



Journée
d'étude

Le Canfranc



Une ligne internationale rapidement opérationnelle

Actes

de la journée du
11 janvier 2017

Amphitéâtre de la Présidence
de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour

Oloron--Canfranc

*Une ligne internationale
rapidement opérationnelle*

Couverture

En haut, visuel de la journée d'étude sur fond de montagnes du Somport, photographié par François Rebillard (CRÉLOC).

Le graphisme du logotype du CRÉLOC date de 1996.

Le CRÉLOC lui-même a été fondé en 1986 lors de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Europe.

© CRÉLOC, 2017-2018.
ISBN : 978-2-35519-659-1

Note : le contenu des communications et les illustrations ressortissent à la loi.



Une ligne internationale rapidement opérationnelle

Objectif de la journée :

mettre le focus sur les aspects technico-économiques
de la remise en service de la ligne ferroviaire
Pau--Canfranc--Saragosse
entre Bedous et Canfranc.

Actes de la journée d'étude du 11 janvier 2017

Amphitéâtre de la Présidence
de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour

Pyrénées-Atlantiques
(Nouvelle Aquitaine)

Crédit photo

Nous remercions vivement José Gómez, le photographe de séance, ainsi que Gérard Lopez pour son reportage d'appoint de janvier 2018.

Les illustrations des communications sont extraites des projections faites en séance.

La cartographie a été extraite du site du CRÉLOC creloc.intermodalite.com

Journée d'étude Le Canfranc



une ligne internationale rapidement opérationnelle

Amphithéâtre de la Présidence de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour

Le mercredi **11 janvier 2017** à partir de **8:30 h**

Objectif : mettre le focus sur les aspects technico-économiques de la remise en service de la ligne ferroviaire *Pau--Canfranc--Saragosse* entre Bedous et Canfranc.

Matin

8:30 – 9:00 h. — Accueil café croissants.

9:00 – 9:30 h. — Ouverture

Mot de bienvenue par l'Université.
Propos d'ouverture par le maire de Pau ou son représentant.
Par le CRÉLOC : présentation de la Journée.

9:15 – 10:00 h. — Conférence inaugurale.

30' + 15', échanges avec le public.

« Quelle politique des transports pour la France dans le cadre européen ? »

par Christian Broucaret, vice-président de la FNAUT.
Puis échanges avec les participants.

10:00 – 10:15 h. — Pause.

10:15 – 12:15 h. — Questions techniques.

1. La traction ferroviaire en montagne : matériel dédié ou matériel standard ?

Intervenants : Jean-Pierre Soustre et Patrick Marconi, ingénieurs. 30' + 15', échanges avec le public.

2. Appareils de voie et signalisation sur une ligne de montagne.

Intervenant : Robert Claraco, consultant, Cabinet Claraco. 30' + 15' échanges avec le public.

Midi

12:15 – 13:45 h. — Déjeuner.

Après-midi

Questions économiques.

13:45 – 14:00 h. — Introduction par Bernard Uthurry, vice-président de la Région Nouvelle Aquitaine ou son représentant.

14:00 – 15:30 h. — Les OFP.

Intervenant Laurent Sasal. CCI de Bayonne. 30' + 15'

15:30 – 15:45 h. — Pause

15:45 – 16:30 h. — TMZ et le Canfranc.

« Un port sec au cœur de l'Aragon. »

Intervenant : Ramón Adé, directeur de TMZ (Terminal Marítima de Zaragoza). 30' + 15'.

17:00 – 17:15 h. — Conclusions de la journée d'études, par Jean-Luc Palacio, président du CRÉLOC

Valorisation

Publication des interventions, des échanges et synthèses :

site Internet du CRELOC et *Lettre du CRELOC*.

creloc@intermodalite.com



Photo Gérard Lopez

En ce janvier 2018, ces beaux frênes sont en train
de vivre leur dernier hiver.
Voir aussi page 138.

Préface de la publication des Actes

EN ce début d'année 2018, le CRELOC est d'autant plus heureux de vous présenter ses meilleurs souhaits pour une réouverture complète du chemin de fer de Canfranc entre Pau et Saragosse, que l'ampleur et la solidité des études dorénavant engagées hissent le projet bien au-delà des vœux de naguère, aussi incantatoires qu'un rien hypocrites.

La présente édition des Actes de la journée d'études « Le Canfranc, une ligne internationale rapidement opérationnelle », organisée à Pau le 11 janvier 2017, constitue à elle seule notre carte de vœux pour 2018. Après la remise en service du tronçon Oloron-Bedous en juin 2016, succédant elle-même au renouvellement voie-ballast (RVB) entre Pau et Oloron mené en 2010, le CRELOC salue les acteurs de cette immense avancée vers la réouverture totale, tout particulièrement le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et son président Alain Rousset.

La journée d'étude du 11 janvier 2017, initiée par le CRELOC, entendait marquer le retour du rail en Aspe et poser les jalons techniques, institutionnels, économiques et financiers pour une réouverture complète. Les communications retranscrites dans les lignes qui suivent, tout comme les échanges aussi riches que rigoureux qui les ont accompagnés constituent autant de marqueurs du processus de réouverture. Ils constituent une somme qui alimente d'ores et déjà les évolutions en cours. Nous avons essayé de conserver au maximum le souffle scientifique et technique des communications, tout comme la verte alacrité des échanges verbaux. Car le cycle ver-

tueux enclenché avec la modernisation Pau--Oloron et la remise en service Oloron--Bedous ne cesse depuis une année de s'élargir. Les quatre acteurs institutionnels que le CRELOC n'a jamais désespéré de réunir au cours des trois décennies de combat qu'il a mené pour la réouverture sont dorénavant en phase pour pousser les feux d'une remise en service Bedous-Canfranc, couplée avec la modernisation de l'intégralité de la ligne Pau--Saragosse. Les deux États français et espagnol, les deux Régions, Aragon et Nouvelle-Aquitaine, sont dorénavant en accord pour mener à bien l'opération. Un tel alignement de planètes se trouve renforcé par la venue d'une cinquième étoile : celle de l'Union Européenne. Et c'est ainsi que le 1er décembre dernier, dans la blancheur des premières neiges tombées sur Canfranc, MM. Javier Lambán, président de la Diputación General de Aragón, Alain Rousset, président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, Jorge Ballesteros Sánchez représentant l'Espagne, Alain Autruffe, représentant SNCF Réseau et Herald Ruijters représentant de l'Union Européenne ont signé l'accord lançant les études préalables, avec prise en charge de 50 % de celles-ci, soit 450 millions d'euros dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion européen (MIE). Plus que jamais, la ligne Bordeaux--Pau--Canfranc--Saragosse mérite bien ce beau nom de ligne Goya que nous lui avons attribué alors que la partie française dormait encore sous les ronces et les broussailles.

Des financements d'études assurés, un agenda fixé, une date de remise en service avancée — 2024, pourquoi tarder autant ? —, tout devrait aller désormais de l'avant. Les travaux ont d'ores et déjà commencé dans les bureaux d'études, et les services : enquêtes, questionnaires, comptages, sondages. Sur le terrain même les examens d'ouvrages sont en cours et très vite les débroussailleuses vont exhumer l'emprise au-dessus de Bedous de son fatras de recru arbustif. La présente publication constitue d'ores et déjà un document pour étayer le bien-fondé de la démarche. Le CRELOC en fournira d'autres, tout particulièrement en mutualisant ses approches avec celles de nos alter ego de la CREFCO (Coordinación por la REapertura del Ferrocarril Canfranc-Oloron).

Toutefois, les hypothèques ne sont pas toutes levées. L'actuelle exploitation ferroviaire entre Pau et Bedous laisse trop souvent à

désirer, faute de trains ou faute d'agents ou même faute d'entretien des rives arborées de l'emprise. Par ailleurs, les fées Carabosse ne sont jamais loin du berceau de la princesse avec leur cortège d'imprécations, d'approximations et de menaces. Le CRÉLOC ne sera parvenu au terme de son action qu'avec l'engagement définitif des travaux pour remettre du rail en place. Et d'attendre alors l'arrivée en gare de Canfranc du premier train grimé de France ou, dans l'autre sens, l'arrivée à Bedous du premier convoi descendu d'Espagne !

Nous vous souhaitons bonne lecture et désirons que les pages qui suivent soient autant de pierres blanches du ballast à venir en haute vallée d'Aspe. Bonne année 2018.

¡Hasta la Victoria!

ALAIN CAZENAVE-PIARROT

président du CRÉLOC

(janvier 2018)

Avertissement

Les textes des communications présentées sont issus de la transcription orale des séances, on le comprend aisément lorsque l'orateur fait référence à des documents qu'il projette, ou qu'il rappelle des interventions précédentes, voire hors colloque.

Malgré tout, nous ne nous sommes pas permis de rectifier les textes d'une façon systématique et littéraire, à peine si nous avons aménagé la ponctuation, éclairci certains passages et unifié les sigles et appellations, comme on le verra sur les pages qui suivent.

Les illustrations additionnelles en fin de chapitre illustrent les communications, mais ne font pas forcément partie du contenu de la communication qui précède.

Table des communications

Alain Cazenave-Piarrot. — Préface de l'édition 2018	
Vœux lors de la publication des Actes	9
Index des abréviations et termes spécialisés, pages 14 et 15	
1. Introduction du président du CRÉLOC.	
Monsieur Jean-Luc Palacio	17
2. Propos de bienvenue à l'Université de Pau	
Monsieur Mohamed Amara	21
3. Propos d'introduction de la Mairie de Pau	
Monsieur Jean-Paul Brin	23
4. Communication de la FNAUT & questions-réponses	
Monsieur Christian Broucaret	29
5. Contingences techniques & questions-réponses	
Monsieur Patrick Marconi	41
Monsieur Jean-Pierre Soustre	61
6. L'intermodalité et ligne Canfranc & questions-réponses	
Monsieur Robert Claraco	71
7. Le point de vue de la Région Nouvelle Aquitaine	
Monsieur Bernard Uthurry	85
8. L'Opérateur ferroviaire de proximité du Sud-Ouest	
Monsieur Laurent Sasal	93
9. Les plateformes intermodales espagnoles	
Monsieur Ramón Adé	113
10. Conclusion de la journée	
Jean-Luc Palacio	131

Depuis cette journée, en janvier 2018, page 138.

Sigles et dénominations

Il était inévitable que l'intégralité des débats d'un colloque de spécialistes des transports par le rail contienne de nombreux sigles, acronymes et appellations spécialisées, nous en donnons ici les définitions pour les principaux termes cités.

Opérateurs, partenaires et systèmes des chemins de fer.

<i>ABF</i>	Actionnaire de l' <i>OFP Sud-Ouest</i> .	<i>LGV</i>	Ligne à grande vitesse.
<i>ADIF</i>	Administrador de Infraestructuras ferroviarias, équivalent espagnol de <i>SNCF Réseau</i> .	<i>Lur Berri</i>	Coopérative agricole.
<i>AFR</i>	Agents ferroviaires « rateurs », habilités à effectuer des opérations techniques sur les trains en lieu et place des agents de la <i>SNCF</i> .	<i>Maïsadour</i>	Coopérative agricole.
<i>Air France</i>	Compagnie nationale d'aviation.	<i>Maïsica</i>	GIE de coopératives agricoles.
<i>Ambrogio</i>	Entreprise de transports combinés italienne.	<i>Marcotrans</i>	Opérateur logistique espagnol.
<i>AVE 120</i>	Train à grande vitesse espagnol.	<i>MercaZagaroza</i>	Entreprise fondatrice, avec le port de Barcelone, de la plateforme <i>tmZ</i> .
<i>Canal Frio</i>	Autre nom de trains de wagons réfrigérés (<i>Reefer</i>).	<i>Mercks</i>	Opérateur logistique d'envergure mondiale.
<i>Deutsche Bahn</i>	Compagnie ferroviaire allemande, équivalente de <i>SNCF Mobilités</i> .	<i>Nova France</i>	Opérateur logistique européen.
<i>Easyjet</i>	Compagnie aérienne à bas-coûts.	<i>OFP</i>	Opérateur ferroviaire de proximité.
<i>ECR</i>	cf. <i>Euro Cargo Rail</i> .	<i>OFP Sud-Ouest</i>	Opérateur ferroviaire de proximité basée à Bayonne.
<i>EMIT</i>	Centre d'innovation logistique et inter-logistique.	<i>Opel</i>	Constructeur automobile qui a une usine à Saragosse.
<i>ERTMS</i>	European Rail Traffic Management System ou Système européen de gestion du trafic ferroviaire.	<i>Open Top</i>	Conteneur dont le toit est rétractable.
<i>Euralis</i>	Coopérative céréalière agricole des Pays de l'Adour.	<i>PLAZA</i>	Plate-forme logisitique de Saragosse.
<i>Euro Cargo Rail</i>	<i>ECR</i> , filiale de la <i>Deutsche Bundesbahn</i> (chemins de fer allemands).	<i>PLUS</i>	Plate-forme logisitique de Huesca.
<i>FERRMED</i>	Comité qui milite, entre autres, pour la promotion du Grand Axe Ferroviaire de Marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée occidentale.	<i>RATP</i>	Régie autonome des transports parisiens.
<i>FRAGA</i>	Plate-forme logistique de Fraga.	<i>Reefer</i>	Trains de wagons réfrigérés expédiés de la plate-forme <i>tmZ</i> .
<i>General Cargo</i>	Entreprise intégrée de transport (maritime, routier, ferroviaire).	<i>Renfe</i>	Red nacional de los ferrocarriles españoles.
<i>Géodis-SNCF</i>	Filiale de transport routier de la <i>SNCF</i> .	<i>RER</i>	Réseau [ferroviaire] express régional (Île-de-France).
<i>GPSO</i>	Grand projet Sud-Ouest, qui envisage le prolongement de la LGV au-delà de Bordeaux avec 2 branches : l'une vers Toulouse et l'autre vers Dax.	<i>RN 134</i>	Route nationale 134, qui emprunte la vallée d'Aspe.
<i>Groupe Daniel</i>	Carrières.	<i>RVB</i>	Renouvellement voie-ballast.
<i>Ibercaja</i>	Banque espagnole.	<i>Ryanair</i>	Compagnie aérienne à bas-coûts.
<i>Intercité</i>	Trains de grandes lignes, reliant les principales villes de France.	<i>SHEM</i>	Société hydro-électrique du Midi. Créée par la <i>Compagnie du Midi</i> , transférée à la <i>SNCF</i> à sa création, puis revendu par cette dernière à <i>Suez</i> .
		<i>Silos de l'Adour</i>	Actionnaire de l' <i>OFP Sud-Ouest</i> .
		<i>SLPB</i>	Actionnaire de l' <i>OFP Sud-Ouest</i> .
		<i>SNCF</i>	Société nationale des chemins de fer français.
		<i>SNCF Réseau</i>	Branche de la <i>SNCF</i> en charge des infrastructures.
		<i>Sofretu</i>	Filiale de la <i>RATP</i> .
		<i>Systra</i>	Bureau d'études ferroviaires, lié à la <i>SNCF</i> .

