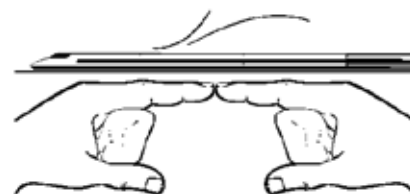


# La lettre d'automne

Octobre 2015



**CRELOC**

COMITÉ POUR LA  
RÉOUVERTURE  
DE LA LIGNE  
OLORON-CANFRANC

[www.creloc.fr](http://www.creloc.fr)

## Éditorial du président du CRÉLOC du 28 août 2015

### ♪ « Tout va très bien Madame la Marquise... » ♪

Sur l'air de la chanson française à succès de 1935 :  
« Tout va très bien Madame la Marquise, mais il faut  
que je vous dise... » :

- ➔ la loi Macron lâche d'un seul coup des hordes  
de bus là où les Régions investissent depuis des  
années des milliards pour les trains de voyageurs,
- ➔ le ministre des transports fait la sourde oreille  
aux demandes du CRÉLOC pour ouvrir le dossier du  
Canfranc,
- ➔ SNCF Réseau Aquitaine rallonge d'au moins  
3 mois la réouverture de Bedous en invoquant  
benoîtement des aléas de chantier,
- ➔ SNCF Mobilités Aquitaine cherche désespérément  
des autorails et des conducteurs pour Pau - Oloron  
alors qu'il lui faudra plus de trains et plus de  
personnel pour exploiter Pau - Bedous,
- ➔ 2 passages à niveau sont à 10 mètres l'un de  
l'autre à Bidos, alors qu'un seul aurait permis des  
économies de travaux et simplifié l'exploitation de  
la ligne,
- ➔ Messier va installer une aire de stockage de  
pièces le long de la voie ferrée à Gurmençon sans  
que soit prévue la desserte par le rail : vive Paris  
Climat 2015 !

« Tout va très bien Madame la Marquise, mais il  
faut que je vous dise... » - aussi - que le CRÉLOC est  
fier de son action quand elle est reconnue jusqu'en  
Aragon et quand la Région Aquitaine lui demande de  
continuer le combat !

Maintenant que nous avons goûté à la moelle du  
Bedous (merci aux entreprises de travaux publics),  
nous ne sommes pas prêts de lâcher l'os du Canfranc.

« Tout va très bien Madame la Marquise » fut suivie  
par un autre succès : « Qu'est-ce qu'on attend pour  
être heureux ? » Le CRÉLOC a la réponse, toute  
simple : c'est 2020.

**Canfranc, en avant ! - ¡ Adelante, Canfranc !**

*François Rebillard*

### Notez bien !

La prochaine assemblée  
générale du Créloc se tiendra  
**le samedi 28 novembre 2015**  
à partir de 14h30  
à la mairie de Bedous.  
Possibilité de déjeuner à 12h00  
au Mayabor, 12 rue Gambetta  
à Bedous.

## Actions nouvelles lancées par le CRÉLOC

La parution des documents « 9 questions - 9 réponses » ou « Les avantages économiques du Canfranc », la modernisation du site internet du CRÉLOC, le baptême de l'autorail « Canfranc », sont des événements que vous avez pu juger en leurs temps.

D'autres sont restés inaperçus à vos yeux parce que ce sont des actions ou des idées nouvelles lancées ponctuellement par le CRÉLOC. Certaines ont abouti (A = Accord), d'autres n'ont pas été suivies d'effet (R = Refus), d'autres encore sont en cours de négociation (D = Discussion) : il est toutefois utile que vous, chers amis qui nous soutenez, en ayez connaissance. En voici un aperçu, non exhaustif :

⇒ une desserte quotidienne express Pau ↔ Zaragoza, par trains et bus à horaires accélérés et correspondances immédiates à Canfranc (R)

⇒ le retour du fret entre Pau, Oloron et Bedous : utilisation des voies de service du chantier Oloron - Bedous ; démarches chez les clients potentiels locaux (Lindt, Messier, eaux d'Ogeu, produits de carrières, bois, fourrages,...) (D)

⇒ la réouverture sans plus tarder de Pau - Oloron après 2 mois 1/2 de fermeture en raison d'un affaissement de remblai à Haut de Gan, à l'été 2014 (A)

⇒ la préservation des bâtiments de voyageurs de Lescun-Cette-Eygun et des Forges d'Abel (R)

⇒ la lutte contre les chutes d'arbres entre Pau et Oloron, à chaque coup de vent (A)

⇒ la mixité du trafic rail-route dans le tunnel du Somport, en suivant le modèle de principe du tunnel des Montets près de Chamonix (A)

⇒ la suppression de toute circulation en bus entre Oloron et Bedous dès la remise en service (D)

⇒ la diminution significative du temps de parcours entre Pau et Oloron (36 minutes pour 36 km = 60 km/h, comme il y a 40 ans !!!) (D)

du matériel et du personnel exclusivement dédiés à l'exploitation de Pau - Bedous (D)

la mise en circulation de bimodes entre Pau et Bedous, engins pouvant assurer sans changement de trains les relations Bayonne ↔ Bedous, Dax ↔ Bedous, Tarbes ↔ Bedous, etc (R)

⇒ la réouverture de la halte de Gurmençon (R)

⇒ les nouveaux régimes juridiques de construction de lignes nouvelles (D).

