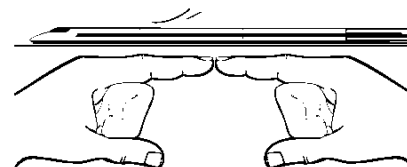


La lettre d'automne

Octobre 2014



CRELOC

COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE
DE LA LIGNE
OLORON-CANFRANC

www.creloc.fr

VOIR PLUS LOIN ...

52 000 tonnes de ballast, 38 000 traverses, 53 kilomètres de rails : ça y est, on tape dans le dur ! Enkysté au fond de la gare d'Oloron Sainte-Marie depuis 25 ans, le sinistre butoir a disparu ce 2 septembre 2014 pour faire place nette aux travaux de la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous.

C'est le 5 septembre 2007 que la Région Aquitaine annonçait la réouverture jusqu'à Bedous. Il faudra 8 ans et demi avant que le premier train siffle à nouveau au cœur de la vallée d'Aspe. Entre temps, que d'espoirs et de déceptions, que de travail et de lassitude, que d'énergies et de freins... Avec une opiniâtreté sans faille, les Espagnols maintiennent leur service ferroviaire en gare de Canfranc, malgré les vicissitudes d'une voie ferrée qui nécessitera un « coup de jeune ». A l'évidence, ils nous attendent. Nous faisons un pas vers eux, nécessaire mais pas suffisant. C'est en avançant que l'on trouve

son équilibre ; c'est en rouvrant Bedous que l'on continue jusqu'à Canfranc : plus que 33 kilomètres, à peine 1/1000ème de réseau ferré national !

Pour autant, les inconditionnels du « tout goudron, tout camion » ne désarment pas.

A leurs projets d'élargissements de la RN 134, nous disons « Stop ! ». La seule façon de ne pas défigurer la vallée d'Aspe en égout à poids lourds, c'est de mettre les marchandises sur les trains.

Comme il est écrit à l'avant des TER de la Région Aquitaine : VOIR PLUS LOIN, voyons plus loin après Bedous. Voir plus loin après Bedous, c'est voir CANFRANC !

En avant ! ; Adelante ! En daban ! Adeban !

François Rebillard / le 15 octobre 2014.



Cliché effectué lors de l'inauguration de la rame « Canfranc » en vue du concours « Ma ville vue du train »

VU D'ARAGON

Un « chiste » (c'est à dire une plaisanterie) a cours en Aragon : on dit qu'à chaque accident de train, on répare un bout de la ligne ferroviaire Canfranc – Huesca ! Ne nous moquons pas : nous, en France, on a bien attendu 43 ans pour commencer à réparer Oloron – Canfranc, après l'accident au Pont de l'Estanguet !

C'est vrai que, récemment, un cinquième train de céréales (depuis 3 ans) a déraillé près de Villanua. En France, on en aurait profité pour fermer la ligne ! Non, la réparation a été rapidement faite, et la circulation du maïs a repris dans les 10 jours (ce maïs qui passe à nouveau en camions par la Vallée d'Aspe, pour être déposé dans les silos de Canfranc). Là, on a réhabilité le tronçon endommagé avec les moyens de fortune, car l'entreprise Cererrail qui frète 3 à 4 trains par semaine s'impatientait, mais le passage a lieu encore à vitesse réduite.

Pour dire que le transport de marchandises sur le Canfranc n'est pas facultatif, mais majeur.

Alors pourquoi l'Aragon n'investit pas encore dans cette ligne qui est effectivement en mauvais état ?

Car les Aragonais sont dubitatifs sur la volonté des gouvernements français et espagnol qui profitent de la crise pour épargner dans ce domaine. Le ministre du Gouvernement régional d'Aragon chargé du dossier ferroviaire, Rafael Fernández de Alarcon a dit que l'Aragon a réussi à redonner le caractère international à la ligne qui avait été classée d'intérêt régional dans l'un des sommets Franco-espagnol, prend acte des travaux Oloron – Bedous et reste dans l'attente qu'ils se prolongent vers la frontière.

En Aragon aussi, sans en avoir la compétence, le gouvernement autonome participe au financement des travaux qui sont entrepris (pour moitié avec l'Etat). Un nouveau quai est

prévu à Huesca, ainsi que la rénovation de 8 Km entre Alerre et Plasencia del Monte. Il est notoire que l'opinion publique est favorable au Canfranc : les aragonais font pression sur les pouvoirs publics, incités par la CREFCO, pour les pousser à faire davantage en réclamant l'écartement européen et décidant de la tête de ligne à Saragosse.