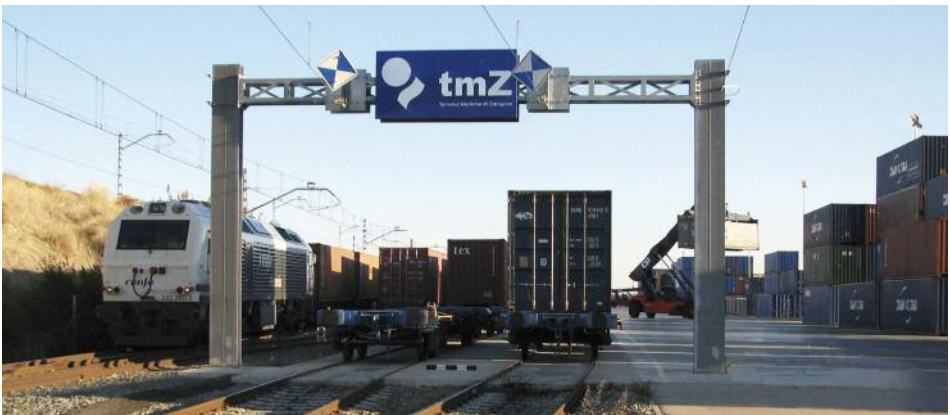


<i>TCP</i>	Traversée centrale des Pyrénées (projet d'un tunnel de base).
<i>TER</i>	Transport [ferroviaire] express régional.
<i>Terminus</i>	Partenaire de la plateforme tmZ.
<i>TET</i>	Transports [ferroviaires] d'équilibre du territoire.
<i>TGV</i>	Transport [ferroviaire] à grande vitesse.
<i>TMZ / tmZ</i>	Terminal maritima de Zaragoza : port sec [de Barcelone] de Saragosse.
<i>TP Ferro</i>	Société en charge de la construction et de l'exploitation du tunnel du Perthus de la ligne à grande vitesse Perpignan--Barcelone. A fait faillite et a été reprise par un consortium <i>ADIF-SNCF Réseau</i> .
<i>Transpirenaica</i>	Fondation privée pour la promotion d'une traversée centrale des Pyrénées.
<i>Transports Perguilhem</i> ,	Transporteur routier béarnais, actionnaire de l' <i>OPF Sud-Ouest</i> .
<i>Transports Mesplès</i> ,	Transporteur routier béarnais.
<i>TRAXX</i>	Locomotive électrique du constructeur canadien Bombardier.

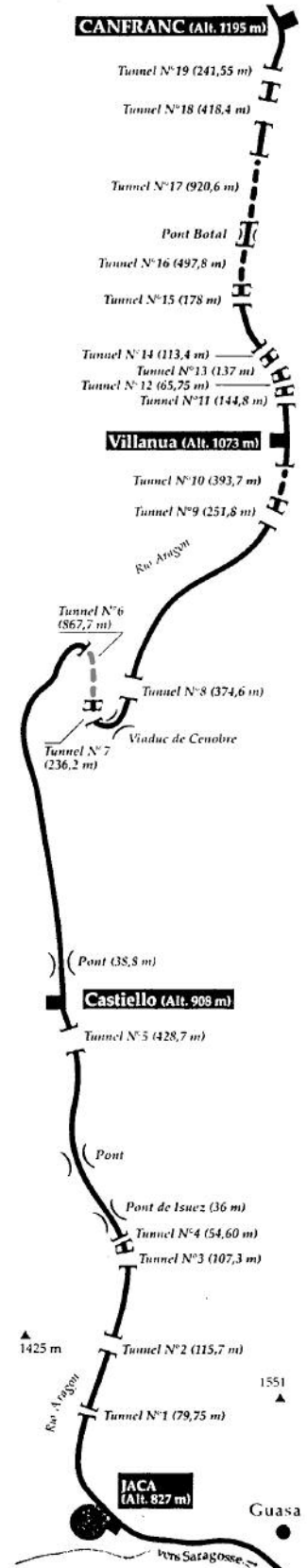
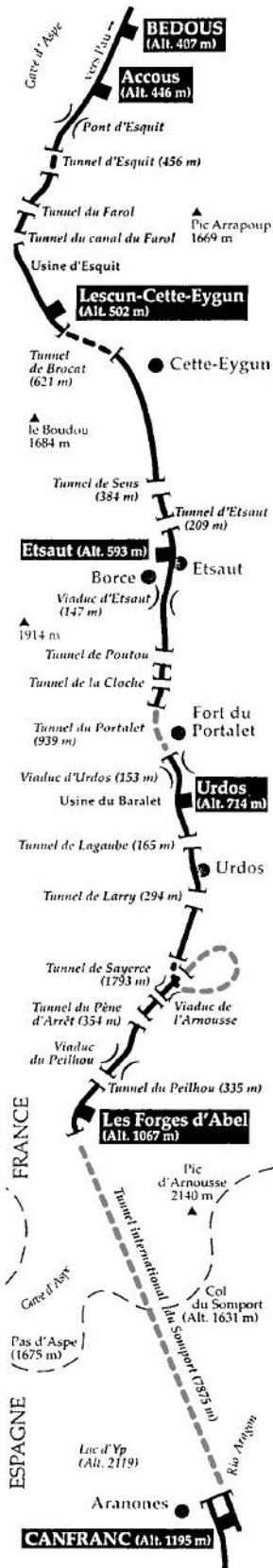
Institutions ou marques citées indirectement partenaires.

Alstom	Constructeur français de matériel ferroviaire.
Bombardier	Constructeur canadien de matériel ferroviaire, avec des usines en Europe.
CODE Béarn	Collectif pour les déplacements en Béarn.
COP 21	21 ^e Conférences des « parties » (États) pour lutter contre le réchauffement climatique.
CREFCO	Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc--Olorón.
CRÉLOC	Comité pour la réouverture de la ligne Oloron--Canfranc.
DGAC	Direction générale de l'aviation civile.
DUT	Défense des Usagers des Transports, ici Aquitaine Grand Pau.
FNAUT	Fédération nationale des associations d'usagers des transports.
UPPA	Université de Pau et des Pays de l'Adour.
Vossloh	Constructeur allemand de matériel ferroviaire.

Photo tmZ



La traversée des Pyrénées de Bedous (France) à Jaca (Espagne)



Monsieur Jean-Luc Palacio

Mesdames, Messieurs,

Je veux d'abord remercier monsieur Mohamed Amara, président de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour (UPPA) ainsi que monsieur Jean-Paul Brin, adjoint au maire de Pau, pour avoir bien voulu ouvrir cette journée.

L'idée de cette journée, cela a été rappelé dans les interventions de monsieur Amara et de monsieur Brin, c'est de mettre le focus sur les problèmes notamment techniques et économiques de cette ligne à l'international. Voilà quelques années maintenant que le CRÉLOC a présenté plusieurs travaux d'étude sur le dossier du Canfranc. Ces travaux ont besoin d'être réactualisés et, pour ce faire, nous avons sollicité quelques intervenants, tant sur la partie technique que sur la partie économique du projet de réouverture. Des questions qui trouveront, nous n'en doutons pas, d'autres solutions que celles d'hier. C'est ce que nous allons voir ensemble tout au long de la journée.

Le train est revenu à Bedous, en Aspe le 26 juin 2016. Cela conforte tous ceux qui, depuis des années, pensaient que le Canfranc doit rouvrir. Le CRÉLOC comme il l'a fait depuis sa création en 1986, s'inscrit dans cette démarche-là, démarche militante mais, aussi, et surtout, démarche de réflexion et d'analyse du contexte dans lequel nous évoluons.

Je dois avant toutes choses excuser les personnes qui nous ont fait savoir qu'elles seraient absentes. Je le fais par ordre d'arrivée des courriers et courriels reçus :

- monsieur Alain Rousset, mais qui est représenté par quelques conseillers régionaux ;
- monsieur Javier Lambán, le président de l'Aragon s'est également excusé, tout comme monsieur José Luis Soro, son ministre de l'Aménagement du territoire, qui nous ont, chacun, envoyé un petit mot pour dire qu'ils en étaient désolés ;
- madame Sandrine Derville, vice-présidente du tourisme du Conseil régional de Nouvelle Aquitaine, nous a fait savoir qu'elle était intéressée ;
- monsieur le maire d'Oloron s'est excusé mais il est représenté, par M. Gérard Rosenthal ;

- monsieur le maire de Jaca n'est pas là, mais il est représenté ;
- monsieur Bellegarde, maire de Bedous, devrait nous rejoindre dans la journée ;
- madame Isabelle Pargade, conseillère départementale des Pyrénées-Atlantiques s'est excusée aussi ;
- les amis de la CREFCO sont pris par leurs obligations professionnelles ;
- monsieur Bru de la *SNCF* de Bordeaux s'est excusé ;
- madame Lignières-Cassou, députée, s'est excusée ;
- monsieur Patrice Laurent, maire de Mourenx s'est excusé ;
- madame Nathalie Chabanne, députée des Pyrénées-Atlantiques s'est excusée de ne pouvoir être là ;
- monsieur François Bayrou, maire de Pau et président de l'Agglomération s'est excusé et a demandé à monsieur Jean-Paul Brin de le remplacer, ce qu'il a fait bien volontiers ;
- monsieur Jean Lassalle nous a envoyé un petit mot, en s'excusant de ne pouvoir être là ;
- monsieur Luis Felipe Serrate, maire de Huesca, s'excuse de ne pouvoir être là.

Je dois également excuser monsieur le président de la *DUT*, Jean Frilleux, mais la *DUT* est dignement représentée.

Nous avons intitulé cette journée « Le Canfranc, une ligne rapidement opérationnelle ».

Vous le savez sans doute, la Région Aquitaine et l'Aragon, travaillent sur un dossier qu'ils vont déposer début février auprès de l'Europe. Il reste 33 km à rouvrir, entre Bedous et Canfranc, mais le projet complet, Pau-Canfranc-Saragosse, est de 305 km. L'objet de ce dossier est de solliciter le co-financement de l'Europe pour mener les dernières études nécessaires sur l'axe complet.

M. Christian Broucayet inaugura cette journée. Il nous parlera, en particulier, de la politique des transports dans le cadre européen.

Ensuite nous aurons des explications plus techniques puisque nous aurons l'intervention conjointe de M. Jean-Pierre Soustre et M. Patrick Marconi, membres du CRÉLOC, sur la question des tractions ferroviaires. Avant 1970, on pouvait faire passer des trains sur la ligne du Canfranc ; aujourd'hui, en 2017, on peut aussi le faire. Entretemps, les matériels ont bien changé et nous ne pouvons plus traiter cette question avec les savoirs d'il y a

40 ans. M. Robert Claraco viendra compléter et clore cette partie technique en nous parlant des appareils de voies et de signalisation.

Cette partie technique, celle qui pose beaucoup de questions, s'achèvera par un temps d'échanges, où vos questions particulières trouveront – je l'espère ! – des réponses.

C'est M. Michel Rodes qui sera le modérateur de cette matinée.

La matinée sera terminée, nous irons déjeuner. Nous nous retrouverons à 14 h. Nous avons prévu 13 h 30 mais M. Bernard Uthurry, vice-président de la Région Aquitaine en charge des questions économiques aura un peu de retard. M. Uthurry pourra dire ce qu'il en est, d'un point de vue économique, de la réouverture du Canfranc.

Nous aurons ensuite l'intervention de M. Laurent Sasal, directeur de l'*OFP Sud-Ouest*. L'*OFP Sud-Ouest* est un opérateur ferroviaire de proximité, lié au port de Bayonne et de la Chambre de Commerce et d'industrie du Pays basque. M. Sasal nous parlera de l'intérêt que représente pour l'*OFP Sud-Ouest* la réouverture de la ligne internationale du Canfranc.

Enfin, pour terminer la séquence économique, M. Ramon Adé a accepté de nous rejoindre et il nous parlera du Terminal Maritime de Saragosse – lié au port de Barcelone – et de l'intérêt que représente pour eux la ligne Pau--Canfranc--Saragosse.

Je terminerai cette journée en essayant de faire une synthèse de ce qui aura pu y être dit. Au CRÉLOC, nous envisageons tout à fait qu'il y ait une suite à cette journée. Pas seulement en terme de communication - la presse locale, le site internet du CRÉLOC, la Lettre que nous diffusons régulièrement. Nous publierons les Actes de cette journée et nous la ferons parvenir à tous ceux qui ont été invités et informés à cette journée. Par ailleurs, et dans le prolongement de cette journée, il y aura, je n'en doute pas, d'autres initiatives à venir.

Je vous remercie !



Monsieur Mohamed Amara

Président de l'Université

Merci,

Bonjour à toutes et à tous, monsieur le représentant du maire de Pau, M. Brin, mesdames et messieurs,

C'est un plaisir pour moi d'accueillir cette journée sur la problématique de la liaison Pau--Saragosse.

L'Université de Pau et des Pays de l'Adour est une université qui entretient des relations très profondes avec l'université de Saragosse. Avoir la capacité ou la possibilité de posséder une liaison ferroviaire, boosterait, j'en suis certain, nos relations et faciliterait un certain nombre de choses.

Cela dit, l'université est aussi un acteur du territoire, partenaire du monde socio-économique et la problématique des transports constitue une problématique forte et est un facteur d'attractivité du territoire, un facteur supplémentaire des capacités de développement du territoire. La question de l'ouverture sur l'Espagne est directement posée et je pense qu'elle est naturelle. Je suis convaincu qu'elle ouvrirait, en tous cas, de très de belles perspectives, pour le pays, le territoire de la ville de Pau et plus largement évidemment du côté espagnol, aussi bien qu'en France, parce que ça donnerait une liaison vers Madrid, vers Valence vous l'avez dit, vers Saragosse, à partir de la France et cela désengorgerait en plus, un certain nombre de réseaux qui sont plutôt saturés.

La question qui se pose à mon sens et domine toutes les autres, est celle de la technique. Je pense que vous allez traiter de la capacité à résoudre les problématiques de faisabilité. Cela fait l'objet de discussions, du travail, de points à traiter. La question est trop importante, il est absolument capital d'avoir une réflexion qui permette d'apporter des réponses et une belle perspective, surtout pour le Béarn.

En tout cas, je vous souhaite une très bonne journée de travail, avec des résultats que j'espère bientôt positifs et un très beau projet avec le plus grand nombre d'acteurs et pourra se concrétiser dans des délais pas trop longs.

Merci à vous pour votre visite et bon séjour à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour.



Photo José Gomez

Ouverture du colloque journée du Canfranc

De gauche à droite :

Alain Cazenave-Piarrot président d'honneur du CRÉLOC,
Mohamed Amara président de l'UPPA,
Jean-Luc Palacio président du CRÉLOC en exercice,
Jean-Paul Brin, premier adjoint au maire de Pau
et Michel Rodes, modérateur, membre fondateur du CRÉLOC.

Monsieur Jean-Paul Brin

Premier adjoint au maire de Pau.

Bien !

Je vous prie d'excuser d'abord l'absence de François Bayrou qui m'a demandé de le représenter.

D'abord vous savez l'engagement qui est le mien vis-à-vis de ces programmes, notamment entre la France et l'Espagne.

Je voudrais ouvrir avec deux ou trois réflexions. Trop souvent et trop longtemps le transfrontalier en général et les liaisons routières et ferroviaires, sont des propos incantatoires que tiennent les élus transfrontaliers, sauf que j'ai assez peu vu de concrétisations depuis fort longtemps.

Alors, une des premières, est justement liée avec ce que vous faites : c'est la décision de la Région Aquitaine, du président Rousset de poursuivre la rénovation de la ligne entre Oloron et Bedous ; ça c'est un acte concret, 100 000 000 d'Euros et pour une fois, dirais-je, nous ne sommes pas à la traîne de nos amis espagnols qui bien souvent, quoi qu'on en dise, nous montrent, et le chemin et l'efficacité en matière de réalisation.

Donc, ceci est un grand pas, qui a mon avis mérite d'être poursuivi.

Je salue ici le représentant du maire de Saragosse, monsieur Pedro Santisteve, qui avait organisé le 23 septembre, une réunion à Saragosse précisément, pour concrétiser ses engagements, réunion où il y avait bien entendu des représentants d'autres associations, où il y avait la représentation de la Région Aquitaine, de Pau, de Toulouse aussi et puis côté espagnol, Huesca, Saragosse, Teruel, Valence.

Et je veux dire une chose que vous pourrez transmettre à notre ami Pedro, c'est que j'ai été extrêmement sensible ; et je tiens – vous y étiez aussi –, au titre du CRÉLOC, à la place qui a été donnée à la ville de Pau.

Je vous le dis, il y avait la Région Aquitaine, mais il y avait aussi parmi les plus importants, des villes comme Lourdes, Valence, Toulouse, tout le gouvernement d'Aragon et la ville de Pau, grâce maire de Saragosse en fut l'hôte majeur.