D'autres démarches sont en cours, telles que celles liées à l'inauguration de la réouverture d'Oloron - Bedous, avant l'été 2016, et à l'impact touristique du retour du train en vallée d'Aspe.

Vous aussi, faites-nous part des idées nouvelles que vous aimeriez faire valoir pour Bedous dans l'immédiat, et Canfranc ensuite.

**A plusieurs, nous serons plus forts !** Merci.

*Ledeux, le 28 août 2015, François Rebillard.*



Juillet 2015, un des tous premiers trains de travaux engagé au delà d'Oloron Sainte-Marie, en direction de Bedous.  
(Cliché Créloc-François Rebillard).



Septembre 2015, Canfranc. Continental Rail, opérateur privé assure la traction d'un train de 12 trémies de maïs.  
(Cliché Créloc-François Rebillard).

## Réussir est impératif pour eux !

Si le calendrier prévisionnel des travaux est tenu, la reprise commerciale des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous sera effective dès juin 2016. Pour le CRÉLOC (et la CREFCO), voir à nouveau des trains arriver jusqu'à Bedous, 35 ans après l'interruption du trafic, est un premier pas encourageant dans la perspective de la réouverture complète jusqu'à Canfranc.

Les enjeux sont importants pour de nombreux acteurs de ce dossier, et la réussite de la réouverture – même partielle – du Canfranc est impérative pour la Région Aquitaine, pour la SNCF et pour la SNCF-Réseaux. Pour le Conseil Régional d'Aquitaine, la réussite de

la reprise des circulations commerciales entre Oloron et Bedous est impérative. Parce que de nombreuses voix ont contesté – et contestent encore – l'investissement, dans un contexte budgétaire contraint. Parce que le report modal est également un impératif pour notre région transfrontalière, littéralement asphyxiée par des norias de poids lourds qui empruntent tous les axes... surtout s'ils sont gratuits.

Nous savons tous que cette alternative ne vaudra que le jour où la réouverture sera complète. Mais là, c'est aux États français et espagnol à jouer... et décider !

Parce que la Région Aquitaine doit inciter nos concitoyens à préférer le transport collectif pour l'essentiel de leurs déplacements. Là, je ne le cache pas, je suis un peu inquiet. Je sens que la Région est un peu démunie face à l'inertie de son prestataire de services. Plusieurs petits signes, en tout cas, peuvent éveiller certains doutes. Par exemple, parce que le gain de temps lié à l'augmentation de la vitesse des rames TER n'est pas automatique pour la SNCF.

Sur le tronçon Pau-Oloron, qui a été repris de fond en comble en 2012, il aura fallu attendre 2014 pour que la géométrie de la ligne – incontournable pour augmenter la vitesse – soit vérifiée. Pourquoi ne pas l'avoir fait à la fin des travaux ? En sera-t-il de même entre Oloron et Bedous ?

Pourquoi la SNCF base-t-elle ses référentiels de vitesse sur ce qui se faisait à une époque où les techniques et les matériels n'étaient pas les mêmes ? Sans être spécialiste, encore moins ingénieur, il me semblait avoir compris que rails soudés et nouvelles rames allaient améliorer le confort des passagers, et la qualité du service... dont

## La MACRONISATION des transports : Impacts attendus par la libéralisation du transport par cars

A l'issue des débats au Parlement la loi « croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques » (loi Macron) a été adoptée.

La libéralisation des services de transport par autocar (article 5-6) permet aux entreprises de transport public routier de personnes établies sur le territoire national d'assurer des services réguliers non urbains. Un contrôle des AOT (Autorités Organisatrices des Transports par exemple Conseil Régional ou Conseil Départemental) assure une régulation sur les services exécutés sur une liaison d'une distance inférieure ou égale à 100 kilomètres entre deux arrêts.

S'appuyant sur le maillage autoroutier du territoire, cette disposition de la loi va provoquer à court terme, une forte croissance de l'activité des autobus interurbains.

On peut craindre une concurrence néfaste mais inégale au train et des effets indésirables sur l'aménagement du territoire :

- **Concurrence néfaste au train** : La clientèle captée par le transport par autocar aura un effet dévastateur sur la fréquentation des trains Intercités et TER. Pour les Intercités, la convention dite « des trains d'équilibre du territoire » doit être prolongée prochainement d'un an. La Commission « TET d'avenir » présidée par le député Philippe Duron se prononce à terme sur l'avenir de ces trains nécessitant rapidement des investissements très lourds dans le matériel roulant. La baisse du nombre de voyageurs pourrait entraîner des

la vitesse. Ironie ou paradoxe : les usagers de la ligne Pau-Oloron-Bedous mettront plus de temps aujourd'hui qu'hier !!!

J'ai également un autre motif d'inquiétude, à la fois pour les voyageurs et pour le fret. La configuration actuelle de la ligne et de sa signalisation interdit la présence de 2 trains en circulation. Ce qui réduit d'autant les gains de qualité de service que l'on pourrait en attendre. Si l'on veut cadencer, il faut que les rames puissent se croiser (à Buzy, à Lurbe-Saint-Christau). Si l'on veut utiliser la ligne pour du fret, il faudra équiper d'urgence la ligne d'une signalisation adéquate. Pourquoi ne pas l'avoir fait à l'occasion des travaux ? Pourquoi ce manque d'anticipation ? Est-ce que la SNCF-Réseaux a présenté plusieurs scénarii au financeur ? Sinon, pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?

