

## La Nouvelle Aquitaine et l'Aragon enjambent les Pyrénées

**Aujourd'hui vendredi 1er décembre, à Canfranc, Alain Rousset, président du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, et Javier Lambán, président de l'Aragon, doivent signer la convention de financement pour le programme d'études sur la ligne ferroviaire entre Pau et Saragosse.**

Jusqu'au dernier moment, les nerfs des cadres de la Région Nouvelle Aquitaine et de sa représentation à Bruxelles auront été mis à rude épreuve: une grève des cheminots et la neige s'invitaient au spectacle de l'inauguration. Ils pensaient pourtant avoir fait le plus dur: **obtenir le feu vers de l'Europe pour le financement de l'étude de la ligne ferroviaire Pau-Saragosse.** Un enjeu de taille, puisque l'on parle d'une prise en charge de plus de 7 millions d'euros sur les 14 millions engagés pour le programme d'études 2017-2020. Le travail technique et de lobbying engagé par la Nouvelle Aquitaine et l'Aragon avait débuté en octobre 2016. Ils avaient reçu un premier «go» en février 2017, avant la finalisation de la convention de financement en septembre. La forte présence de la Région à Tallin, en Estonie, n'était donc pas anodine...

La signature publique prévue ce vendredi est une opération de communication à dessein – les deux Régions sont déjà sûres de toucher les fonds. Car le message politique se veut fort. **Le cachet de l'Union européenne donne de l'importance et de la légitimité au projet.** Herald Ruijters, qui « *détient la clé du coffre* » et qui est venu sur place au côté des deux Présidents, le rappellera. Car la bataille est loin d'être terminée. Si les études sont financées à 50% par le MIE (mécanisme d'interconnexion européen), qu'en sera-t-il des travaux? Le prochain MIE débutera en 2020 et commencera à être discuté dès le début de l'année prochaine. Aujourd'hui, personne ne saurait dire comment sera traité le tronçon Pau-Saragosse, alors qu'il ne fait pas partie du corridor européen.

**Alain Rousset rêve de cette ligne depuis presque cinquante ans.** En aurait-il fait une affaire personnelle? Probablement. Après avoir œuvré pour la remise en service du tronçon Oloron-Bedous, inauguré à l'été 2016, il annonce aujourd'hui une liaison totale entre Pau et Saragosse à l'horizon 2024 – secrètement, il rêverait d'une date antérieure.

Mais quelques réalités alimentent son obstination et font vaciller les plus sceptiques: **la saturation des axes routiers entre la France et l'Espagne, le besoin de solutions plus écologiques que des couloirs à camions, la pertinence d'un nouvel axe économique avec Saragosse.** Il passe plus de camions à Bariatou, le poste-frontière de la façade Atlantique (2,9 millions de véhicules), qu'à travers tout le massif alpin entre la France et l'Italie (2,55 millions).

Que faire? Un nouveau tunnel de base entre Toulouse et Saragosse? Il rappellerait tellement le difficile Lyon-Turin. Et pourquoi pas une liaison, certes modeste en termes de trafics, mais bien moins coûteuse, qui relierait Pau à la puissante capitale aragonaise, Saragosse?

Confrontée aux rivalités stériles des Etats, **l'Europe aurait bien envie d'encourager des programmes régionaux transfrontaliers.** La Nouvelle Aquitaine et l'Aragon pourraient profiter de l'opportunité. Dans le train qui les emmenait à Bedous avant d'emprunter le tunnel routier vers Canfranc, **Alain Rousset et Herald Ruijters se félicitaient mutuellement: «Heureusement qu'il y a l'Europe! Heureusement qu'il y a les régions!»** Après tout, quand l'Etat français transfère aux Hauts-de-France la responsabilité du canal Seine-Nord, ne dit-il pas la même chose?