Je prends ceci comme un honneur, mais aussi comme un devoir, à savoir, cela veut dire que l'on compte sur nous, sur le

projet du Canfranc, car il a beaucoup de sens. Il a beaucoup de sens parce que, aujourd'hui, les choses étant ce qu'elles sont au niveau financier, des possibilités, j'allais dire « réalistes », il n'y en a pas, il n'y en a pas non plus à une échelle de temps lointaine. Là aussi, le fantôme de la Traversée Centrale des Pyrénées, représenterait budgétairement et écologiquement... des montagnes à franchir, sans faire de mauvais jeu de mots.

Nous avons cette ligne de Canfranc, or, certes, qui pose un certain nombre de problèmes techniques, notamment sur son utilisation en transit de marchandises, pourquoi, parce que, par quelque bout que l'on prenne le problème, le taux de pente résiduel, même relativement faible est un petit peu contradictoire avec les grands trains, qui sont des trains rentables en matière de marchandises qui font environ 500 mètres de long je pense, vous êtes plus spécialistes que moi messieurs du CRÉLOC, mesdames du CRÉLOC, mais je pense que c'est à peu près cela, et que ceci est relativement incompatible aujourd'hui, avec les forces de traction des motrices.

Mais il est peut-être plus facile de travailler sur le progrès technique des motrices, que de parier sur une Traversée Centrale des Pyrénées, à moins de le faire à l'échelle de 50 ans.

Donc, je crois qu'il y a des possibilités sur ce plan-là, parce qu'on dit souvent que les Français connaissent mal la géographie, cela est assez vrai, notamment dans cette affaire-là, si vous demandez à n'importe qui, dans la rue, comment se positionne l'Espagne, on vous dira que Valence est très à l'est par rapport à nous, or si l'on prend une ligne droite Bordeaux-Pau-Saragosse-Valence, c'est absolument une ligne, et c'est le méridien de Greenwich, à quelques kilomètres près, de part et d'autre, c'est-à-dire que c'est le plus court chemin, avec deux éléments majeurs qui sont trop souvent méconnus en France.

Le premier est que Valence est le premier port marchand d'Espagne. Le plus gros port en tonnage, je ne pense pas me tromper, c'est Barcelone, mais en matière de port marchand, notamment des importations d'Asie du sud-est, que ce soit dans les textiles, que ce soit dans les bois, notamment, dans l'utilisation du bois, c'est bien Valence.

Le second élément qu'ignorent généralement les Français, c'est que Saragosse est la plus grande plate-forme logistique d'Europe à l'heure actuelle, avec une surface de 1 300 hectares dont, là aussi je parle de mémoire, 800 sont effectivement occupés aujourd'hui.

Donc vous voyez où je veux en venir, il y a une vraie attente des Espagnols, sur ce transit marchand ; ils sont à partir de là confrontés à deux problèmes, le premier c'est la ligne Valence-Saragosse, qui est dans un état lamentable. Je me suis même laissé dire que jusqu'à, il y a un certain temps, les trains ne pouvaient pas rouler la nuit, en raison des signalisations défaillantes. Mais je crois savoir aussi, que le gouvernement espagnol a inscrit dans ses priorités, la rénovation de cette ligne.

Bon, à partir de là, la plate-forme logistique de Saragosse, on se retrouve face à quoi ? Voici le second problème. Il existe deux alternatives qui sont les couloirs maritimes, d'un côté le Pays basque et de l'autre côté, c'est la Catalogne. Or, je ne me mêlerai pas des relations interprovinciales d'Espagne, mais ce n'est pas idéal.

Et puis dirais-je qu'au jour d'aujourd'hui le problème de la logistique, c'est d'avoir des maillages, c'est tout le secret de cette logistique que l'on voit se développer à très grande vitesse, qui menotte la clé du commerce international et des échanges, ça suppose qu'il y ait un maillage. Or, là nous avons une absence de maillage sur 400 km, c'est-à-dire entre le Pays basque et la Catalogne ; donc tout ceci n'est pas cohérent, d'où toute la pertinence en avançant à trouver des solutions techniques de cette ligne entre Pau et Canfranc.

Il y a eu d'ailleurs – il y a toujours à Saragosse –, une fondation, si je ne me trompe pas qui s'appelle *Transpirenaica*, qui a pour but d'étudier, de simuler, y compris vis-à-vis de la SNCF et des réseaux ferrés de France, de simuler toutes les possibilités qui pourraient y avoir et les alternatives dans cette percée.

Un travail extraordinaire a été fait il y a plus d'un siècle : c'est la percée de ce tunnel ferroviaire.

Quand on s'imagine au niveau technique et d'ingénieries ce que ça représente, c'est fabuleux.

Et donc, même si ce n'est pas aujourd'hui la solution idéale en la matière, c'est, je pense, une chose déterminante et majeure.

Il y en a une autre, celle-ci est plus simple à résoudre, ce sont les échanges, je ne parle pas que des marchandises, mais les échanges transfrontaliers entre les personnes, que ce soit d'ailleurs au niveau de faciliter des rapports entre nos deux universités. Je prends l'exemple, des rapports touristiques, où tout ceci pourrait trouver son sens, malgré les progrès qui auraient été faits en matière d'infrastructures routières en Espagne, on est tout de même encore à un certain nombre d'heures de Sara-

gosse, ce qui pourrait d'ailleurs être très facilité par l'usage du train. Alors toutes ces données donnent beaucoup de sens à la réouverture.

Alors vous aviez début septembre, monsieur le Président, reçu dans l'Université les représentants de la Région et du gouvernement aragonais, ça avait été suivi de la signature de cette charte entre les villes que je vous ai citées, la Région Aquitaine, le CRÉLOC, Pau, côté français et puis côté espagnol Teruel, bien entendu Saragosse, Valence, Huesca etc. Chacun de souligner les enjeux que je viens de dire : enjeux économiques, enjeux touristiques, enjeux culturels dans les liens entre les populations, et enjeux prenant en compte le milieu ambiant, les enjeux écologiques, pour des déplacements qui sont des déplacements mutualisés par le train, donc par voie de conséquence, beaucoup moins polluants ou agressifs sur l'environnement.

Donc, pour toutes ces raisons, vous pouvez être assurés du soutien que monsieur le maire de Pau et moi-même, y apporterons. Tout ceci n'est pas virtuel, justement. Face à ces échanges d'élus, j'allais dire d'édiles, où on se reçoit fort courtoisement de part et d'autre des frontières, mais où on n'arrive pas à grand-chose, la volonté de tout ceci est autre chose pour le développement économique que nous voulons connaître ici, nous sommes en train de mettre en place au niveau de la Communauté d'agglomération une grande direction éco-tourisme, l'économie et le tourisme. L'économie est d'une conséquence régionale aujourd'hui, mais la mise en œuvre sur le terrain requiert vraiment des choses opérationnelles et quand je dis opérationnelles, c'est une direction, je ne parle pas d'une délégation vague, c'est une direction qui va être mise en place, on fait un recrutement national, qui est je pense sur le point d'aboutir, pour avoir une grosse pointure, justement pour coordonner ces choses-là et j'ai dans le cadre de cette direction agro-tourisme qui va naître dans les jours prochains, recruté quelqu'un qui est lui, plus spécifiquement chargé de s'occuper des relations avec l'Espagne et notamment des problèmes de liaisons.

Donc, toutes ces initiatives ne sont pas théoriques, virtuelles, se résumant à de bons mots. Je suis persuadé de leur pertinence depuis des années – et Jean-François Blanco le sait : quand j'étais en responsabilité au sein de notre Barreau, j'avais initié de très lourdes liaisons avec l'Espagne, notamment avec Saragosse et Pampelune, parce que l'on est, je pense, en situation d'avoir une progression humaine, culturelle, universitaire, éco-

nomique, tout à fait prégnante avec l'Aragon et une partie de la Navarre.

C'est pour toutes ces raisons que je vous assure de notre soutien. C'est avec intérêt que nous suivrons les résultats de vos travaux.

Je vous remercie.



Photo José Gomez

Christian Broucaret
Président de la FNAUT Aquitaine
Jean-Luc Palacio et Michel Rodés.

Monsieur Christian Broucaret

Président de la FNAUT Aquitaine

D'abord, je tiens à excuser Bruno Gazeau, le président de la FNAUT nationale, retenu au ministère. La FNAUT, Fédération Nationale d'Association d'Usagers des Transports a été créée en 1978 et regroupe 150 associations (environ 45 000 adhérents) : dans le département du 64, le CRÉLOC le CODE et la DUT (Défense des Usagers des Transports à Pau).

La FNAUT est une association reconnue d'utilité publique qui représente les usagers auprès de toutes les administrations. La FNAUT a aussi une activité de médiation entre les transporteurs, aériens, maritimes, ferroviaires, bus et les usagers.

Les amis du CRÉLOC m'ont demandé de traiter « La politique des transports pour la France dans le cadre européen ». Deux réflexions me sont venues à l'esprit :

– une que j'ai entendue au mois de décembre de la part d'un directeur des services au ministère des Transports. Ce directeur des services était désolé, il m'a dit, « *dans le cadre des débats de la primaire de la Droite, pas un des candidats n'a parlé des transports. On va espérer que dans la primaire de la Gauche on parlera peut-être un peu plus des transports* ». Ce jour-là c'était à Paris, c'était au mois de décembre, il y avait un pic de pollution, tout le monde dans la grande ville avait la gorge qui grattait.

– la seconde remarque provient du vice-président FNAUT, chargé de la Région Aquitaine. Nous avons participé au Comité régional des acteurs de la transition énergétique et du climat, initié par l'exécutif de la Région. Dans les sept premiers ateliers mis en place dans le cadre de ce comité, il n'y en a pas un seul qui traite des transports. C'est tout de même un peu gênant, car les transports représentent 28 % des émissions de gaz à effet de serre en France, et le transport routier lui-même, c'est 92 % des 28 %...

Vous voyez qu'il s'agit d'un enjeu particulièrement important dont on ne tient pas compte à ce jour.

La politique européenne pour la France, tel est le sujet proposé. Il est difficile de parler de politique vertueuse des transports, à travers de ce que j'ai déjà évoqué, puisque le sujet

dans les faits tout comme dans l'esprit de beaucoup de politiques n'est pas encore programmé dans les logiciels : c'est dommage.

Ouvrir les marchés à la concurrence en veillant à la réciprocité et à l'équité sociale.

Un réseau de transport efficace, constitue un des fondements de la politique européenne, comme instrument de la liberté de circulation des citoyens et des échanges commerciaux.

Pour une cohésion plus étroite entre les États membres et pour maintenir la position européenne dans le monde, le Parlement Européen dégage quatre axes d'action.

Le premier axe consiste à ouvrir les marchés à la concurrence en veillant à la réciprocité et à l'équité sociale. L'ouverture des marchés du transport à la concurrence constitue un axe fort de la politique européenne, depuis une vingtaine d'années, et les consommateurs en sont les principaux bénéficiaires. La démocratisation du transport aérien en est une illustration.

Le deuxième axe est d'avancer sur la transition énergétique dans les transports. Cet enjeu recouvre trois sujets essentiels sur lequel l'Union Européenne engage sa place dans l'avenir et dans le monde : indépendance énergétique, compétitivité de son économie et surtout qualité de son environnement.

Le troisième axe entend sécuriser les systèmes de transports : la qualité d'un système de transport repose d'abord sur la sécurité. Celle-ci, objet d'une vigilance permanente, est réputée bonne en Europe pour le train, l'avion et le navire. La voiture – malgré des progrès encourageants – demeure le point faible : plus de 25 000 personnes meurent encore chaque année sur les routes européennes.

Le quatrième axe répond à la demande de transport et de mobilité. Cet enjeu porte sur la définition, la réalisation, l'entretien et l'exploitation des voies de communication, afin de répondre aux flux de trafic.

Le financement des études et des travaux constitue un domaine où la politique européenne trouve toute sa pertinence.

On peut le décliner au niveau du Canfranc, parce qu'il est évident qu'il y a quelques fonds européens pour financer les études et les travaux.

Comment le cadre européen imposé a-t-il été décliné en France ?

Pour alléger les commentaires, les transports aériens, maritimes et par gazoduc et oléoduc, seront évoqués à la marge, même si un gazoduc et un oléoduc transportent des molécules et c'est autant qui ne sont pas sur les routes ou sur des trains.

Ouvrir les marchés à la concurrence : d'abord le transport routier. Le cabotage avec des camions de 44 tonnes voulu par l'Europe, devient désormais possible. L'Europe envisage à terme un cabotage sans limitation et l'établissement d'un marché européen unique. Mais il est très compliqué et coûteux de contrôler l'application de telles règles de marché : problème de langue, absence de sous-traitance, entreprises « boîtes aux lettres », recul sur l'écotaxe en France.

La politique européenne a donné des axes de progrès, mais sur le transport routier, tel qu'il a été décliné en France, les résultats restent négligeables.

La Suisse et l'Autriche apparaissent beaucoup plus vertueuses, en mettant les camions ou les containers sur les trains. En France nous en sommes encore loin ! On le voit bien en Aspe : les camions qui empruntent la vallée seraient beaucoup mieux sur un train !

L'ouverture des marchés du ferroviaire

L'ouverture du ferroviaire sur le fret.

Le trafic de fret ferroviaire a reculé dans notre pays, de plus de 19,5 % depuis l'ouverture à la concurrence, et il a encore décliné en 2016, alors qu'il progressait de 8 % en Allemagne et au Royaume-Uni. Bien sûr on met un signal rouge.

Les liaisons ferroviaires internationales de voyageurs, hormis les trains *Thello* qui sont des trains de nuit Paris--Venise, ainsi que des trains de jour Marseille--Milan, sont assez faibles en volume.

La France devra ouvrir ses lignes ferroviaires nationales de voyageurs à la concurrence, à partir de 2020. On se rend bien compte que notre opérateur ferroviaire national a tendance à mettre des « bâtons dans les boggies », à certains moments, aux nouveaux entrants. Les difficultés de l'OFP Sud-Ouest à exploiter des trains de fret, parce qu'on lui donne par exemple de mauvais sillons, illustrent ces comportements. La gestion des sillons dédiés au fret est défavorisée par rapport à la gestion des sillons voyageurs TER et TGV.

Tout une série de mesures est ainsi mise en place pour que les nouveaux entrants se heurtent à des difficultés, que ce soit dans le transport des voyageurs, comme dans le fret.

La France devra ouvrir ses lignes sous contrat de service public *TER* et *Intercité* à partir de 2023 :

On entend que telle ou telle Région va le faire. Cela reste dans un cadre extrêmement contraignant. En dernier ressort c'est l'État qui décide. Sur le plan social, les dispositions pour que les opérateurs privés puissent réembaucher du personnel notamment pour le TER, restent dans le vague. La libéralisation est en train de se faire dans le respect des accords collectifs nationaux.

La Région Aquitaine ne s'est pas encore positionnée aujourd'hui. Une ligne comme Pau--Oloron--Canfranc serait un beau domaine de jeu pour l'expérimentation d'une ouverture à la concurrence, avec un opérateur dynamique tant au point de vue voyageurs et touristique, qu'au point de vue fret.

Transition énergétique dans les transports

Les prestataires de transport de voyageurs, comme de marchandises, doivent depuis le 1^{er} octobre 2013 informer chaque bénéficiaire de la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion du transport demandé. Par exemple dans le tram à Bordeaux, une petite étiquette indique qu'1 km de tram, correspond à tant de kilos de dioxyde d'économisé.

D'ores et déjà, 40 % des opérateurs déclarent mettre en œuvre l'obligation d'information pour les marchandises et 50 % pour les voyageurs.