Si l'opérateur historique de la ligne ne se donne pas les moyens de réussir la reprise des circulations ferroviaires entre Pau-Oloron et Bedous, il faudra que les autres acteurs de ce dossier – de la Région aux usagers – en tirent toutes les conséquences.

*Jean-Luc Palacio*

décisions de fermetures définitives de lignes !

Pour le TER, les taux de couverture deviendraient insupportables pour les Conseils Régionaux.

Les trajets en autocars, certes bien moins chers (hors abonnement), particulièrement pour le voyageur occasionnel, seront moins rapides ; les autocaristes ne perdant pas de temps en rentrant dans les agglomérations. Sur Bordeaux - Pau, les voyageurs sont à Bordeaux débarqués à l'extrémité de la ligne C du tramway (8 stations de la gare St Jean soit un bon 1/4 h au mieux). A Pau, le premier arrêt de bus de ville près de la sortie d'autoroute est à 25 mn de la gare.

- **Aménagement du territoire** : le privé ira sur les relations rentables, les relations les moins fréquentées resteront à la charge des contribuables.

Dans le même temps, la loi n'autorise pas une ouverture à la mise en concurrence des relations ferroviaires (même limitée à des expérimentations !).

On voit donc que la Macronisation des transports est au bénéfice exclusif des autocars, au détriment des trains. Il serait temps que l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) devenue Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) édicte des règles de complémentarité entre les modes...

Sujet à suivre.

*Ch. Broucaret*

*Président de la FNAUT Aquitaine Limousin Poitou-Charentes*

## Le mot du juriste

Les contrats de partenariat public privé (CPP) constituent une des solutions pour mobiliser des capitaux privés sur des projets qu'il s'agisse de la construction, de la maintenance voire de l'exploitation d'un ouvrage public à un partenaire privé.

Les contrats de partenariat lorsqu'ils sont passés dans le domaine des infrastructures de transport ont conduit à transférer au partenaire privé le risque de construction puis de maintenance de l'ouvrage mais pas le risque d'exploitation qui reste assumé par le maître d'ouvrage public et ce à la différence des concessions classiques dans lesquelles le concessionnaire se rémunère auprès des usagers.

Le partenaire privé perçoit un loyer couvrant les frais de construction nets des concours publics apportés au départ et les frais financiers afférents (rémunérant en général les prêts bancaires et la mise de fonds propres apportée par le partenaire).

Le contexte législatif et réglementaire est en pleine évolution. La loi de programmation des finances publiques pour les années 2014 à 2019 (L n°2014-1653, 29 décembre 2014 : JO 30 déc. 2014 p 22786) impose désormais aux collectivités territoriales de recueillir un avis étatique sur l'évaluation préalable à leur conclusion de contrats de partenariat et interdit par ailleurs aux « administrations



publiques centrales » et aux organismes publics de santé de conclure toute forme de PPP.

La loi du 20 décembre 2014 (L n°2014-1545, 20 décembre 2014 JO 21 déc. 2014 p 21647) a par ailleurs autorisé le gouvernement à transposer par ordonnance les nouvelles directives européennes « marchés publics ».

Une ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics abrogeant notamment l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 modifiée par la loi du 17 février 2009 sur les contrats de partenariat vient de revisiter la procédure de partenariat public – privé. Son entrée en vigueur interviendra à une date qui sera fixée par voie réglementaire et au plus tard le 1er avril 2016.

Cette réforme nous intéresse parce qu'elle concerne les marchés de partenariat qui peuvent être conclu entre une collectivité territoriale ou un opérateur de réseaux et une entreprise privée et devra fixer les conditions dans lesquelles est établi le partage des risques entre les parties.

La directive « concessions » sera elle transposée au plus tard en

## Le Canfranc et le trafic fret

Certain Aspois, marcheur émérite, talentueux conteur à ses heures, portant béret et probablement imprégné de l’image du Canfranc d’antan, déclarait voici quelques mois que notre ligne transpyrénéenne s’apparentait à un petit train du « Far West ». Diable, voilà bien là une assertion à laquelle le Créloc se doit d’apporter le plus aimablement possible la contradiction.

La liaison internationale de Pau à Canfranc inaugurée en 1928 a souffert dès son ouverture de deux inconvénients majeurs ; le premier relatif à l’écartement de la voie différent en France et en Espagne, le second aux fortes rampes, principalement sur le versant français. Ainsi, la SNCF, héritière de la Compagnie PO-Midi, n’a-t-elle jamais porté grand intérêt pour cet axe, à une époque où l’on ne savait pas remédier de manière satisfaisante à de tels obstacles. De fait le lent transbordement des marchandises de wagons à wagons s’opérait à Canfranc et les tonnages susceptibles d’être remorqués par d’antiques locomotives électriques en France, à vapeur en Espagne, peu puissantes, était-il faible. L’Espagne des années 20 et 30 n’était pas un acteur économique important. Relevons cependant que durant la dernière guerre la ligne a connu un trafic marchandises notable (Allemagne – Espagne) d’environ 450 000 tonnes annuelles !

