'autre côté des Pyrénées.

Ce supplément au double regard aborde des thématiques touristiques et les différentes approches entre Béarn et Aragon des défis, en premier lieu climatique, qui attendent nos montagnes. Un projet qui, comme l'an passé, a reçu le soutien des fonds transfrontaliers mis en place par la Région Nouvelle-Aquitaine et le Gouvernement d'Aragon, et qui, cette année, a débuté par une table ronde organisée par nos quatre journaux autour des perspectives que donne la transformation de la gare internationale de Canfranc en matière touristique, et bien sûr autour de la réouverture de la Pau-Canfranc.

Car, une fois n'est pas coutume, et pour contredire Blaise Pascal, nous sommes persuadés que la vérité, ou tout au moins les bonnes idées, peuvent se trouver au-delà des Pyrénées.



NICOLAS REBIÈRE

Supplément spécial aux éditions de « La République des Pyrénées » et de « L'Eclair » du 10 novembre 2023.

Directeur de la publication et rédacteur en chef :

Nicolas Rebière

Editing :

Thierry Chabrières

Ont participé à ce numéro :

Laurence Fleury, Laurent Vignasse, Bénédicte Mallet, Elena Puertolas, Ricardo Grasa, Maria José Lacasta, Carolina Iglesias, Chus Sanchez, Ana Esteban.

Imprimerie :

Imprimé à Morlaàs/Berlanne par Pyrénées Presse SA

Réalisation

Ce supplément a pu être réalisé avec le concours du Fonds transfrontalier de la Région Nouvelle-Aquitaine et du Gouvernement d'Aragon.

Ne peut être vendu séparément, ne pas jeter sur la voie publique.

Pau-Canfranc : un formidable potentiel TOURISTIQUE

Élus et acteurs du tourisme et des transports de Nouvelle-Aquitaine et d'Aragon appellent à l'unisson à la réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Selon eux, les retombées économiques et touristiques seraient « exponentielles ».

EN CHIFFRES

1 MILLION DE TOURISTES SUPPLÉMENTAIRES SONT ATTENDUS AVEC LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE

33 petits kilomètres. C'est la distance qu'il reste à réaliser côté français pour la réouverture complète de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc. C'est peu en termes de distance, beaucoup en termes de finances : 450 millions d'euros d'investissement.

Pour évoquer ce dossier, Nicolas Rebière, rédacteur en chef et directeur de la publication de « La République des Pyrénées » et de « L'Eclair Pyrénées », associé avec le journaliste du « Heraldo de Aragón » Ramon Javier Campo, a invité un panel d'élus et de responsables du monde du tourisme et des transports, en lien avec leurs confrères du journal « Diario del Alto Aragón ». Ce rendez-vous s'est tenu symboliquement au sein du Royal Hideaway Hotel, établissement cinq étoiles ouvert depuis près d'un an dans l'ancienne gare internationale (lire ci-contre).

Un million de touristes supplémentaires

Un point commun de part et d'autre des Pyrénées : tous ces intervenants voient dans la réouverture de cette ligne « un développement exponentiel » pour le territoire. Selon eux, les retombées économiques combleraient rapidement et largement l'investissement. Les chiffres avancés : des milliards d'euros reversés sur le territoire. Le flux de touristes est estimé à pas moins d'un million de visiteurs par an avec, à la clé, 500 millions

de dépenses. Sans oublier le millier d'emplois pérennes sur l'ensemble de la zone, le tout via un transport durable.

La marque Pyrénées

Pas besoin de convaincre sur ce dossier Miguel Angel Ania. Le directeur général des transports du gouvernement d'Aragon n'a pas cessé de rappeler la nécessité d'apporter « une proposition unie » autour des Pyrénées. Il y voit une marque de plus en plus tendance, à l'image du flux international déjà engendré depuis l'ouverture du Royal Hideaway Hotel.

« Nous avons pu l'observer ces derniers mois, cette clientèle descend pour des excursions jusque dans nos vallées béarnaises », souligne à son tour Marie Pacheco, directrice de l'office de tourisme du Haut-Béarn. Difficile de s'aligner côté français sur un tel standing hôtelier, ce qui n'empêche pas les élus béarnais d'avoir mis en place de nouveaux dispositifs pour accompagner les hébergements et s'adapter ainsi aux nouvelles exigences des vacanciers « de plus en plus nombreux aux ailes de saison ».

Autre priorité pour cette filière : proposer un tourisme vert

au cœur des Pyrénées, reconnues et appréciées pour avoir su conserver leur environnement encore sauvage, loin du tourisme de masse. « C'est une demande de plus en plus forte de notre clientèle », souligne Aurélie Cardet, directrice du développement des Chalets Iskô à Gourette, nouvelle résidence hôtelière quatre étoiles. « Et d'évidence, cette ligne ferroviaire est d'autant plus nécessaire à l'heure du réchauffement climatique », estime Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine en charge des transports.

La destination Pyrénées a ainsi tout à gagner, selon eux, à développer les séjours sans voiture et toutes les activités nature autour du vélo, du trail, de la randonnée, sans oublier la gastronomie symbolisée par le succès des fromages d'estives.

« En Aragon, la fréquentation touristique a déjà gagné 50 % ces dernières années », souligne Javier Lozano, enseignant en tourisme. Et selon lui, le potentiel « est encore extraordinaire », à condition de pouvoir compter sur cette ligne ferroviaire qui relierait Madrid, Saragosse, Pau jusqu'à Bordeaux. Il imagine déjà une offre culturelle autour de « la route du peintre Goya », quand d'autres développeraient un pass autour de la géologie, le sport aventure ou les animations. « Un tourisme de niche qui prend très bien », souligne la directrice du tourisme en Haut-Béarn, à l'image du jeu Terra Aventura qui a attiré cet été des voyageurs sur la ligne Pau-Bedous.

Pas de terminus, donc, du côté des idées de développement autour de cette ligne.

BÉNÉDICTE MALLET



La table ronde sur la réouverture de la ligne ferroviaire de Pau-Canfranc s'est déroulée au sein du Royal Hideaway Hotel. © ALBAN LAFFITE

L'UNE DES PRIORITÉS EST DE PROPOSER UN TOURISME VERT AU CŒUR DES PYRÉNÉES, APPRÉCIÉES POUR AVOIR SU CONSERVER LEUR ENVIRONNEMENT ENCORE SAUVAGE