L'intérêt de la transparence dans l'engagement des entreprises pour la réduction de leurs émissions, semble avéré. Il existe une volonté, particulièrement dans les transports en commun. Mais comme le ferroviaire en général est électrique, il subsiste toujours le problème des trains de fret qui sont thermiques. Toutefois on note quand même des progrès sur les moteurs. C'est encore le transport routier de marchandises qui pose le problème le plus important. Dans un rapport de la Cour des comptes en septembre 2016, les dépenses fiscales en faveur du développement durable, sont jugées d'importance modeste, compte tenu de l'ensemble des dépenses défavorables, dont les montants s'avèrent beaucoup plus importants.

Il faudrait revenir sur l'écotaxe.

Sécuriser les systèmes de transport

Globalement, la sécurité dans les transports en commun est assurée.

Il reste un effort à faire sur la route, mais il s'agit de celui de tous et de chacun. Les radars sur la route, font perdre des

points, mais des fois on peut aussi perdre la vie pour quelques minutes.

La sécurité des systèmes de transport passe par une bonne qualité de réseau.

Le patron de l'opérateur de réseau français, *SNCF*, a déclaré, ne plus pouvoir améliorer la qualité des sillons avant plusieurs années, et ne plus avoir les moyens d'entretenir le réseau capillaire.

Le réseau capillaire est le réseau ferroviaire à faible trafic, essentiel au transport de fret. Dans le Sud-Ouest, l'exemple le plus criant est Mont-de-Marsan--Tarbes : une usine va se créer pour valoriser la biomasse aux alentours de Maubourguet, en récupérant tous les déchets céréaliers dans la vallée entre Aire-sur-Adour et Tarbes, soit l'équivalent de 700 camions.

L'exploitant de l'usine aurait préféré assurer ces transports par train sur la ligne Mont-de-Marsan--Tarbes, mais aujourd'hui la *SNCF Réseau*, met des « *bâtons dans les boggies* », en empêchant les trains de rouler : tout simplement en n'assurant pas l'entretien de la ligne.

On se rend compte que la *SNCF* applique une politique de « la terre brûlée », c'est-à-dire : ne pas faire, ne pas vouloir faire, ne pas vouloir laisser d'autres faire.

Il y aura probablement des évolutions : peut-être que demain la Région prendra ces lignes classées de 7 à 9. On peut penser que demain l'infrastructure de réseaux comme aujourd'hui déjà les TER appartiendront à la Région.

Coûts externes

Les coûts externes, ce sont 48 000 personnes qui meurent prématurément à cause de la pollution dont 150 dans l'agglomération bordelaise.

De tels coûts externes à un moment ou à un autre, sont payés par la collectivité. Quelles constatations peut-on faire de la politique française ? En Suisse on sait mettre les camions sur les trains, on sait mettre éventuellement des taxes pour que les gens soient plus vertueux.

En Suisse beaucoup de citoyens ont un abonnement ferroviaire : en France ce n'est pas à l'ordre du jour.

Donc à l'heure où le défi climatique exige pour la santé des populations, de favoriser les transports propres, les pouvoirs publics se désengagent globalement du rail qui se dégrade et contracte ses réseaux. L'État oublie la fiscalité écologique, laisse quasi sans contrôle les camions de quarante-quatre tonnes

et les camionnettes affrétées de moins de 3,5 tonnes. Pour ces dernières, il s'agit des livreurs toujours pressés qui viennent amener le colis de chez *Amazon* à votre domicile.

Donc, la menace de voir le réseau ferroviaire français s'atrophier rapidement est sérieuse, pour les plus anciens d'entre nous, on semble assister à la mise en application les mesures préconisées par le rapport Guillaumat à la fin des années 1970 : pour le Sud-Ouest, d'Orléans à Tarbes ce document préconisait 10 grandes gares, et organisait autour le désert ferroviaire.

Aujourd'hui, l'État est incapable de mettre en place une politique apte à garantir les obligations de service public, la sécurité sanitaire et une régulation efficace du domaine des transports.

Voilà j'en ai terminé, je vous remercie de votre attention.

Questions

Ramon Adé, *société TMZ Terminal Maritime de Saragosse*. – Vous avez dit que l'écotaxe constitue un recul. Par contre, vous avez dit aussi qu'il y a une augmentation des coûts externes, des coûts générés pour la production. Quel futur prévoyez-vous pour l'écotaxe ?

Christian Broucaret. – La FNAUT prévoit, qu'inéluctablement, d'une façon ou d'une autre, l'État français sera obligé de mettre en place une écotaxe, sinon la France se retrouvera comme avec la Politique Agricole Commune, avec des pénalités. Un chef de service au ministère des Transports l'a exprimé publiquement lors d'une Assemblée générale de la FNAUT. Cela n'a choqué personne. Ce n'est qu'une question de temps, ce sera peut-être décliné localement...

Ramon Adé. – C'est très intéressant et recoupe des rumeurs qui courent : en France ces taxes écologiques seraient possiblement faites par les Régions, pas par l'État.

Christian Broucaret. – On doit le mettre en place sinon nous aurons à payer des pénalités à l'Europe : le choix va donc fait très rapidement.

Un chiffre très simple, si vous n'avez qu'une seule chose à retenir, sur le réseau européen d'autoroutes, seulement 1 % est assujéti au péage, pour le transport ferroviaire c'est 100 % du réseau.

On sait très bien que le transport ferroviaire est beaucoup plus écologique que le transport routier.

Bernard Lalanne, *CODE Béarn*. – Une question qui a trait à l'Observatoire des transports dans les Pyrénées, que les gouvernements français et espagnol avaient créé il y a 15 ans. Cet Observatoire suivait très précisément sur chaque voie de passage les flux des marchandises, de voyageurs qui passent à travers les Pyrénées. Les données étaient obtenues en coordonnant les chiffres français et espagnols observés de chaque côté des Pyrénées. Or voici maintenant 3 ou 4 ans que cet Observatoire ne publie plus de chiffrage. Comment se fait-il donc qu'on ne dispose plus de données de cet organisme ?

Christian Broucaret. – Je ne peux pas vous répondre à la place de l'État. Je sais qu'il existe un Comité des massifs pyrénéens qui mène ce type d'approche. Une réunion aura lieu la semaine prochaine à Oloron. Globalement, dans la politique française, qu'on a tout laissé filer dans le domaine des transports. En

France on est des grands spécialistes des « comités Théodule » mais après, pour agir c'est beaucoup plus compliqué, il y a beaucoup d'incantations, mais la volonté de faire avancer les choses n'y est pas toujours.

On a quand même une idée du nombre de trains qui passent du côté d'Hendaye, parce que *SCNF Réseau* les communique chaque année. Je vous donnerai le lien vers le site régional où se trouvent toutes les statistiques.

Robert Claraco. — Je voudrais apporter deux précisions. D'une part, vous savez mon attachement au ferroviaire, mais aussi mon indépendance par rapport à la *SNCF* et à *SNCF Réseau*. Quand on parle de Pau--Canfranc et de transport avec du transfert de la route vers le rail, se posent deux problèmes dont il faut que nous prenions conscience. On dit que le train est pertinent à plus de 500 km. Or le Pau--Canfranc relève d'une autre pertinence : c'est un saut d'obstacles, comme en Suisse, ou en Italie. Dès lors, la pertinence se place à moins de 500 km. En revanche, en ce qui concerne le transfert route-rail, sachons qu'aujourd'hui plus de 90 % des marchandises qui sont transférables sur le rail circulent déjà sur le rail et concerne les trafics massifs, répétitifs et à plus de 500 km. À plus de 900 km en côtier c'est le maritime. Par ailleurs, la souplesse des transports routiers, fait que, un camion qui parti de Barcelone monte à Düsseldorf, peut commencer à livrer à Marseille, recharger des palettes à Lyon, se reposer au Luxembourg, et finir à Düsseldorf. Et puis, comme il n'a pas de fret retour vers Barcelone, il peut partir à Vienne pour charger et puis repartir livrer à Lisbonne. Il faut que nous soyons conscients que ce type de trafic ne peut pas être ferroviaire. Ce qu'il faut aussi noter, c'est que, dans l'ensemble du transport routier, plus de 80 % du transport routier s'effectue à moins de 200 km. Donc c'est un leurre de faire croire quand même, que le train pourrait partout suppléer le camion. De nos jours se pose un autre problème, avec les entreprises qui ayant développé le ferroviaire, cherchent à assurer leur recettes. Elles taxent donc les collectivités avec une profusion de TER qui obstruent les sillons. Aujourd'hui si on voulait basculer 10 % du transport routier sur le ferroviaire, ce ne serait pas possible. Il faut donc bien être conscient de cet état de choses.

Christian Broucaret. — De toute façon, à un certain moment, on va favoriser le transport de voyageurs par rapport au transport de marchandises, en raison du manque de qualité des sillons.

Mais il existe quand même un point positif dans la politique que je n'ai pas évoqué, c'est le fait qu'aujourd'hui les ports puissent organiser leur trafic. À l'arrivée d'un bateau la quantité de marchandise est répartie sur d'autres modes. Avec le train, le domaine de pertinence est de 500 km. il faut donc pouvoir arriver au pied du bateau. On peut regretter que ça ne se passe pas sur la ligne du Médoc, ce qui permettrait de pérenniser la ligne TER.

Jean-Jacques Boisserolle, *secrétaire général de Béarn Adour Pyrénées (BAP)*. — Je voudrais donner une information, actuellement, Béarn Adour Pyrénées fait un travail avec *Transpyrenaica* et le Conseil régional, pour voir les possibilités d'utilisation ferroviaire de la ligne Pau--Canfranc au niveau du fret. Ce que je dois dire, éviter qu'il y ait des camions sur la vallée d'Aspe, nous sommes d'accord, mais est-ce que tout le monde est conscient, et je mettrais un petit bémol à ce qu'a dit M. Brin, que, si réellement, d'après les premières études que nous avons effectuées, si réellement les conditions économiques permettent de passer sur le train, très vite, notre ligne Pau--Canfranc risque d'être débordée et créer à ce moment-là un appel. Il y aura davantage de relations, les sillons risquent d'être encombrés avec les voyageurs et le fret donc, il y aura nécessité de complémentarité. Mais j'insiste pour affirmer que si le Pau--Canfranc, d'après les premières études que nous avons menées, s'inscrit dans un processus économique possible, il peut très vite être saturé. Voilà, c'est ce que je voulais apporter.

Christian Broucaret. — Chaque mode possède sa pertinence. Jörg Sütter qui est un Suisse qui avait fait une étude il y a quelques années, arrivait à faire passer 35 trains par sens, en mettant quelques évitements, et tout, donc je pense que 35 trains de 800, 900, 1 000 tonnes, donc voyez, même 35 trains de 1 000 tonnes... on peut donc arriver à faire ça. Il faut être réaliste, on va dire 17 trains, en divisant par deux.

Bernard Defrance, *LGV Orthez*. — Je voudrais poser une question par rapport aux sillons. J'ai entendu dire que les sillons sont saturés. J'aimerais savoir si les sillons sont saturés en raison de la vétusté du réseau ou du manque de signalisation ou du manque de lignes existantes,

Christian Broucaret. — De nos jours il y a le *ERTMS*. Par exemple sur une *LGV* à 300 km/h, les *TGV* sont à 4 min. 4 min à 300 à l'heure. On se doute bien qu'un train qui roule à 60-70 km/h, même si on lui laisse 4 minutes, avec le train précédent, on va

faire passer un certain nombre de trains. Même lorsque la signalisation est très ancienne il y a de la réserve sur le réseau. Si on veut l'exploiter de façon moderne, ça demande de l'investissement, qui passera probablement par l'écotaxe.

Patrick Marconi. – Le paysage actuel, est extrêmement favorable au transport routier. Pour traiter le problème des coûts externes, apportés par la pollution, la seule solution est la fiscalité, c'est-à-dire que pour internaliser les coûts du transport routier, il faut concrètement faire payer, une écotaxe, qui va peut-être s'appeler plus tard la taxe carbone, bref, il faut une décision de l'État, une décision politique qui oriente les acteurs économiques par le biais de la taxation. Cela se pratique dans nombre de pays. Quand on ne taxe pas c'est qu'on refuse d'internaliser les coûts externes. Il est dès lors plus rentable de trimballer des marchandises avec des 3,5 tonnes, plutôt qu'avec d'autres moyens de transport.

Ensuite, je voudrais faire une remarque par rapport à la problématique des sillons attribuée ou pas, aux opérateurs ferroviaires, autres que la *SNCF*. Je vais oser un parallèle, imaginez que le ciel français, au lieu d'être géré par la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), le soit par une entreprise qui s'appellerait *Air France Contrôle*. Cette entreprise bien sûr, ne serait pas la même que *Air France* qui s'appellerait, par exemple, *Air France Mobilité*, et que ces deux entreprises seraient chapeautées par une autre entreprise, une holding qui s'appellerait *Air France* et dont le président serait celui de *Air France Réseau*. À partir de là, imaginez ce qu'il adviendrait d'*Easyjet* ou de *Ryanair*, pour obtenir des créneaux horaires, décoller à l'heure ou pas en fonction de... Nous sommes dans une telle situation avec le ferroviaire !

Par rapport à la comparaison faite sur l'espacement des trains en France et tout particulièrement sur Oloron--Bedous je me souviens d'avoir lu, voici une quinzaine d'années, l'analyse d'un bureau d'étude suisse, qui très pudiquement, indiquait que la notion de saturation d'une ligne en Suisse ou en France n'est pas au même niveau de trafic. Les lignes *SNCF* sont saturées à 20 trains par jour, les helvétiques à 45. Cet aspect de l'exploitation du réseau, ce retard structurel, et l'absence de décision de la part de l'État qui devrait normalement devrait être un stratégie, pose quand même un énorme problème.

Je finirai par une autre considération sur les réseaux. Tout le monde entend parler actuellement d'une concurrence féroce, entre ceux qui veulent des nouvelles lignes et ceux qui disent,

qu'il faut faire avec l'existant. Personnellement, je pense qu'on ne peut pas faire du train sans voie ferrée, donc on ne peut pas améliorer le transport ferroviaire si on ne paie pas quelques lignes. Je terminerai par une comparaison avec la route. Celle-ci constitue un moyen de transport ultra performant, tout le monde le sait. Imaginons que la route ait été gérée comme le fait la SNCF depuis 30 ans, au niveau du ferroviaire, on aurait des autoroutes, peut-être même plus qu'actuellement, 3 ou 4 nationales goudronnées tous les 10 ans ou 15 ans et des pistes en terre ailleurs. Est-ce que le transport routier serait alors aussi performant ?

À l'opposé, si on avait géré le transport routier comme le voudraient certaines personnes, il n'y aurait pas d'autoroute, il n'y aurait que des routes, est-ce que le transport routier serait aussi performant qu'il est actuellement ? Non, forcément !

Michel Rodes, modérateur. — En conclusion, je voudrais apporter quelques précisions sur le problème de l'écotaxe. Je pense à ce que l'Europe a imposé en matière de pollution de l'eau. Elle va imposer des normes en matière de pollution de l'air. Je rappelle les 45 000 morts que provoque la pollution atmosphérique en France chaque année. Pour l'Europe c'est à peu près 10 fois plus, soit environ 300 000 morts par an. Chacun des États membres de l'Union Européenne a une obligation de résultat. Ce n'est pas une obligation de moyens, sur le mode « Voyez ! je mets des sous, je fais des efforts ». Non, il s'agit d'une obligation de résultat. Sinon après, viennent des sanctions, des pénalités financières. Je pense qu'il y a beaucoup de choses dont on ne prend conscience que très lentement. Puis au moment on les contraintes tombent : on décrète ce qui est prévu par les textes !



Photo José Gomez

Les questions techniques de traction
MM. Soustre à gauche, Marconi au centre,
et le modérateur Michel Rodes.

Monsieur Patrick Marconi

Membre du CRÉLOC et ingénieur qui travaille dans l'industrie et Jean-Pierre Soustre lui aussi membre du CRÉLOC puisque cet exposé a été préparé par les deux personnes.