Fort heureusement, à l’image de l’évolution du Far West, le chemin de fer a connu et continue de connaître de grandes mutations permettant aujourd’hui de s’affranchir de telles sujétions. A cet égard les chemins de fer espagnols (RENFE) ont depuis une dizaine d’années, réalisé la liaison Saragosse – Huesca au double écartement large ibérique et standard européen et projettent de doter la voie unique de Huesca à Canfranc de trois files de rails permettant la circulations de trains aux deux écartements. En outre les engins de traction modernes sont aujourd’hui capables de développer des puissances de l’ordre de 5 000 kW soit 6 793 CV, voire plus. Parallèlement les systèmes de freinage et dispositifs d’anti enrayage des trains ont considérablement évolués. Dans ces conditions, la remorque de trains de fret de 600 tonnes sur des rampes et pentes de 40 <sup>o</sup>/000 s’avère tout à fait réalisable dans des conditions de sécurité optimales.

Certes la performance technique aussi satisfaisante soit-elle ne saurait s’affranchir des critères économiques. Al’évidence, il faut des clients ! L’Espagne qui est devenue un acteur économique européen avec lequel il faut compter, s’est dotée d’infrastructures de transport

avril 2016 mais concerne les concessions d’une valeur égale ou supérieure à 5 , 186 000 €.

La procédure de passation d’un marché de partenariat est désormais conditionnée à la démonstration que le recours à un tel contrat présente un bilan plus favorable notamment sur le plan financier que celui des autres modes de réalisation du projet.

L’appréciation se fait au regard des caractéristiques du projet envisagé, des exigences de service public ou de la mission d’intérêt général dont le partenaire est chargé ou des insuffisances et difficultés observées dans la réalisation de projets comparables, le critère du paiement différé ne pouvant à lui seul constituer un avantage.

Il convient d’attendre le décret qui sera pris en application de cette ordonnance pour connaître les modalités exactes d’établissement de ce bilan.

Par ailleurs il ne peut être recouru au marché de partenariat que si la valeur de ce marché est supérieure à un seuil qui sera là aussi fixé par voie réglementaire en fonction de la nature et de l’objet du contrat, des capacités techniques et financières de l’acheteur et de l’intensité du risque encouru.

performantes. Ainsi, Saragosse dispose-t-elle de la plus importante plateforme logistique intermodale européenne « PLAZA », qui porte grand intérêt à l’acheminement de flux de trafic via le Canfranc. Le constructeur automobile Général Motors, les papeteries SAICA, Arcelor Mital sont également intéressés à saisir l’opportunité de la réouverture du Canfranc. En France l’acheminement des 150 000 tonnes annuelles de maïs réalisé quotidiennement au moyen d’une cinquantaine de camions bénéficierait également du Canfranc. Des flux de trafic France Espagne seraient également attendus en provenance du port de Bayonne et de la zone industrielle de Lacq (ammoniaque, chlorate de sodium, soude caustique, fibre de carbone). C’est un trafic potentiel de 1,5 millions de tonnes que pourra acheminer le Canfranc. Rappelons qu’aujourd’hui le rail ne participe qu’à hauteur de 2% aux échanges entre la France et l’Espagne…

Et si l’on évoquait les coûts comparatifs entre le rail et la route ? La Suisse qui dispose d’un réseau ferroviaire d’excellente qualité, le plus dense d’Europe, a depuis longtemps procédé à des études économiques comparatives entre les modes ferroviaire et routier en prenant bien soin d’y intégrer les coûts dits externes (accidents, gendarmerie, entretien des routes, émissions de CO2, bruits, protection d’espèces, etc.) propres à chaque mode de transport, ce que dans un contexte routier français, quasi monopolistique, les ministères concernés se refusent à prendre en considération, ou pour le moins se refusent à en divulguer les chiffres. Selon une étude réalisée par l’Université de Berne, il ressort qu’en relief montagneux le transport routier coûte plus de quatre fois plus cher que le rail, celui des voyageurs trois fois plus ! En outre, l’énergie consommée par le rail pour une tonne transportée durant une heure ne représente que 60% de celle qui l’est par les camions et les cars.

La réouverture d’Oloron à Bedous qui est programmée pour l’été 2016 ne prend pas en compte au stade actuel le trafic fret. Ainsi, le plan de voie est-il réduit à sa plus simple expression : voie unique d’Oloron à Bedous, avec une voie de garage dans cette dernière gare. Dans le cadre de la reprise du trafic de transit international de fret, il apparaît que quatre gares de croisement s’avèreron nécessaires à Buzy, Oloron, Bedous et Urdos. De telles dispositions permettraient d’envisager la circulation de trains en rafale (c’est à dire dans un même sens) à intervalle d’une demi-heure. La fluidification du trafic conduit également à mettre en œuvre des

équipements de signalisation performants répondant aux exigences d’interopérabilité européenne. A cet effet, il conviendra d’équiper la ligne en GSM R (système global pour les communications mobiles spécifique aux chemins de fer) qui constitue l’un des supports du système de signalisation européen « ETCS niveau 2 » (Système européen de contrôle des trains) qu’il sera également nécessaire d’installer. Enfin, il conviendra d’adapter les dispositifs « d’annonce » des passages à niveau aux circulations voyageurs et fret. Les équipements de voie devront être dimensionnés pour recevoir des trains de fret de 1 200 tonnes à Buzy et Oloron, impliquant une longueur de voies de croisement (et de service pour Oloron) de l’ordre de 500 mètres de longueur. C’est à Oloron, où l’on dispose de la longueur nécessaire, que l’on procèdera à la séparation de chaque train de fret en deux convois de 600 tonnes aptes à affronter les plus fortes rampes de la haute vallée. Les voies de croisement de Bedous et d’Urdos devront pour leur part disposer d’une longueur d’environ 250 mètres. Bien que le Créloc ne dispose pas des outils de simulation aptes à déterminer avec précision la capacité de la ligne en nombre de trains quotidiens, on peut raisonnablement évoquer, avec de telles installations, une capacité quotidienne d’environ 40 trains, tout en permettant de disposer de plages horaires très suffisantes pour réaliser la maintenance de la ligne.