L'attente des industriels d'Aragon

Dans l'article de la dernière lettre du CRELOC, il en était fait référence. Voici un exemple avec la photo ci-jointe d'un train de papier provenant de Saragosse et envoyant des conteneurs au Portugal. SAICA envoie tous les ans 1800 poids lourds pleins de papier en France !

En plus, des entreprises fortement tournées vers l'international, comme Général Motors ou BSH, un groupe d'entreprises, l'Asociación Logística Internacional de Aragón se constitue en lobby pour faire circuler des trains de conteneurs vers l'Europe et demandent une ligne double, à écartement international, afin de préparer l'avenir. On se rappelle, à la CREFCO, que Michèle Alliot-Marie avait souhaité, quand elle était au gouvernement, que le trafic marchandises par Canfranc désengorge celui par le Pays Basque. Qu'en pensent les Chambres de Commerce des deux pays ?

Paradoxalement, la rencontre des Chambres de Huesca, Pau et Tarbes qui a eu lieu à Pau le 3 juillet dernier n'a même pas abordé le Pau-Canfranc, alors qu'il en avait été question à la réunion précédente à Huesca. Ils auraient oublié, absorbés à l'époque par les problèmes qui se posaient sur la route ! ...

Car les perturbations de la RN 134 ont braqué un moment nos voisins, mettant en péril les Silos de Canfranc et nuisant au tourisme. Et sans l'alternative du rail, on n'y peut rien.

La réponse (?) des pouvoirs publics :

Le 1er juillet a eu lieu la réunion du groupe quadripartite sur la réouverture de la ligne internationale : les régions Aquitaine



Train de conteneurs provenant de l'embranchement des usines Saica et transportant du papier, à destination du Portugal. Saica envoie tous les ans 1800 poids lourds pleins de papier en France. Compte tenu que chaque train semblable transporte 28 conteneurs, avec seulement 65 trains (2 par semaine), on pourrait éviter ces 1800 camions dans la Vallée d'Aspe.

et Aragon, les états français et espagnol ne s'étaient pas retrouvés depuis le 30 novembre 2011. Le calendrier de réouverture pour 2020 a été confirmé, mais la représentante du gouvernement français a plutôt parlé de priorité pour le TGV !... On hésite toujours tant que des travaux conséquents ne sont pas entrepris en Espagne.

En guise de conclusion (provisoire) :

- Les Aragonais veulent le Pau-Canfranc, et le sujet est très souvent abordé aux « Cortes », le parlement régional. De même, le député aragonais qui représente deux partis, Izquierda Unida et CHA, au « Congreso de los Diputados » (l'Assemblée Nationale), pose le problème à Madrid. Mais tous demandent qu'il y ait d'autres signes venant de France : par exemple la Déclaration d'Utilité Publique sur le tronçon Bedous-Canfranc.

- Du côté français, à part la Région Aquitaine, les pouvoirs publics sont dans l'expectative et attendent de leur côté un signal plus fort de l'Espagne !

Comment s'en sortir ?

Sûrement pas en se repliant sur ses petits intérêts privés, les nuisances supposées de la réouverture et leur coût qui paraît élevé ! La solution, semble-t-il peut venir de l'Europe, dans le cadre de travaux d'infrastructures nécessaires pour relier les pays. Des crédits sont en train de se débloquer, mais il faudra bien sûr que l'Etat français mette de l'argent, pour le bien général et afin que le Béarn garde une porte de sortie ferroviaire vers le sud pour les générations futures

Jacques COURATTE-ARNAUDE

LE MESSAGE DU TRÉSORIER

A l'occasion de la diffusion de cette lettre d'automne, le bureau demande aux retardataires de se mettre à jour ou a contrario de manifester leur désir de quitter l'association. Ceux qui ne sont pas à jour recevront un bulletin d'adhésion / réadhésion joint à la lettre. Ceux qui sont à jour ne recevront évidemment pas ce document joint.

Même si les travaux de remise en service de la ligne jusqu'à Bedous sont maintenant entamés, ce n'est pas le moment de relâcher notre action. Car les opposants ne baissent pas la garde, et rien n'est encore décidé ferme pour la remise en service Bedous - Canfranc.