Bonjour à tous, nous allons aborder maintenant les aspects qui concernent la traction, c'est-à-dire comment remorquer les wagons de Pau jusqu'à Saragosse et plus particulièrement de Pau jusqu'à Canfranc et jusqu'à Huesca, puisque Christian l'a dit et d'autres intervenants l'ont dit également, une des particularités de la liaison Pau--Saragosse, c'est qu'il y a une bosse au milieu qui s'appelle les Pyrénées, et que pour franchir cette bosse il faut monter et effectivement c'est une ligne qui a les caractéristiques de ce que l'on appelle « une ligne de montagne », et on va préciser cela un peu plus, pendant cet exposé.

Alors tout d'abord le passé

Là, vous avez une magnifique photo qui remonte à l'époque de l'inauguration de cette ligne, on aurait pu mettre des photos plus récentes, avec des locomotives qui étaient en usage dans les années 70, ça serait exactement comme si aujourd'hui nous étions là en train de parler de l'avenir de l'aéroport de Pau, en vous mettant la photo de l'avion de Louis Blériot ou un Super Constellation de 1949, ce serait évidemment un peu grotesque sur les bords.



Donc ça, c'est le passé. Le passé on va le laisser à sa place, dans le passé, c'est-à-dire que l'on doit un maximum de respect aux gens qui ont fait tout ça, avec les moyens qui n'étaient pas les nôtres à l'époque, qui ont fait des prouesses pour construire la ligne, l'exploiter, etc. Mais le temps a passé, justement, et maintenant on a d'autres matériels, on a des machines qui ont évolué, qui ont intégré des moteurs nouveaux, des moteurs électriques nouveaux, l'électronique de puissance, l'informatique, la gestion automatisée des déplacements, etc. Et donc c'est ça qui nous intéresse, puisque si cette maudite ligne veut bien rouvrir, on va l'exploiter avec du matériel de l'état de l'art actuel, c'est-à-dire 2000, 2010, et même plus, au fur et à mesure que ça se développera.



Maintenant

Donc toutes ces anciennes machines on va les laisser à leur place, et maintenant on va utiliser des machines dont vous avez un exemple ici, une machine diesel qui s'appelle la **BB 60000**, qui est actuellement utilisée sur les réseaux ferrés, alors, ce qui est un élément structurant de la problématique de la machine sur le chemin de fer, c'est le phénomène de l'adhérence, la machine que vous avez ici sous vos yeux, on voit bien les roues, les roues elles reposent sur un rail, les roues sont en acier, le rail est en acier et on a donc à faire à un contact roue-rail, acier sur acier, et l'élément central de tout ça, c'est que la roue elle roule sur le rail en déployant un effort pour tirer le train et on a, ce qu'on appelle le coefficient de frottement d'adhérence, il y a deux frottements, il y a le frottement d'adhérence quand ça ne bouge pas et le frottement de glissement ; ceux qui ont

essayé, au moins une fois dans leur vie, de déplacer une armoire, connaissant très bien la différence entre le frottement d'adhérence et le frottement de glissement, une fois qu'on l'a décollée, on y arrive ; et là c'est exactement la même chose.

L'avantage du chemin de fer, c'est qu'une roue en acier qui roule sur un rail en fer, la résistance à l'avancement est très faible, extrêmement faible, *grosso modo*, pour faire avancer une tonne il suffit de déployer un effort inférieur à 2 kg force, 2 daN, c'est-à-dire qu'un enfant peut y arriver, et 10 tonnes, 20 kg force, quand vous poussez votre voiture — j'espère que ça ne vous arrive pas souvent —, vous sentez bien que ce n'est pas le même effort que vous développez ; ça c'est le point fort du rail, et le point faible, c'est le même, c'est que le fameux coefficient d'adhérence, il vaut au maximum entre 0,3 et 0,35 ; ça c'est le point faible du rail.

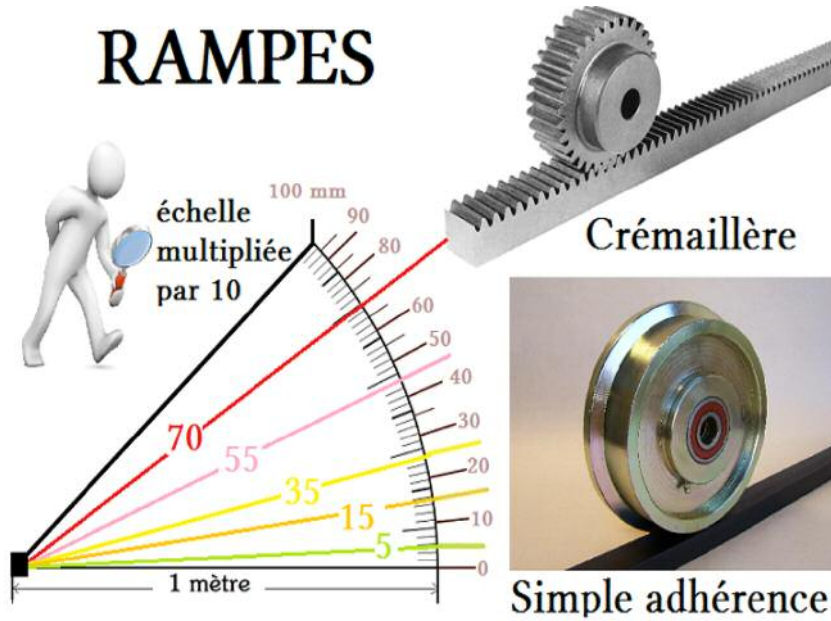
C'est pour ça qu'au train, il lui faut une grande distance pour s'arrêter, un train ne s'arrête pas sur une grande distance parce qu'il est lourd, non, c'est parce que ça glisse et que si on freine trop fort, ça glisse, c'est tout ; et donc quand vous voulez remorquer une charge, il faut tenir compte de tout cela.

Une machine comme celle que vous avez à l'écran, a un poids 76 tonnes, c'est une machine qui n'est pas très lourde et elle est capable, sur une ligne de chemin de fer, qu'on va qualifier de « plaine », c'est-à-dire plate, de tirer un train de 2 000 tonnes ; et pour tirer un train de 2 000 tonnes, si on ramène tout ça à sa puissance, en gros, il faut 0,7 ch pour tracter une tonne, donc imaginez votre voiture, elle fait une centaine de chevaux, admettons même qu'elle fasse 70 ch, elle pourrait tirer 100 tonnes ! C'est pour fixer des ordres de grandeur.

Le Canfranc il n'est pas plat, il a des rampes

Ce qu'on appelle une rampe, veut dire que ça monte, en chemin de fer et une pente descend aussi, ce sont de petites subtilités, et les pentes des chemins de fer sont très faibles, quand je dis faibles, elles ne dépassent pas 70 ‰. Ça veut dire quoi dire quoi 70 ‰ ? Ça veut dire que quand je me déplace de 1 000 mètres je monte de 70 mètres, ce qui, en pourcentage représente 7 %, sur la route. 7 %, ce n'est pas une pente hyper forte et ça représente un angle très faible, 5 % de pente c'est de l'ordre de 2,5°, donc c'est pour ça que le rapporteur que vous avez sous les yeux, il est volontairement exagéré, parce que si on vous avait mis 70-75 ‰ à l'échelle réelle, vous n'auriez

rien vu, ou presque, donc ce qu'il faut retenir, c'est que ce qu'on appelle la simple adhérence, c'est la roue que vous avez sous les yeux, la roue de chemin de fer qu'il y a là, le maximum que l'on puisse faire c'est 7 %, après ça va pas marcher, ça va glisser et au-delà il faudrait mettre une crémaillère.



Or, je vous rassure, on ne va pas exploiter le Canfranc avec une crémaillère, ce n'est pas l'objectif de ce propos.

Alors, quand on parlait tout à l'heure de ligne de plaine et de ligne de montagne, usuellement, on classe les rampes de la manière suivante, on appelle :

- des faibles rampes, des rampes comprises entre 0 et 5 ‰, c'est-à-dire 0,5 % ;
- des rampes moyennes de 5 à 15 ‰, c'est-à-dire 15 mm par mètre ;
- des fortes rampes de 15 à 25 ‰ ;
- de très fortes rampes au-delà de 25 mm par mètre ;
- et donc, comme je vous l'ai dit, la limite c'est 70 ‰, c'est-à-dire 7 %.

À l'époque, il y a un certain Henri Vincenot qui était journaliste à la *Vie du Rail*, il avait publié un article en 1968 sur le Pau--Canfranc qu'il avait appelé « La voie des durs ». Or, ce brave homme avait quand même oublié de signaler qu'entre Pau et Saragosse, il n'y a que 33 km sur 300 km, c'est-à-dire 10 %

qui présentent des pentes dites « fortes », au-delà de 25 %. Et ça, malheureusement, c'était deux ans avant l'accident du 27 mars 1970. Bon, on peut dire que, déjà, il y avait un peu une espèce de tendance à accuser le Canfranc d'avoir la rage, et vous connaissez la suite de l'histoire, c'est comme pour un chien.

Donc là, vous avez la présentation de la tête de la ligne, vous la connaissez à peu près tous, et si on regarde d'un peu plus près, on voit que de Pau à Bedous, la rampe maximale, ce n'est jamais plus de 20 mm par mètre, 2 %, et ce qu'on appelle les fortes rampes du Canfranc, elles commencent à Bedous.

Entre Bedous et Accous, c'est du 30 mm par mètre, de Accous à Cette-Eygun c'est-à-dire le milieu, c'est du 35 mm/m, et de Cette-Eygun à Etsaut c'est du 30 mm/m. Or, 30 mm/m, il y a une pente comme ça, et je pense que vous l'avez pris, je l'espère, au moins une fois dans votre vie, en habitant à Pau, c'est quand vous allez à Toulouse, vous partez de Tarbes, à un moment il y a une petite gare qui s'appelle Tournay, incontournable avec les TER, et entre Tournay et Capvern vous avez une longue rampe de plusieurs kilomètres qui est à 33 %.

Bon, il n'y a plus beaucoup de trains qui y passent, parce que l'exploitant – il m'en a parlé tout à l'heure –. Et les choses sérieuses c'est entre Etsaut et Canfranc, entre Etsaut et Urdos, Urdos c'est là où il y avait la douane avant, c'est où il y a aussi un hôtel restaurant connu ; donc là, on va trouver du 43 mm/m, 4,3 %.

Entre Urdos et les Forges d'Abel, on va aussi trouver du 43 mm/m.

Entre les Forges d'Abel et Canfranc, on trouve le fameux tunnel international, qui est tout droit, comme un « I ». Il n'est pas hélicoïdal et lui, il a une pente de 34 mm/m.

Et tous les autres tunnels, il n'y a pas que celui-là, ont une pente qui ne dépassent pas 34 mm/m, dès lors qu'ils font plus de 100 à 150 m de long.

On va trouver – moi j'appelle pas ça des tunnels, j'appelle ça un « trou » –, on va trouver 43 mm/m, mais les gens qui avaient conçu et construit la ligne à l'époque, avaient veillé à ce que les tunnels de plus de 150 mètres aient tous une pente inférieure à 34 mm par mètre et les 43 mm en question, le cumul des rampes comprises entre 34 et 43 mm, c'est 7 km, pas plus, et fractionné en 4 ou 5 tronçons, dont le plus long ne fait pas plus de 3 km, donc on n'a pas une grande pente continue de 43 mm/m sur 20 km, on a 7 km coupés en plusieurs morceaux,

donc déjà, si vous regardez un train qui fait 500 km, en gros le Canfranc, c'est un petit rebord de trottoir.

Alors pour info, en Suisse, en Allemagne, en Autriche, nos voisins, ils exploitent des lignes qui ont des profils au moins aussi sévères, puisque la photo que vous voyez, c'est dans la Forêt-Noire, ça s'appelle Höllenthal, c'est exploité par la *Deutsche Bahn*, un opérateur historique en Allemagne et ils gravissent des pentes de 55 mm/mètre, en simple adhérence, c'est-à-dire que le train que vous voyez, il n'est pas à crémaillère, mais le paysage fait quand même un peu penser au Canfranc, ça pourrait être le Canfranc, alors vous voyez que la machine n'a pas cent ans d'âge, les wagons non plus, et le train est en train de rouler.

Alors on va un peu plus détailler

Quand on veut franchir un relief en ferroviaire, on doit s'attacher à deux éléments : un train il doit être capable de rouler et de remorquer une charge et donc, compte tenu des caractéristiques de rampes d'une ligne et des machines ou des locomotives dont vous disposez, vous avez une masse remorquable. Remorquable ça veut dire que ça avance, ça roule, donc c'est une masse que vous pouvez faire rouler à une vitesse que vous avez décidée ; c'est-à-dire que pour monter à 30 km/h il faut une machine qui développe telle puissance, etc.

Mais il se peut que vous soyez amenés à vous arrêter, ça arrive en voiture aussi, et il faut redémarrer, et donc il y a une masse démarrable, alors là je reviens à l'armoire, le train est arrêté et il faut l'arracher, le décoller, comme on dit en ferroviaire, donc exercer un effort qui soit supérieur au frottement de collage pour ébranler le convoi et après on repart, et ce ne sont pas les mêmes masses ; pour le phénomène du décollage, tout repose sur l'adhérence, si ça se met à patiner, eh bien perdu ! c'est raté, donc il faut dimensionner la masse qui est derrière la machine, en fonction de ses capacités et de ses capacités d'adhérence.

Alors, si vous ne deviez retenir qu'une chose de ce point de vue, grosso modo, dans le Canfranc, dans les rampes de 43 ‰ les plus élevées, qu'il faut corriger de 4 ‰ supplémentaires, parce qu'il y a des hauts, qui augmentent les efforts résistants, c'est équivalent à du 47 ‰, on appelle ça « la rampe caractéristique corrigée », mémorisez qu'une tonne de locomotive, peut décoller 4,5 tonnes de rame remorquée, c'est-à-dire que si la machine fait 90 tonnes, on peut arracher 400 tonnes, que

la machine soit électrique, diesel, tout ce que vous voulez ; comme ça se joue au niveau du contact, c'est la masse de la machine, après on met un nombre de roues qui correspond avec la masse de la machine. On ne va pas mettre deux roues avec une machine de 300 tonnes – elle traverserait la voie ferrée –, grosso modo, c'est 22 tonnes par essieu, donc si la machine fait 90 tonnes, on en a 4, si on met 6 essieux, eh bien la machine peut faire 120 tonnes, c'est tout ce qu'il faut retenir.



Une fois qu'on veut avancer, là c'est la puissance, c'est comme vous avec un palan, vous pouvez soulever 10 tonnes, après, si on vous demande de faire monter les 10 tonnes en 30 secondes au 10^e étage, vous n'allez pas y arriver, il va falloir s'y mettre à plusieurs, bien là c'est la notion de puissance dans les machines, donc si on a 1 000 kW, on va rouler à 10 à l'heure, si on a 5 fois plus, on va rouler à 50 à l'heure.

Ne croyez pas qu'on peut rouler à 200 km/h non plus dans une rampe de 40 %, si tant est qu'elle soit toute droite, il y a un moment où de nouveau on va être rattrapé par l'adhérence, parce que l'adhérence diminue avec la vitesse, et à un moment on va avoir un glissement, même en roulant, et ça ne va pas aller...

Compte tenu des caractéristiques du Canfranc on ne dépassera pas le 50 à l'heure et c'est déjà très bien.

Gardez en tête que la vitesse commerciale d'un train de marchandises sur le réseau ferroviaire français, à notre époque, c'est de l'ordre de 20 km/h, parce que malheureusement on les arrête souvent et longtemps.

Donc maintenant, comment on fait ?

Il y a deux types, il y a la traction électrique et la traction autonome, c'est-à-dire le diesel, le gas-oil.

Donc, voilà une très belle machine diesel électrique *BB 60000* Alstom, 76 tonnes, 1 000 kW, donc 1 360 ch.

Il y a d'autres machines, vous en avez vu elles sont utilisées par *SNCF Réseau*.



Ça c'est allemand, Vossloh.

La *G1200*, comme son nom l'indique, fait 1 200 kW, 1 600 ch, elle a une traction hydraulique, l'effort du moteur est transmis aux roues par un système de transmission hydraulique, elle a une masse de 90 tonnes.