Dans un premier temps, afin de permettre l’étalement dans le temps des investissements nécessaires, l’exploitation de la ligne



Deux Locomotives Euro 4000 Vossloh de 4300 cv chacune tractent un train provenant de la plateforme logistique de Monzon en direction de Saragosse. Ces mêmes locomotives pourraient être envisagées pour le Canfranc. (Photo Jean-Pierre Soustre).

## Les élections en Aragon et le Canfranc

Les périodes électorales sont des moments où l’on parle de la réouverture du Canfranc !…

En France, les élections départementales de mars dans les Pyrénées Atlantiques l’ont, bien sûr, évoqué alors que la compétence des transports n’est pas concernée.

Nous avons plutôt assisté à une remise en question de la réouverture Oloron-Bedous. Le parti ayant remporté la majorité est opposé à cette réouverture.

En Aragon, les élections municipales et régionales ont beaucoup

est réalisable en traction diesel grâce à l’utilisation, par exemple, de locomotives CC Vossloh développant 3 180 kW soit 4 320 CV. Cependant, pour des raisons d’ordre environnemental, il est souhaitable de ne pas différer trop longtemps l’électrification de la ligne en courant alternatif 25 kV/50 Hz. Que ce soit en traction diesel ou électrique, les trains de fret seront remorqués de Pau à Oloron par une locomotive et par deux, l’une en tête, l’autre en queue, d’Oloron à Canfranc.

Le Créloc n’en oublie pas pour autant le trafic local de fret pour lequel il entend bien se mobiliser également. Il convient toutefois dans ce domaine, de connaître l’ensemble des tenants et aboutissants et le développement de ce type de trafic implique au préalable des discussions de mise au point entre de nombreux interlocuteurs.

Le Canfranc doté des équipements nécessaires aptes à répondre au développement du trafic ferroviaire de transit franco espagnol, présentera une image de modernité et ne saurait en rien ressembler à un train du Far West… Que ces quelques lignes puissent, convaincre les esprits chagrins qui trop souvent sont travaillés par des détracteurs hermétiques à toute tentative d’explication rationnelle. Qu’elles contribuent, également, nous le souhaitons vivement, à convaincre notre sympathique marcheur conteur Aspois du bien fondé du Canfranc !

*Jean-Pierre Soustre*



Le 24 mai les élections ont eu lieu : il s'agissait d'élire les Conseils municipaux de chaque ville ou village, mais aussi de déterminer les représentants aux « Cortes de Aragon », c'est-à-dire les députés qui allaient siéger au Palais de La Aljafería (Parlement de Région ) et élire à son tour le Président du Gouvernement de Région ou Diputación General de Aragón (DGA).

Les partis traditionnels étaient accompagnés pour la première fois de nouveaux groupes, issus de la contestation populaire d'années précédentes.

De droite à gauche :

. Parti Populaire (PP).

. Parti Aragonais Régionaliste (PAR) autonomiste de droite.

. Ciudadanos (C's) nouveau parti, de centre - droit.

. Parti Socialiste Ouvrier Espagnol (PSOE), de centre - gauche.

. Podemos nouveau parti qui a obtenu de nombreux suffrages, considéré de gauche.

. Chunta Aragonesta (CHA), autonomiste de gauche,

. Izquierda Unida (IU) héritière du Parti Communiste d'Espagne.

## Les médias et le Canfranc vus de l'autre versant pyrénéen

Nous pouvons lire dans certains commentaires de presse locale béarnaise, ou bien sur les réseaux sociaux, que l'un des arguments des opposants à la réouverture du « Canfranc » consiste à prétendre que cette ligne n'intéresse pas les Espagnols .

Si l'on se réfère aux nombreux reportages diffusés sur les TV et radios, ainsi qu'aux articles publiés dans la presse Aragonaise, force est de constater qu'il n'en est rien.

Par exemple, pour le seul mois d'août 2015, on a pu relever 8 articles dans « Aragon digital.es », 7 dans « el Diario de Aragon », 22 dans « Heraldo de Aragon » , 31 dans « el Periodico » , etc., dans lesquels il était question de la réouverture du Canfranc.

Dans ces articles on note l'unanimité de tous les partis politiques Aragonais en faveur de la réouverture.

Il est cependant regrettable que par le passé, ceux qui détenaient le pouvoir n'ont que très peu agis dans ce sens.

Tous les espoirs sont permis avec le nouveau gouvernement

## La rénovation de la ligne SNCF de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port

**Petit retour en arrière**

La ligne de Bayonne à Saint-jean-Pied-de-Port, issue du « plan Freycinet » de 1881, a été ouverte jusqu'à Cambo-les-Bains (Kanbo en euskara) le 19 janvier 1891, Ossès-Saint-Martin-d'Arrossa (Ortzaize - Arrosa) était atteint le 20 août 1892 et Saint-Jean-Pied-de-Port (Donibane Garazi) seulement le 11 décembre 1898.