La cotisation de base reste fixée à 20€. Si vous contribuez au-dessus de cette somme, vous serez alors Membre bienfaiteur du C.R.É.L.O.C.

Avec mes remerciements anticipés à ceux qui accepteront de régulariser leur adhésion,

Le Trésorier Alain Dubourdieu,
24 rue de la Semie - 40130 CAPBRETON
alain.dubourdieu@orange.fr



« Palo » érigé en gare de Canfranc, co-financé par le Créloc - Photo : Gérard Lopez

OPPOSITIONS

Nous assistons, depuis quelques mois maintenant, à une double opposition au projet de réouverture de la ligne Oloron-Canfranc. La première est ancienne et oppose la route au rail. La seconde est plus récente et s'appuie sur des considérations qui semblent, de prime abord, tout à fait d'actualité.

Dans notre région, l'opposition entre la route et le rail où, plus exactement, entre le projet routier de l'aménagement de la RN 134/E7 et la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc est ancienne. Elle date de la fin des années 80, époque où l'on a commencé à entendre parler de l'axe européen E7 et de son maillon emblématique, le tunnel du Somport. Je ne reviendrais pas sur les années de lutte qui ont émaillé cette période, mais je retiendrais que la route a fait des « emprunts » à la voie ferrée.

Aujourd'hui, face à l'augmentation du trafic poids lourds, nombre de riverains de la vallée d'Aspe subissent des nuisances fortes, tout comme les usagers de la RN 134/E7, d'ailleurs. Petit aparté : nos voisins ossalois l'expérimentent, avec la fermeture temporaire de la RN 134 à la circulation des poids lourds et le report partiel du trafic sur la vallée voisine. Dans ce contexte, beaucoup de ces riverains ne voient qu'une seule « alternative », là où je ne vois qu'une « alternance » : « Du goudron, encore, mais loin de chez moi ! ». À mon sens, si on déplace le problème, on ne le résout pas, pas plus que celui du maintien de la vie (sous toutes ses formes) en vallée d'Aspe. L'une de ses richesses, c'est la qualité de la vie. De ce point de vue, l'axe E7 est une source de nuisances, pas de richesses, pour les régions traversées. La véritable alternative consisterait à réguler le trafic poids lourds en transit et permettre aux voyageurs et marchandises de transiter par le

train. Le CRÉLOC a depuis longtemps détaillé les raisons qui militent en faveur de cette seule et véritable alternative.

La seconde opposition que rencontrent les partisans du Canfranc en ce moment est plus récente. Elle s'appuie sur un sujet récurrent depuis 3-4 années dans l'actualité. « À quoi bon dépenser tant d'argent pour une infrastructure qui ne sera pas rentable, alors que nous croulons sous la dette ? »

Outre le fait que la rentabilité, qui est exigée d'un projet ferroviaire, ne soit même pas abordée lorsqu'il s'agit d'un projet routier – on serait surpris par les résultats, ce raisonnement me semble présenter deux défauts majeurs. Il fait fi de l'histoire de notre pays, d'une part, et d'autre part il obère son avenir, ce qui est tout aussi grave.

Les générations qui nous précèdent ont-elles hésité s'endetter pour doter le pays du réseau routier et du réseau ferroviaire que l'on connaît aujourd'hui ? Les générations qui nous précèdent ont-elles hésité à investir lorsqu'il a fallu amener, partout, téléphone et électricité ?

Le projet du Canfranc suppose une vision à long terme et des choix clairs. Et je regrette que nos dirigeants (à quelques exceptions près, tout de même) manquent de l'une et ne fassent pas les autres. Quant à l'avenir du pays, nombreux sont les rapports et études de toutes sortes qui nous prédisent le pire (même s'il n'est jamais sûr) et tracent quelques pistes d'actions sur lesquelles s'engager pour le préserver.

Si l'on a souci de ne pas laisser à nos enfants trop de dettes, chacune et chacun comprendra qu'il faut aussi leur laisser un monde « vivable ». Dire qu'une alternance, qui a grandement contribué à la situation actuelle et participe à la situation future, est LA solution est une immense tromperie en même temps qu'un leurre.

Jean-Luc PALACIO



Alain Rousset et Jacques Rapoport unissent leurs efforts pour engager des travaux que nous attendions depuis longtemps
Photo : François REBILLARD