La *DE 18* que vous avez ici, c'est une machine diesel électrique de 1 800 kW.

Ça ce sont des machines diesel, donc elles ont un moteur diesel, il brûle du gas-oil, il fait des particules, je ne vais pas vous dire qu'il n'en fait pas, c'est des moteurs récents, ils n'émettent pas plus de particules que votre voiture diesel, si on les fait rouler dans la vallée d'Aspe, il y aura quelques particules en plus dans la vallée d'Aspe.

Il est probable qu'au début de l'exploitation, il faille utiliser des machines diesel, parce qu'on fera les travaux et on électrifiera la ligne peut-être quelques années après la mise en service.

Le plus tôt sera le mieux, l'idéal serait d'inaugurer en électrique, mais on ne peut pas écarter l'hypothèse qu'au début, le Canfranc soit exploité avec des machines diesel, et il vaut mieux une diesel comme celle-là qui fait les 30 km en tirant un train qui en aura fait plusieurs centaines, ça polluera beaucoup moins que la même camelote trimbalée, avec un camion qui aura fait 600 km.



Diesel BB 60000 Alstom

masse 76 tonnes, puissance 1000 kW, soit 1360 ch.



Diesel BB G 1200 Vossloh

masse 90 tonnes, puissance 1200 kW, soit 1632 ch.



Diesel BB DE 18 Vossloh

masse 90 tonnes, puissance 1800 kW, soit 2450 ch.



Diesel BB 75400 Alstom - Siemens
masse 90 tonnes, puissance 2400 kW, soit 3260 ch.



Diesel BB Vossloh Euro 3000
masse 82 tonnes, puissance 2460 kW, soit 3347 ch.



Diesel CC Vossloh Euro 4000
masse 123 tonnes, puissance 3178 kW, soit 4318 ch.



Electrique BB Traxx Bombardier
Puissance 5600 kW 7608 ch poids 85 tonnes 4 essieux.



Electrique BB 26000 Alstom
90 tonnes puissance 5600 kW soit 7608 ch.

On ne va pas faire ce que l'on appelle de la « zoologie » des moyens de traction, cette machine-là, c'est une Alstom Siemens diesel/électrique 2 400 kW, 90 tonnes, donc, toujours 90 tonnes ça veut dire qu'elle peut décoller 400 tonnes, mais comme elle fait 2 400 kW, au lieu de 1 800 ou 1 200, là, ça va monter plus vite.

Vossloh, machine un peu plus petite, 82 tonnes, ça c'est bien, mais c'est un peu plus léger, donc on ne décollerait pas 400 tonnes avec ça, on décollerait un peu moins.



Et ça, c'est la plus grosse diesel qu'on a en catalogue, elle fait 120 tonnes, elle a 6 essieux c'est pour ça qu'on l'appelle une CC, elle fait 3 000 kW, 4 300 ch, donc celle-là pourrait arracher des trains, à elle seule, de 500 tonnes et quelques.

Maintenant on peut passer à l'électrique.

Ça c'est une machine Bombardier. Bombardier c'est une société canadienne qui fabrique des trains et qui fabrique des avions, et dont le fondateur a fait fortune en inventant la moto-neige.

C'est une grosse machine 5 600 kW, 7 600 ch, électrique, qui a un poids de 85 tonnes,

C'est une machine Alstom *BB 26000*, 7 600 kW,

Ce petit schéma qui vous dit comment on va s'y prendre,

Une machine peut amener entre 800 et 900 tonnes, de Pau, jusqu'à Bedous, quand vous partez de Pau c'est plat, ça monte à 20 % entre Gan et Buzy, après ça redescend tranquillement et

ça monte, pas plus de 20 % jusqu'à Bedous, là on l'a dit à l'instant, ça monte pour de vrai, donc qu'est-ce que l'on fait, on met une machine en pousse, et là, les 800 à 900 tonnes on les amène avec ces deux machines jusqu'à Canfranc, sachant qu'au-delà de Canfranc on ne trouve plus que du 20 %, donc la machine et « *c'est écrit dessus, comme le Port-Salut* », il y a marqué « Bedous--Canfranc », à Canfranc on l'arrête et elle reste là, et elle va prendre en charge un train au retour, pour aider à la descente.

Car, monter c'est bien, mais il faut aussi descendre, alors là, ça peut aller vite, pour le Canfranc ça c'est fini comme ça d'ailleurs, donc il faut freiner, alors on peut freiner avec le frein des wagons, vous imaginez 20 km avec les freins serrés, ça va marcher, mais la personne qui vous change les garnitures, vous allez être...

Donc, en ferroviaire on utilise les machines, les machines ont des moteurs électriques qu'elles soient diesels ou électriques pur, il y a toujours des moteurs électriques sur les roues, sauf si elles sont hydrauliques, les moteurs électriques à la descente, ils fonctionnent comme des génératrices, donc ils fabriquent de l'électricité, donc, la machine retient le train et cette électricité, de deux choses l'une, soit on a du diesel, alors on n'a pas encore inventé le moteur ou on met de l'électricité dedans et où il en ressort du fioul, donc on envoie ça dans des résistances, c'est le chauffage électrique que vous avez à la maison, ça chauffe, il y a des ventilateurs, on chauffe les petits oiseaux, on dissipe l'énergie de cette manière, l'intérêt c'est que c'est un freinage stable, on descend à vitesse constante, pas de problème, ça marche très bien, ça chauffe dehors et c'est tout.

Si vous avez une machine électrique pure, vous pouvez faire pareil et d'ailleurs toutes les machines électriques ont ce qu'on appelle donc ce freinage électrique rhéostatique, puisque on utilise un rhéostat.

On peut faire mieux, on peut convertir cette électricité dans le format qui est amené par la caténaire, en l'occurrence dans notre cas, 5 000 volts, 50 hertz, c'est-à-dire c'est la même fréquence que ce vous avez à la maison, à plus haute tension, 25 000 volts, et vous renvoyez l'énergie électrique, dans la caténaire, qui elle-même la renvoie dans le réseau, ailleurs dans le réseau EDF ou à une autre machine qui monte sur une autre ligne.

Alors, je ne veux pas entendre que ce n'est pas possible, il y a 40 ans on ne pouvait pas, quand on voulait faire ça, on faisait

des parasites, et ça marchait pas bien, en 2017 on injecte dans la ligne du 50 hertz pur, sans aucun problème, c'est là que la traction électrique prend tout son intérêt dans cette ligne, c'est que, à la descente vous récupérez quasiment la moitié de ce qu'on appelle l'énergie potentielle que vous avez mise à l'aller, à la montée vous la réinjectez dans le réseau, vous la rendez, en quelque sorte, au système, donc là, la consommation par rapport au mode routier, elle est de 20 ou 30 fois plus faible, parce qu'un camion, quand il descend, le pauvre, il fait comme le train d'ailleurs, quand il est diesel, il dissipe l'énergie sous forme thermique dans son ralentisseur, mais il fait de la chaleur.

Rampe pente	Masse démarrable tonnes	Masse remorquable tonnes	Vitesse	Nombre de locos
0 ‰	6 918 t	6 918 t	80 km/h	1
10 ‰	2 079 t	1 022 t	55 km/h	1
15 ‰	1 541 t	1 018 t	40 km/h	1
20 ‰	1 225 t	1 010 t	31 km/h	1
25 ‰	2 034 t	1 011 t	49 km/h	2
30 ‰	1 740 t	1 008 t	41 km/h	2
35 ‰	1 520 t	1 007 t	35 km/h	2
40 ‰	1 350 t	1 019 t	30 km/h	2
43 ‰	1 266 t	1 009 t	28 km/h	2

Voilà un tableau qui vous expose les possibilités, avec une *Euro 4000*, pour un train, que l'on aurait calibré à 1 000 tonnes.

Donc vous voyez les pentes jusqu'à 20 ‰, c'est-à-dire, on l'a évoqué, jusqu'à Bedous ; avec une machine, vous allez monter du 20 ‰ à 30 km/h, un train, donc la masse démarrable est capable de démarrer 1 200 tonnes, et si on veut rouler à 30 km à l'heure, on lui met 1 000 tonnes derrière.

Dans du 15 ‰, elle peut déjà arracher plus, 1 500, forcément la pente est moins forte, et elle peut remorquer la même masse mais à 40 km à l'heure et ainsi de suite, au-delà on met 2 machines et donc par exemple, dans du 30 ‰, les deux machines peuvent arracher 1 700 tonnes, mais comme elles ont 1 000 tonnes derrière ; en fait c'est comme si elles tiraient 500 tonnes chacune, et là elles vont monter à 40 km à l'heure notre train à 2 000 tonnes et dans la partie costaud du Canfranc, c'est-à-dire les fameux 43 ‰, c'est la dernière ligne qu'on trouve sur

7 km je vous le rappelle, là ça va pas être super rapide, ça va être 28 km/h, mais 28 km/h sur 7 km, sur 300 km entre Pau et Canfranc, d'un train qui en aura peut-être fait 500 ou 600 s'il vient du nord de l'Europe et qu'il va vers Valence, par exemple, donc ça relativise quand même pas mal la difficulté.

Alors on ne va pas se le cacher non plus, sur 30 km, il faut 2 machines, là où il en faudrait une, donc ça coûte forcément plus cher en terme de frais de traction, mais c'est toujours pareil, c'est à ramener à la distance totale parcourue par le train.

En traction électrique, on retrouve notre machine franco-canadienne, elle, avec ses 5 600 kW et ses 85 tonnes, elle peut démarrer 848 tonnes en 20 ‰, ou 840 avec deux machines, et là elle va remorquer dans du 20 ‰ nos 900 tonnes à 72 km/h, là ce n'est plus pareil, et dans le 45 ‰, avec deux machines ça va être 67 km/h, donc là, c'est quand même pas mal, à 67-70 km/h, les camions ils ne font pas mieux et peut-être même plutôt moins bien, là, on est quand même dans une autre dimension.

C'est pour ça – on en a débattu entre nous –, on n'a pas voulu écarter le diesel, parce que, il faut être réaliste, ça va peut-être commencer comme ça, mais plus tôt on aura mis de l'électrique de bout en bout, mieux ce sera pour tout le monde.

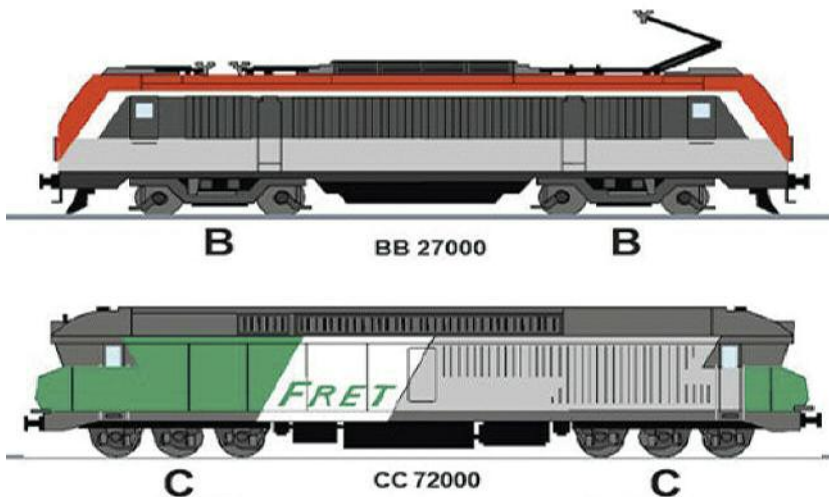
La *BB 26000*... c'est une machine qui a une vingtaine d'années maintenant, elle aussi elle peut tirer 900 tonnes à 73 km/h, dans les rampes de 20 ‰ et à 68 km/h en étant en couple, avec 2 machines, dans la partie compliquée du Canfranc.

Une petite remarque au passage, de technique ferroviaire qu'il faut connaître quand même « *BB* » et « *CC* ». *BB* ça veut dire le nombre de d'essieux par bogie, le bogie c'est l'espèce de petit chariot que vous voyez sous la locomotive, si ce chariot n'avait qu'une paire de roues, on ne l'appellerait pas, s'il y en a 2 : *B* ; 3 : *C* ; 4 : *D*, s'il y a 2 chariots à 2 paires de roues chacun c'est une *BB*, s'il y a 3 chariots c'est une *BBB*, s'il y a 2 chariots à trois paires de roues c'est une *CC*, il y a même eu aux USA des *DD*, c'est 4 chariots et 4 paires de roues, c'est 8 fois 20 tonnes, une machine de 160 à 180 tonnes à peu près.

Donc la *BB 27000* et la *CC 72000*, c'étaient des machines diesels qui circulaient, il y en a encore d'utilisées en France.

Alors il y a un petit bémol, un bogie *CC*, donc il a 3 roues, il est long et comment tourner dans une courbe assez serrée, ça peut poser des problèmes d'alignement des roues, c'est-à-dire que si la voie est courbe, imaginez un chariot de bois, la voie qui fait ça, la roue du milieu elle est bien comme il faut, et les

deux roues des extrémités, elles ne sont pas parallèles à la voie, et ça, ça fait perdre de l'adhérence et ça use un peu plus la voie ferrée, sauf si on a affaire à un bogie qu'on appelle radiant, qui a une cinématique qui fait que les roues vont rester parallèles à la voie, c'est-à-dire la roue du milieu va rester comme ça et les deux latérales vont légèrement s'orienter, or ce sont des bogies un peu plus compliquées, un peu plus chères, mais ça existe, par exemple les *Euro 4000* qu'on vous a montrées précédemment. Il est possible, alors on en a pas la certitude au CRÉLOC – parce que l'on ne sait pas tout au CRÉLOC – on est quand même des amateurs un peu malgré tout, mais ces machines *Euro 4000* sont issues de locomotives General Motors américaines, qui sont exportées avec, en option des essieux radiants, et donc, il est possible que cet *Euro 4000* soit capable de déployer toutes ses performances sur la voie ferrée du Canfranc et donc de faire monter des trains de 1 000 tonnes de Pau jusqu'à Saragosse.



Les conclusions du CRÉLOC, dans le cas d'une locomotive diesel *Euro 4000* à 6 essieux, cette machine est apte à circuler en France et en Espagne, capable de remorquer des trains de 900 tonnes avec les pleines et entières capacités à les redémarrer dans les rampes maximales du Canfranc, ça ce sont les avantages, c'est la traction autonome, on met du carburant dedans et ça marche, les inconvénients c'est qu'on va avoir des faibles vitesses, sur les passages à fortes et très fortes rampes, donc ça veut dire qu'on va avoir des contraintes d'exploitation, qui font qu'on va occuper la ligne puisqu'on ne va pas vite, et donc on

va avoir tendance à plutôt circuler les heures creuses ou la nuit, puisque c'est souhaitable, il y aura des trains de voyageurs et donc si on occupe trop le terrain on ne pourra pas circuler aux heures de trop grande affluence, il faudra circuler la nuit, je sais, circuler la nuit avec deux ou trois grosses locomotives diesel dans la vallée d'Aspe, il va peut-être falloir négocier, mais les camions jour et nuit dans la vallée d'Aspe, ce n'est pas top non plus.

Il y a le potentiel de l'agressivité des bogies à 3 essieux, mais on vient de le dire, ça, cette hypothèque peut être levable et, bon, il y a la pollution des moteurs diesel, mais c'est quand même bien moindre que celle des camions à tonnage égal transporté, on le dit deux machines, c'est 1 000 à 1 200 tonnes qui vont passer la vallée d'Aspe, vous faites la division, vous comptez le nombre de camions que ça représente, alors bienvenue dans la vallée d'Aspe, si c'est ça...

Après la traction électrique

Donc, on a pris une 26000 à titre d'exemple, on peut la faire circuler de Pau jusqu'à Saragosse parce que, si la ligne est réélectrifiée, ça sera du 25 000 volts depuis la sortie de Pau, jusqu'à l'entrée de Saragosse, sachant que de Huesca à Saragosse, il y a déjà le 25 000 volts.