Elle est à voie unique à écartement standard depuis la bifurcation de Mousserolles, à 2 km de Bayonne, où elle se sépare des lignes vers Puyoô et Hendaye. Très sinueuse, elle comprend de très nombreuses courbes au rayon minimum de 300 m. Par contre, avec un dénivelé total de 150 m, les rampes ne dépassent pas 14 % et seulement sur de faibles longueurs. Sa longueur est de 52 km.

Electrifiée en 1931, ce mode de traction a été abandonné en 2007 après la chute d'une console au passage d'un train. Une voyageuse fut légèrement blessée par des éclats de verre, la console ayant brisé une vitre de la rame Z7300. Après avoir été desservie par des automoteurs X2200, elle l'est maintenant par des X73500, comme Pau-Oloron.

Le fret a subsisté jusqu'en juillet 2004. Naguère, la branche d'Ossès à Saint-Etienne-de-Baïgorry (fermée aux voyageurs en 1949),

Tous ces partis se disent favorables à la réouverture du Canfranc.

Les élections du 24 mai ont modifié beaucoup d'instances. Les communes ont gardé ou parfois repris un encadrement de gauche (exemples Saragosse, dont le Maire, avant du PSOE, appartient à une coalition de gauche, Huesca et Jaca dont les Maires sont maintenant du PSOE). Le maire de Canfranc, Fernando Sánchez (PSOE) est élu à nouveau.

La DGA est maintenant administrée par le PSOE, grâce à l'appui de Podemos, CHA et IU. C'est Lamban, du PSOE, qui est le président. Dans son discours d'investiture, il n'a pas parlé du Canfranc. Mais son « ministre » de la « Vertebracion del Territorio », responsable en matière des transports, Jose Luis Soro, de la CHA, s'est déjà engagé dans le soutien de la réouverture. Il peut jouer un rôle moteur dans les Infrastructures, bien que le rail ne soit pas une compétence de la DGA. En effet, il a participé activement à la journée revendicative CREFCO-CRELOC du 19 juillet. Il a même accompagné Alain Rousset le 21 août, dans la visite du chantier.

Jacques Couratte-Arnaude

Aragonais, élu au mois de juin dernier, dont le délégué aux transports a qualifié de « stratégique pour l'Europe la réouverture du Canfranc ».

Deux éléments peuvent néanmoins conduire à modérer notre enthousiasme ;

1/ En Espagne, contrairement à la France, les « TER » ainsi que l'ensemble du trafic ferroviaire sont gérés directement par le pouvoir central qui attribue par conséquent les budgets.

2/ En fin d'année, vont avoir lieu les élections aux Cortes (Assemblée Nationale) et tous les partis vont à la pêche aux voix (attention aux promesses électorales : dans le budget prévisionnel, le parti actuellement au pouvoir a budgété 80 millions d'euros pour le Canfranc d'ici 2020 mais dans ce budget, seuls 2 millions sont affectés au titre de l'année 2016)...

**Reapertura YA** (Réouverture maintenant)

Gérard Lopez

fournissait épisodiquement des trains de granulats depuis 2 carrières embranchées. Cet embranchement a fermé définitivement à la fin des années 1980. Le gros du trafic consistait en un ou deux trains entiers hebdomadaires (12 à 15 wagons grumiers) de bois de hêtre d'Allemagne du Nord destiné à l'industrie locale du meuble de style, des deux côtés de la frontière. Sporadiquement, il y avait un trafic diffus de produits agricoles. En gare d'Ustaritz, un distributeur de gaz liquéfiés recevait périodiquement deux wagons-citernes, l'un de butane et l'autre de propane. Ces trafics ont été supprimés brutalement par la volonté du directeur « fret » de l'époque, Marc Véron, par ailleurs fossoyeur de l'entreprise Moulinex. Cette desserte terminale, étape finale de transports pourtant à très grande distance, fut déclarée beaucoup trop onéreuse. Celle d'Arudy fut supprimée à la même époque par le même homme pour les mêmes prétextes.

**Stagnation, premier renouveau et déclin**

Depuis les années d'après-guerre, la desserte voyageurs consistait immuablement en 3 allers-retours en hiver et 5 en été. La rame de 3 voitures à 2 essieux sommairement modernisées en 1950 tractée par un fourgon automoteur MIDI Z4200 mettait 1 h 20 par trajet simple avec arrêt à toutes les gares et haltes. La voie d'origine

en rail DC MIDI de 38 kg/m reçut une timide amélioration en 1960 avec des rails DC de 44 kg/m venant de renouvellements sur Dax - Toulouse. Après réforme des Z4200 et voitures anciennes, la relève fut assurée par des Z4100 ou 4400 PO couplées à 1 remorque-pilote. La vitesse limite immuable de 55 km/h le resta jusqu'en 1984 avec l'automatisation de la plupart de passages à niveau, l'arrivée des Z7300 et une première campagne de promotion. La vitesse limite fut relevée à 70 km/h et le temps de parcours abaissé à 53/58 minutes. La sous-station électrique d'Ossès fut reconstruite à neuf. La fréquence passa de 5 allers-retours en hiver à 6 ou 7 en plein été, l'une des nouvelles courses estivales comportait à bord une commentatrice des paysages et sites traversés. Une brigade de maintenance voie était installée dans l'ancienne halle à marchandises de Cambo ; elle possédait une fourgonnette J7 Peugeot et tout l'outillage d'entretien courant de la voie et des aiguillages. Ensuite, avec les plans d'économie successifs, l'état de la ligne déclina lentement mais sûrement. La desserte fut réduite à 3, 4 ou 5 allers-retours suivant les jours et les périodes, de façon à n'engager qu'une rame en ligne, avec suppression des croisements à Cambo ou Ossès et réduction concomitante du personnel de ces gares. La brigade de voie fut supprimée. L'absence de tout entretien de la caténaire conduisit à l'accident de 2007. La dégradation de la voie mena à l'abaissement de la vitesse limite à 40 km/h sur des sections de plus en plus longues.

**Le renouveau**

En 2008, la ligne paraissait condamnée à la mise sur route à court terme. Les élus locaux, toutes sensibilités confondues, s'en émurent et finirent par convaincre RFF d'engager des travaux de rénovation. Ce fut fait en 2010 sur la section Mousserolles Cambo, soit 17,2 km : rail de 46 kg/m sur 1666 traverses béton monoblocs par km, reconstruction des quais de la gare de Cambo et réfection des quais des autres stations. La vitesse limite est rétablie à 70 km/h sur cette section. Ce premier chantier a coûté 18,5 M€, soit un peu plus d'1M€/km. Toutefois, les temps de parcours restent d'1 h 15 à 1 h 25 en raison de l'abaissement à 30 km/h sur le pont de l'Adour en attente de reconstruction et à 40 km/h sur la totalité de Cambo à St-Jean-Pied-de-Port, avec une zone instable à 10 km/h entre Bidarray et Ossès. Malgré l'urgence d'entamer des travaux, le financement n'était pas trouvé. Enfin, après une nouvelle intervention des élus locaux, la rénovation intégrale de Cambo – St-Jean-Pied-de-Port a été décidée courant 2014. Les travaux ont commencé dans les tous derniers jours de décembre et, au 28 mai 2015, la voie neuve, de mêmes caractéristiques que sur Mousserolles – Cambo, atteignait



*La voie renouvelée en direction d'Itxassou au PN 17 de Cambo-les-Bains / Kanbo et à gauche, barré d'une croix de Saint André, le GA (guidon d'arrêt) lumineux de protection. (Cliché Alain Dubourdieu).*

la halte d'Itxassou qui a retrouvé une voie de garage pour les besoins du chantier. Pour cette deuxième phase, le devis s'élève à 44 M€ financés à hauteur de 29,3 M€ par la Région Aquitaine et les collectivités locales, et 14,7 M€ par SNCF Réseau (ex-RFF). Cette dernière somme sera avancée par la Région, SNCF devant la lui rembourser en 3 annuités. Cette dernière section est longue de 33,1 km, soit un ratio de 1,33 M€/km. Son coût est est important que pour la précédente car, de Cambo à St-Jean-Pied-de-Port on trouve 9 tunnels et galeries contre 5 pour la précédente, 6 ponts sur la Nive et 1 sur le Lauribar, à décaper et à repeindre, tous à tablier métallique de 15 à 40 m de portée, contre aucun pour la précédente. Un nombre assez important de ponceaux à poutrelles métalliques sont à remplacer par des structures en béton précontraint. Enfin, 2 zones ont été protégées contre la chute de pierres et rochers : le « Pas de Roland » gorge en amont d'Itxassou et le défilé entre Bidarray et Ossès, où la zone instable doit être confortée. Les passages à niveau en sorties sud des gares de Cambo et Ossès sont protégés par des guidons d'arrêt lumineux, permettant leur maintien à l'ouverture pendant le stationnement du train. Les lignes de télécoms et de signalisation sont mises en câbles sous caniveaux. La ligne doit rouvrir le 17 octobre prochain avec rétablissement des 70 km/h de bout en bout et un temps de trajet de 55 à 60 minutes.

Si cette facture de 62,5 M€ paraît modeste, toutes proportions gardées pour 50 km, par rapport aux 100 (et quelques ?) M€ des 25 km d'Oloron - Bedous, c'est que la ligne n'a pas été abandonnée pendant plus de 30 ans. Il n'y a pas non plus d'opération importante de suppression de passages à niveau. Deux d'entre eux seront cependant supprimés par aménagement de passages sous des ponts-rails existants. On peut noter aussi qu'il n'y a eu ni bisbilles entre élus de sensibilités politiques différentes, ni actions d'hostilité de riverains. En effet, la ligne a sa quarantaine de fidèles « navetteurs » quotidiens, travaillant dans l'agglomération bayonnaise et allergiques aux parfois 45 minutes de bouchon au giratoire de Maignon. Son trafic est multiplié par 3 ou 4 en haute saison estivale avec l'afflux de touristes et de pèlerins jacquaires à St-Jean-Pied-de-Port (et même par 10 ou 12 pendant la feria de Bayonne). Les navetteurs et certains pèlerins apprécient aussi la possibilité de transporter leurs vélos à bord des X73500, chose impossible en autocar. Le département des Pyrénées Atlantiques est le seul, pour le moment, où l'on rénove en profondeur 2 lignes TER simultanément.