Elle peut, elle, remorquer les trains beaucoup plus vite, on l'a dit à 50 à 60 km/h dans les rampes, et le coût d'investissement est réduit, une machine électrique, en fait elle ressemble à une machine diesel, sauf qu'il n'y a pas le moteur diesel, à la place il y a un transformateur qui fait son poids et en gros, tu m'avais dit Jean-Pierre, que c'était combien, la diesel ? C'était 1 000 000 € de plus que l'électrique ?

Jean-Pierre Soustre. – On peut dire qu'une locomotive électrique, c'est donc une fourchette de 4 000 000 €, voire un peu plus, en traction diesel il faut compter à peu près 1 000 000 €, ce sont vraiment des chiffres très généraux que je vous livre là.

Et une fois que l'on a mis le diesel dedans, forcément il faut du gas-oil, mais il faut aussi de l'huile, donc il y a des consommations d'huile beaucoup plus élevées, les révisions sont beaucoup plus rapprochées, donc une machine diesel elle va coûter 20 à 30 % de plus en exploitation, qu'une machine électrique, à peu près.

Donc il y a ça aussi.

Alors on a évoqué la *BB 26000*, parce que ça fait un moment qu'elle est en service, il y en a 200 qui sont à la SNCF, comme il

est malheureusement possible que d'ici quelques années, ils ne sachent plus quoi en faire, on pourra en récupérer, pour les utiliser, elles seront disponibles et elles ont un potentiel de vie résiduelle de quand même 20 ans.

Avec les machines beaucoup plus récentes, donc les *TRAXX*, ces machines ont les mêmes avantages que les précédentes sauf qu'elles sont toujours fabriquées, c'est-à-dire que le constructeur les maintient en l'état, il y a les pièces détachées, il y a tout ce qu'on veut, là le tonnage est limité à 830 tonnes, parce qu'elles sont plus légères et donc on est un petit peu plus limité en tonnage.

Et enfin, pour conclure, tout ça pour ça, bien, oui à Saragosse – on va sûrement en reparler cet après-midi –, il y a une énorme plateforme logistique, donc le Canfranc, avec les moyens qu'on a évoqués ce matin, on peut y amener des trains même jusqu'à 1 600 tonnes en utilisant 3 machines dans la partie haute, et 2 dans la partie plus plate du Canfranc, on peut amener des trains de 1 600 tonnes de Pau à Saragosse.

Si vous en faites passer ne serait-ce que 10 par jour, ça ferait 160 000 tonnes c'est-à-dire 320 000 tonnes aller-retour et si vous faites ça 100 jours par an, ça fait 32 000 000 de tonnes sur 100 jours par an, donc ça fait quand même pas mal.

Certes, ce n'est pas le tunnel de base qu'on nous promet, mais en attendant le tunnel de base, il faudra bien attendre une bonne quarantaine d'années le temps de faire les études, d'aller voir les banquiers, de revenir voir les banquiers, d'aller encore voir les banquiers... pour obtenir l'argent et après faire le boulot, je vous rappelle que le tunnel sous la Manche, c'est 150 km dans de la craie, un élément facile à creuser et en même temps dur, alors que les Pyrénées, c'est de la craie, c'est du granit, c'est un peu tout...

Donc 50 ans, c'est peut-être un peu optimiste, donc on doit pouvoir tenir un bon paquet d'années avec le Canfranc, en attendant le tunnel de base.

Certes, ce n'est pas une ligne qui est facile à exploiter, mais c'est une ligne qui est exploitable avec les technologies actuelles, dans des conditions qui sont complètement différentes de celles qu'elle a connues jusqu'à son abandon, il y a une quarantaine d'années.

Voilà.

Merci beaucoup.



**Emprise de la plateforme logistique PLAZA
en chantier il y a 10 ans**

Ce sont 13 118 hectares à l'ouest de Saragosse,
Nous voyons à gauche un échangeur routier, puis les lignes de chemin de fer
avec un embranchement, puis en haut à droite une piste de l'aéroport
de Saragosse.

Canfranc est devant, à l'horizon.

Monsieur Jean-Pierre Soustre

Vice-Président du CRÉLOC en charge des aspects techniques

J'étais un professionnel du ferroviaire, puisque j'ai fait une partie de ma carrière à la RATP (métro, RER), puis *Sofretu* filiale à l'étranger pour l'export, *Systra* aussi, et enfin *Veolia Transport* ; donc, j'ai touché au domaine ferroviaire depuis des années et je suis à la retraite aujourd'hui et bien content de suivre cette affaire et très « pushing » comme on dit en bon français, pour relancer cette ligne qui a le mérite d'exister et qu'il faut faire revivre.

On a essayé de vous montrer ce qu'il était possible d'acheminer en termes de train, maintenant, je tiens à dire, que c'est un exemple que nous avons réalisé, il y a d'autres modes d'exploitation possibles, donc je ne vais pas dire qu'il faut impérativement faire monter des trains de 900 tonnes, non, on a montré ce que l'on pouvait faire dans le cadre d'une exploitation simple, qui ne nécessite pas de séparer le train en deux parties, comme on l'a vu dans d'autres cas, par exemple, ce que l'on pourrait faire, c'est acheminer un train très lourd jusqu'à Bedous, et puis le couper en deux et le faire monter en deux fois. Alors ça c'est une possibilité, nous ne l'envisageons pas, parce que, on s'efforce tout de même, dans le cadre du Canfranc, de rechercher à avoir des infrastructures qui soient les moins lourdes possible, parce qu'il faut bien savoir que pour fractionner des trains, c'est du personnel, ce sont des voies de service supplémentaires dans les gares, c'est de la signalisation supplémentaire, c'est une complexification des méthodes d'exploitation, donc nous, nous avons cherché à vous présenter une solution qui soit simple, qui ait recours à un minimum de voies, je dirais de services dans les gares, donc qui cherche à limiter les investissements. Parce que les investissements ferroviaires, vous le savez, c'est quelque chose de très lourd, la voie coûte cher, la signalisation coûte cher, l'électrification également, enfin ce sont des coûts importants et il faut toujours rechercher à optimiser les infrastructures en fonction des tonnages à transporter.

Voilà ce que je voulais vous préciser, maintenant, bien sûr, nous sommes là pour répondre à toutes questions émanant de votre part et nous le ferons avec grand plaisir.

Questions

Alain Cazenave-Piarrot. — Merci pour cet exposé d'ingénieurs dont je suis sûr que nous serons nombreux à faire notre miel. Derrière, on sent qu'il y a de la préparation.

Alors, à un moment donné, M. Marconi a cité Henri Vincenot, romancier du rail, « la ligne des durs », en disant que déjà c'était critiquer le Canfranc, or je pense qu'il n'en est rien. Juste, au moment de la fermeture, un peu avant quand même, le Canfranc c'était une ligne d'ingénieurs et de prouesses, « la ligne des durs » ça voulait dire que ceux qui avaient construit la ligne, c'était des durs, ceux qui l'exploitaient, la *SNCF* à l'époque, c'étaient des durs, c'étaient des bons, il y avait une fierté ferroviaire qui existait, etc. Et dès qu'il y a eu la fermeture, tout ce qui était « qualité du Canfranc » est devenu « défaut » : les pentes sont devenues rédhibitoires, alors qu'avant on les mordaient, les locaux sont devenus complètement inopérants, alors qu'avant *CDB Midi* était merveilleuse, je ne parle pas de la gare de Canfranc.

Alors, ma question, pour ne pas refaire un autre exposé : en tant qu'ingénieur, quels sont les éléments que vous pourriez utiliser au point de vue langage, au point de vue communication et au point de vue argumentation, parce qu'on n'est pas là pour faire du blabla, argumentation, pour inverser cette espèce de tendance néfaste et négative, qui entoure l'exploitation du Canfranc,

On a entendu un ancien maire de Pau « dauber » sur le Canfranc, parce que les trains allaient se coincer soi-disant dans le tunnel hélicoïdal, je ne vais pas refaire la légende noire du Canfranc, mais là maintenant, qu'est-ce qu'on pourrait dire pour que, voilà, pour telle raison, telle raison, telle raison, tel argument, tel argument, tel argument, telle expression, telle expression, telle expression, le Canfranc est quelque-chose d'exploitable rationnellement, logiquement, nous sommes encore au siècle de la raison, voilà ma question.

Patrick Marconi. — S'il fallait résumer en deux lignes, avec les moyens de traction dont on dispose aujourd'hui, en 2017, une ligne de montagne, telle que le Pau-Saragosse, peut faire passer plusieurs millions de tonnes de fret pendant toute l'année, plus faire passer également des trains de voyageurs qui desservent la ligne de bout en bout, et ce, dans des conditions d'efficacité

excellentes, surtout si elle est électrifiée. C'est-à-dire que c'est un outil de transport qui est complètement compatible, avec la grande fierté de l'année dernière de la France, à savoir la COP 21, qui, comme l'a rappelé malheureusement Christian, a été suivie d'une relance du programme autoroutier, de l'abandon de l'écotaxe et j'en passe.

Donc voilà, la réalité. Nous disposons d'un outil, on peut l'utiliser, ça coûte plus cher, que l'état actuel de tout faire en camion, sauf que les camions ça coûte cher, puisque, on l'a vu, il y a des coûts qui ne sont pas payés par ceux qui le devraient. Alors, si on augmente le prix du transport routier, on paiera peut-être un peu plus cher les objets que l'on achète, mais ça ne change rien, parce que de toute façon, on paye les morts, les blessés, les malades, tout ça c'est des débats, de vrais débats, mais ce n'est pas complètement bloquant.

Je profite de cette question aussi, pour anticiper un peu sur le plan économique. On avait fait un calcul, il y a quelques années : un train « de 2 à 2 » comme on dit, je prends Saragosse à l'arrivée et au départ je prends Dax, pourquoi, parce que, à Dax c'est là que tout se joue, je pars à droite à Dax, je passe par la côte, Bayonne, Irun et je reviens sur Saragosse, ou je prends à gauche, Pau, Canfranc, etc. Par Canfranc. C'est plus court, il y a pas mal de kilomètres en moins, mais il faut mettre des machines en plus, entre Bedous et Saragosse, or, il se trouve qu'à l'arrivée ça revient à peu près au même, si on multiplie le nombre de kilomètres totaux parcourus par le nombre de machines, c'est-à-dire, la machine qui va faire de Dax jusqu'à Saragosse, plus la machine qui va faire Bedous les 30 km, et on fait le même calcul par l'autre côté, c'est même 7 % inférieur en passant par la voie du Somport. Au final, ça va être un peu plus cher, mais on ne va pas dire c'est limite, c'est dans l'épaisseur du train, ça ne coûte pas plus cher de passer par Canfranc, que de passer par la côte. D'autant plus que par la côte, il y a du monde, il y a beaucoup de trains, surtout côté espagnol, il y a des grandes villes, il y a San Sébastian, il y a Bilbao, il y a du trafic, donc c'est un système qui ajoute aussi du maillage, qui ajoute de la performance au système global de transport ferroviaire, et même les marchandises voyagent sur des grandes distances, une marchandise qui viendrait de Bordeaux et qui irait jusqu'à Valence, le Canfranc, c'est un rebord de trottoir, si on ramenait à la distance, donc il faut arrêter de se bloquer sur 7 km de rampe à 43 %.

Alors, on vous a mis à l'écran entre temps, la grande histoire des tunnels hélicoïdaux, un tunnel hélicoïdal c'est un tunnel courbe, qui est courbe tellement longtemps qu'il fait un tour complet, et comme faire un tour complet ça représente relativement peu d'intérêt, il le fait en montant, alors là ça représente beaucoup d'intérêt, puisque vous ressortez au-dessus de là où vous êtes rentré, c'est ce qui remplace les lacets dans une route.

Il y a une autre technique c'est de faire des lacets comme ça, le train arrive au bout et rebrousse et ainsi de suite, et là, le tunnel hélicoïdal, mettez-vous dans la tête que c'est une tarte à la crème du chemin de fer, dans le monde entier il y en a plein, il y en a déjà deux dans les Pyrénées, le tunnel du Saillens entre Mérens-les-Vals et L'Hospitalet près l'Andorre, c'est la ligne Toulouse--Latour-de-Carol--Barcelone, le tunnel des Frasses à La Cluse dans le Jura, le tunnel de Sayerce ici, le tunnel de la Boucle à Moutiers, il y en a 4 sur la ligne de Tende, la ligne de Tende c'est Nice--Turin, en passant par la montagne, il y en a dans les montagnes Rocheuses. Je vous dis, c'est une tarte à la crème, en Suisse, c'est une technique ferroviaire, il y en a partout, alors si vous êtes capables de faire plus de 50 m, dans un tunnel courbe, sans coincer les wagons, ce que vous admettez tous, vous êtes capables de faire plusieurs tours.

Là, vous avez la vue de dessus du tunnel hélicoïdal, dans la vallée d'Aspe, la partie en pointillés c'est le bas, et donc il suit cette grande boucle comme ça et il ressort quasiment à l'aplomb de l'entrée et il gagne 60 mètres, il permet de faire monter le train de 60 mètres, quasiment instantanément, et alors ces tunnels sont à ce qu'on appelle « le gabarit espagnol ». Pour ceux qui ne le savent pas, l'Espagne à un écartement de voie ferrée supérieur à la France, pour des raisons historiques, malheureuses d'ailleurs, à juste titre, parce que les Espagnols, à l'époque, ont été traumatisés par l'incursion d'un certain Bonaparte qui n'a pas laissé que des bons souvenirs et dont ils se sont dit : quand il y aura le chemin de fer, au cas où ils reviendraient, en bus, en train, on va mettre un obstacle, ça va les retarder et on pourra les tenir, c'est ça la vraie raison historique.

À l'époque, quand le Canfranc a été construit, ils ne savaient pas trop où ils allaient mettre la gare internationale, les Français et les Espagnols ont discuté un moment, « Est-ce qu'on la met à Canfranc ? », là où elle est actuellement, « Est-ce qu'on la met à Bedous ? ». Et, dans le doute, ils ont taillé la ligne, à

l'écartement espagnol qui est de 1,67 m, au lieu de 1,44 m, l'universel, le plus répandu dans le monde et du coup, il ont fait le tunnel, les viaducs, tout a été fait pour poser une voie qui fait 1,67 m, donc jusqu'à Bedous ça passe sans problème, après, il y aura des interventions à faire sur les tunnels, mais qui sont modestes, parce que, en fait, le problème du gabarit ce n'est pas un problème de largeur, c'est un problème de hauteur, le tunnel, il est comme ça là, et c'est dans les angles que ça va coincer et la technique classique, on ne monte pas la voûte, mais on creuse le sol, ce qui revient au même, et pour ça il faut fermer la ligne, mais ça s'est fait. Le dernier exemple que j'ai en tête, c'est la ligne Paris/Le Havre où ils avaient augmenté le gabarit des tunnels en faisant comme ça ; le tunnel de la Ramade aussi, dans Bordeaux, il a été traité comme ça aussi.

Là vous avez un petit rappel, ce sont les valeurs des rampes de tous les tunnels, entre Bedous et Canfranc, vous pourrez vérifier que tous les tunnels de plus de 100 à 150 m de long ont une rampe qui n'est pas supérieure à 34 ‰, c'est-à-dire que dans ces tunnels, si le train il montait à 20 km/h dans les rampes les plus fortes, il va monter à une soixantaine de kilomètres heure, dans le tunnel et la taille de ces tunnels fait que sans problème on pourra y poser des caténaires à 25 000 volts, il y aura la place.

Robert Claraco. — Simplement trois précisions, sur environnement et traction.