En sera-t-il de même pour Pau – Oloron – Bedous, et plus tard Canfranc ? C'est à espérer.

Alain Dubourdieu



*Pose des protections sur la falaise du Pas de Roland à Itxassou / Itsasu. (Cliché Alain Dubourdieu).*

## « Ils ne savaient pas que c'était impossible alors ils l'ont fait » (Mark Twain)

L'Association du Chemin de Fer de la Baie de Somme exploite 27 kilomètres du Réseau des Bains de Mer. Inaugurées en 1887, ces anciennes lignes d'intérêt local du Département de la Somme constituaient alors le dernier réseau secondaire qui s'éteignit en 1972... Mais tout cela sans compter sur l'opiniâtreté et la détermination de quelques jeunes pionniers, rêveurs, visionnaires,... les qualificatifs ont évolués (positivement !) au fil des années.

Dès 1970, la fermeture partielle d'une partie du Réseau alerte de jeunes personnes originaires de la Baie de Somme. Après des contacts avec des amateurs éclairés (la Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires), une structure à but non lucratif est mise en place. L'objet n'est pas moins de reprendre l'exploitation ferroviaire d'une des lignes du Réseau à des fins touristiques... de cette partie de la côte qui deviendra Picarde. Les trains de plaisirs de la Belle Époque sont révolus depuis longtemps, pourtant ces jeunes gens passionnés croient que le tourisme balnéaire peut revenir en Baie de Somme !!!

Il faudra plus d'une décennie pour établir les bases d'une sauvegarde de ce qui est désormais devenu un Réseau, l'ensemble des lignes ayant fermé désormais. C'est bien trop pour une jeune association et des garçons pleins d'envie, mais sans véritable connaissance du chemin de fer. Pourtant, l'envie d'y croire et de poursuivre l'aventure au-delà des notions même de rentabilité et de rationalité !

De surcroît, les vicissitudes de la vie en communauté font leurs apparitions. Le chemin est long et les moyens dérisoires, mais la cohésion arrive à chaque fois à reprendre le dessus. Pendant les premières décennies, l'état de la voie est tel que le remplacement de quelques traverses – d'occasion bien sûr, découpées ensuite et retaillées pour la voie métrique – prend facilement une journée. Du matériel dont quelques locomotives à vapeur sont récupérées, dans le même état que celui qui intéresse un ferrailleur. Le leitmotiv est de tenir coûte que coûte, le train ne doit jamais cesser de rouler pour que la mémoire collective locale ne l'oublie pas.

Et ce pari, 45 ans après, a porté ses fruits. Des années de labeur sur une infrastructure hors d'âge avec du matériel en ruine ont permis de substituer un dynamique service de mobilité « touristique » à un service public moribond.

Aujourd'hui, le Chemin de Fer de la Baie de Somme, toujours sous forme associative, exploite avec brio le Réseau des Bains de Mer : 27 kilomètres, 7 locomotives à vapeur en service, des locotracteurs diesels et autorail, une trentaine de voitures dont plusieurs en bois vernis d'origine du Réseau et reconstruites à neuf. Et là encore, c'est une histoire d'hommes et de femmes passionnés : plus de 400 membres dont une centaine d'actifs, 24 salariés en équivalent temps plein, 190 000 voyageurs en 2015 pour près de 10 mois d'exploitation (Pau – Oloron : 150 000 voyageurs sur toute une année). Faire rouler des trains, c'est bien, les remplir c'est mieux. Le CFBS est sauvé par ses voyageurs. C'est un leader européen du chemin de fer historique qui conjugue patrimoine et mobilité. L'ancien réseau ferré départemental s'impose aujourd'hui comme un véritable outil d'aménagement du territoire, pas uniquement sur le plan économique, avec une véritable gestion entrepreneuriale comme tout exploitant ferroviaire.

Le credo est resté le même en 4 décennies. Développé par les pionniers, il s'agit pour chaque projet d'intégrer en amont les collectivités, de se concerter avec le microcosme local et d'échanger. L'autarcie ferroviaire ne paie pas.

« Préserver pour exploiter ou exploiter pour préserver », peu importe la préférence mais l'important est dans la démarche. Celle là même qui porte aujourd'hui le développement du CFBS. La même persévérance qui, à défaut d'abattre des montagnes, les traverse pour mener à Canfranc. Ensemble.

*Julien Rebillard - Coordinateur du CFBS / Septembre 2015.*



*Un train mixte Marchandises-Voyageurs s'engage sur la digue du fond de la Baie de Somme. (Collection CFBS / septembre 2014).*

**Pour suivre au plus près l'actualité du CRELOC vous pouvez vous connecter sur :**

[www.creloc.fr](http://www.creloc.fr) ou bien <https://www.facebook.com/groups/107924299234292/>

**Les contacts :**

Le président, François Rebillard - [francois.rebillard@orange.fr](mailto:francois.rebillard@orange.fr) - Tél. 05 59 39 71 98 / 06 81 96 15 21

Le secrétaire, Jean-Pierre Soustre - [jeanpierre.soustre@orange.fr](mailto:jeanpierre.soustre@orange.fr) - Tél. 05 59 53 28 36

Le trésorier, Gérard Lopez - [lopezgerard413@neuf.fr](mailto:lopezgerard413@neuf.fr) - Tél. 05 59 39 85 64