Comme le professeur Etchelecou d'ailleurs l'a confirmé, et je peux vous le confirmer en tant qu'exploitant, un camion aujourd'hui consomme entre 28 et 30 litres au 100, et sur le Transpyrénéen oriental, dès qu'on passe Ax-les-Thermes vers l'Hospitalet, la consommation du camion grimpe à 100 litres. Ensuite, nous sommes dans une vallée en V et il est très important que les gens en vallée d'Aspe sachent ce qu'ils respirent : il n'y a pas de courants d'air pour évacuer le fond de la vallée. Donc cette pollution, avec déjà les camions qui consomment trois fois plus, est multipliée par 10, à cause des gaz de stagnation. Ce qui signifie que chaque fois qu'un camion monte dans la vallée d'Aspe, c'est comme s'il en passait 30.

Le deuxième point, est le problème de l'énergie. Je ne me souviens plus qui m'avait rapporté l'anecdote. Lorsque l'électrification des voies ferrées est arrivée au pied des Pyrénées, puisque nous avons été les pionniers, ils avaient peint la locomotive de présentation en blanc pour montrer que c'était de la houille blanche, et ils avaient amenés les enfants des écoles,

voir cette locomotive en gare de Lourdes, tout le monde cherchait les tuyaux pour savoir où arrivait l'eau ! C'est un clin d'œil ! Mais on sait aussi faire de l'électricité en descendant et la réinjecter dans la caténaire : il ne faut pas la gâcher.

Le troisième point que je voulais aborder c'est que quand vous suivez une ligne TGV, une LGV. Pour économiser des budgets, on y permet des profils très pentus. Aujourd'hui les pentes des lignes des TGV sont comparables à celles du Canfranc, à tel point que pour que les TGV français puissent pénétrer en Allemagne, on a dû mettre une dérogation, puisqu'ils n'étaient autorisés qu'à décoller, parce que si un train stoppe dans une pente il lui faut pouvoir redécoller, redémarrer. Donc pour un TGV c'était du 35 % et ils empruntent des lignes en Allemagne qui dépassent le 42 %. Donc on ne peut pas nous dire que la pente soit une contrainte rédhibitoire sur une petite ligne telle que le Canfranc en constatant sur toutes les lignes nouvelles, de pentes qui lui sont souvent supérieures.

Patrick Marconi. — Je réponds rapidement à Robert Claraco, en ajoutant qu'à l'époque, la Compagnie du Midi maître d'œuvre du Canfranc, avait construit des centrales électriques donc hydrauliques dans les Pyrénées. De fait, ces centrales hydrauliques étaient revenues dans le giron de la SNCF. C'était la *SHEM*, société hydro-électrique du Midi, vendue par la SNCF voici une vingtaine d'années à peu près. C'est-à-dire que la SNCF s'est débarrassée de moyens de production d'électricité. De plus, il s'agit d'une électricité que l'on appelle de pointe, c'est-à-dire que mettre en marche une centrale électrique hydraulique, telle que celles dont dispose la *SHEM* ne demande que quelques minutes. Donc si vous produisez de l'électricité au moment où il y a une forte demande, celle-ci se vend très cher : c'est une mine d'or, ils l'ont vendue ! Avec de tels gestionnaires, je ne leur confierais pas une épicerie !

José Gomès, photographe. — Je voudrais savoir, qu'en est-il du bruit des trains de marchandises la nuit ?

Jean-Pierre Soustre. — On peut très bien parler du bruit des trains en général. Je mettrai en relation, encore une fois, des circulations de camions avec des circulations de trains. Si j'ai des trains à 1 000 tonnes, combien de camions à 44 tonnes cela représente-t-il ? Faites le compte, puis ajoutez combien de ronronnements de moteur et de chuintement de pneus on entendra : Dieu sait si ça fait du bruit, et combien en entendrais-je avec des trains. De plus, il y a, je le reconnais, le bruit des roues

sur les rails qui est certainement supérieur, mais qu'est-ce que vous aurez ? Admettons que nous ayons une circulation de marchandises à l'heure, supposons, c'est une supposition que je fais, ce n'est tout de même pas énorme et à mon avis, il n'y en aura guère plus, voilà, donc, certes, c'est une nuisance, mais ce n'est pas une nuisance continue, comme celle que l'on a avec les circulations routières, c'est une nuisance ponctuelle.

Patrick Marconi. – J'ajouterai que le bruit des wagons dépend aussi de la vitesse. De ce côté-là, sur le Canfranc, on ne va pas rouler à 160 km/h, ni à 100 km/h. Il faut éliminer cet aspect côté rampe remorquée. Le bruit auquel les gens seront confrontés sera au pire celui des machines diesel. Mais une machine Diesel, de nos jours, ne fait pas un bruit monstrueux.

Autre intervenant. – Je ne voudrais pas passer pour un défenseur de la *SNCF*, mais je réagis à la réflexion de M. Marconi. Si la *SNCF* a vendu la *SHEM*, c'est en fait parce qu'elle avait besoin d'argent pour financer d'autres investissements, et comme elle n'a pas eu d'argent public pour financer ses investissements, il a bien fallu qu'elle en trouve quelque part. Ce ne sont pas les gestionnaires de la *SNCF* qui sont en cause dans cette affaire-là.

Patrick Marconi. – C'est l'État...

Un intervenant. – Malheureusement...

Patrick Marconi. – Merci pour la rectification...

Autre intervenant. – Quel serait le coût supplémentaire d'électrifier Pau-Canfranc ?

Jean-Pierre Soustre. – Je ne voudrais pas livrer des chiffres au débotté. On parle, et je désirerais en avoir confirmation de la part de M. Claraco, de 0,5 million d'euros en voie unique au kilomètre et je pense d'un million d'euros en voie double au kilomètre, est ce que c'est bien cela M. Claraco ?

Robert Claraco. – Avec une réserve : c'est que le prix français, inclut l'inflation ferroviaire, une fois les travaux terminés. Avec nos listes de prix, au tarif ordinaire européen, on ajoute s'il s'agit de la France 80 %, puis on multiplie par deux. C'est-à-dire qu'une électrification coûte à peu près 350 000 € au km et une voie ferrée 1 000 000 € au km.

Une intervenante, élue régionale du Pays basque. – Je suis un peu surprise parce qu'à la Région pour la ligne Bayonne-Saint-

Jean-Pied-de-Port, avait annoncé pour l'électrification, quasiment 1 000 000 € du km.

Jean-Pierre Soustre. – Les coûts de la *SNCF* sont très élevés, avec tendance à faire monter les factures. Cela, c'est très connu, dans le milieu ferroviaire.

Ce que je voulais ajouter également, c'est qu'en termes d'électrification, il y a deux électrifications, l'électrification en courant continu 1 500 volts et l'électrification en courant alternatif 25 000 volts/50 hertz.

L'électrification en 25 000 volts est très intéressante, parce qu'en terme de consommation d'énergie, vous consommez sensiblement 10 fois moins d'électricité en 25 000 volts qu'en 1 500 volts c'est un rapport entre 1/8 et 1/10 donc très intéressant. Par ailleurs le 25 000 volts est très intéressant en terme d'investissement, parce que vous avez une caténaire beaucoup plus légère qu'en 1 500 volts continus où des sous-stations sont nécessaires pour transformer le courant alternatif fourni par les producteurs et transporté en courant continu à la caténaire. Toutefois, il faut bien des stations, mais elles sont moins nombreuses qu'en courant continu. En courant continu, vous en trouverez tous les 15 à 20 km, en courant alternatif tous les 60 à 70 km environ. Donc vous voyez que dans le cas du Canfranc, deux sous-stations seulement seraient nécessaires, en courant alternatif. Enfin, les sous-stations à courant alternatif sont beaucoup plus simples que les sous-stations à courant continu. En terme d'investissement, on voit donc bien tout l'intérêt de l'électrification en courant alternatif à fréquence industrielle.

Merci beaucoup.

Pour illustrer les propos de MM. Marconi et Soustre



Vue en pointillés du tunnel hélicoïdal de Sayerce à Urdos
soit un gain de 60,5 m sur 1830 m (33 ‰).



Pour comprendre l'utilité d'une boucle hélicoïdale
en voici une à ciel ouvert :
Viaduc hélicoïdal de Brusio, canton des Grisons (Suisse)
inscrit au patrimoine mondial de L'Unesco.



Photo José Gomez

Les questions de l'intermodalité

MM. Soustre à gauche, Robert Claraco, Marconi et le modérateur Michel Rodès.

Monsieur Robert Claraco

Bureau d'études

Je me présente : dans notre bureau d'études, je dis souvent qu'une de nos facultés c'est d'être bilingue, c'est-à-dire que l'on parle le chemin de fer et le français. Je vais essayer de vous parler en français, et si vous ne comprenez pas, eh bien c'est que mon raisonnement n'est pas bon et alors vous m'arrêtez. Je vous remercie de m'avoir invité à présenter ce chapitre de la réunion.

Au niveau de notre activité, nous sommes quand même connus sur un certain nombre de travaux : le CRÉLOC évidemment, mais aussi la partie française pour *CESA* Aragon de l'étude sur le Canfranc. Je suis membre permanent du Comité *FERRMED* en tant qu'expert. Sur le dossier *FIMA*, qui est la remise en pertinence de l'axe européen Madrid--Barcelone--Marseille--Lyon, j'ai eu toute la partie française à traiter l'année dernière, au nom de nos clients et des trafics.

Il y a quelque chose qui est important : si nous travaillons aussi pour les collectivités ou les gouvernements, nous travaillons surtout pour du privé, où on compte quand même les centimes et où on les coupe en quatre avant de prendre une décision d'exploitation. C'est de rentabilité que nous parlons ; ainsi sur les clients qui commercent avec l'Espagne, il y a des céréaliers, il y a *Chemical*, il y a des chimistes du bassin de Pardies-Mourenx-Artix-Lacq. En Espagne, *Coca Cola*, *Pascual* et *Forge* tiennent aussi un peu, parce que nous sommes, depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche, le deuxième train régulier qui continue à franchir le tunnel, en transport combiné. Il part de Valence et il finit en Angleterre. Il y a deux écartements, trois types d'électrification et cinq types de signalisation. Trois fois par semaine, depuis déjà plus de 20 ans, ce train circule.

Au niveau des études, vous me connaissez aussi par les études alternatives à la *LGV GPSO*, vous les avez. Je ne vais pas aller beaucoup plus loin mais nous avons surtout aussi, au niveau du fret, fait l'expertise des dessertes ferroviaires immédiates de *Courtemine*. On travaille avec Fos-sur-Mer, on travaille avec le port de Barcelone, on travaille sur du fluvial et quand on parle d'intermodalité, bien que je sois passionné de chemin de fer,

c'est une transversalité complète qu'il faut dans les transports, pour pouvoir en faire des passerelles.

Alors effectivement, pour moi, être intellectuel sur des dossiers purement techniques, cela ne me convient pas tout à fait. On m'appelle aussi « *le cantonnier* », parce que j'aime bien savoir comment démarre un train, comment on le décolle, ce que sont les résistances d'attelage aussi, parce que c'est un problème aussi pour la traction. Nous faisons des expertises pratiquement toutes les semaines, sur des clients de références, pour valider annuellement leurs embranchements. Nous avons la Défense nationale ; et aussi une ligne où l'actualité récemment a mis l'éclairage, c'est-à-dire sur le Bec d'Ambès, puisqu'il y avait une particularité de remise en état de ce capillaire fret, et c'est pour desservir Yara à Ambès que cette ligne a grandement été remise en état. C'est 500 000 tonnes par an et nous avons eu le plaisir de recevoir à l'usine le ministre.

Ensuite, chez vous, il faut savoir aussi que le Canfranc, c'est peut-être un maillon pour permettre d'exporter vers l'Espagne des produits qui peuvent payer le train, parce que quand on va parler exploitation, il faut qu'il y ait un intérêt « gagnant-gagnant », pour la collectivité mais aussi pour le client. On est sur un bassin où la chimie a un véritable savoir-faire et une implantation et, contrairement à ce que l'on croit, la chimie, les produits dangereux, ont de l'avenir, parce qu'on va les combiner avec des mesures et des produits un peu plus à la mode, avec la biomasse, avec beaucoup de choses et là, on a une source très importante pour aller alimenter le Canfranc. Cependant, ce que demandent ces produits, c'est une régularité, une fiabilité dans le maillon de la chaîne de transmission transpyrénéenne et ça, nous allons le voir après, comment on peut l'obtenir sur le Canfranc, par exemple dans la signalisation et les aiguillages.

Quelque chose qu'il faut savoir aussi, c'est que nous nous étions lancé un challenge : parce que l'on a beaucoup parlé de l'*OFP*, j'ai redoublé d'efforts aussi dans ce domaine parce que ce sont des passionnés, ce sont des gens qui croient au chemin de fer et on en aura besoin dans l'avenir. J'appelle ça les « opérateurs ferroviaires précaires », mais il est clair que j'ai été assez agacé : au ministère, pendant 2 ans, ils parlaient d'*OFP* et personne n'arrivait à créer un *OFP*. J'ai dit à une séance, « Je vous monte le dossier par plaisir » et on a eu la première licence d'opérateur ferroviaire en France.

Je m'en suis un peu séparé, parce qu'aujourd'hui, pour moi, un opérateur ferroviaire de proximité (et je n'en dirai qu'un seul mot), c'est quelqu'un qui doit s'appuyer sur des gens qui ont la capacité d'être responsables et les moyens de réagir en cas de situation perturbée et quand on parle de chimie, il faut des agréments, il faut avoir une assise financière et des cautions qui soient importantes. Ça, la *SNCF* sait le faire ; l'*OFP* a déjà du mal à se payer une locomotive, donc pour moi c'était des opérateurs qui devaient ramener du fret régionalement vers ces gros opérateurs et composer avec. Or, aujourd'hui, ça diverge un peu, puisque en prenant des locomotives neuves, l'*OFP* a été obligé de rentrer dans la rentabilité des grandes compagnies et d'acheter ces locomotives neuves en les finançant sur de très grands kilométrages. Donc, on ne peut pas faire mieux que ce qui existe aussi, dans le contexte français, et donc, on ne peut travailler sur ces outils-là qu'en perdant de l'argent et en faisant des tarifs moins chers pour entrer chez les clients. C'est peut-être dur, mais c'est le réalisme, de quelqu'un qui gère 5 millions de tonnes ferroviaires par an ! Et je n'engagerai jamais un de mes clients derrière un opérateur précaire, parce que le jour où il est défaillant, il faudra qu'on revoie les transporteurs routiers que l'on aura mis dehors et qui auront eu un problème social, à licencier et à conserver leur entreprise, par de la maintenance pure de gestion.

La deuxième chose que je voulais quand même remettre en phase, c'est ce que j'ai un peu évoqué : le train c'est 500 km, ou un saut d'obstacle et un saut d'obstacle c'est bien les Pyrénées. Et là, je crois quand même qu'il faut que nous soyons clairs : aujourd'hui, les Pyrénées, sur un plan ferroviaire, sont entravées pour un moment. Parce que l'on a quand même 30 millions de tonnes de capacité ferroviaire à travers les Pyrénées, malgré les handicaps qu'il y a, et aujourd'hui on arrive à en comptabiliser 4,5 millions de tonnes, en comptant en ferroviaire, ce qui arrive au bout et à Mouguerre, et qui est du camion en frontière, c'est-à-dire qu'aujourd'hui on n'a pas de trafic ferroviaire entre la France et l'Espagne qui soit significatif. Je vous en parle d'autant plus que j'interviens du côté espagnol et on essaie de le développer. Ce problème, ça va être en lien un peu, avec la présentation que je dois vous faire.

C'est que, pour protéger un système ferroviaire, on a laissé faire et conservé des barrières à la perméabilité qui sont relativement importantes : en France on a du 1 500 volts, on a la voie UIC et on s'est bien arrangé en créant le tunnel du Perthus

à protéger *TP Ferro*, en interdisant toute autre mise à l'écartement européen pendant 50 ans, pour préserver la rentabilité de *TP Ferro*. Ça veut dire concrètement que si l'on veut rentrer en train UIC en Espagne, il faut passer par *TP Ferro*, qui a disparu aujourd'hui. C'est un dossier sur lequel j'ai travaillé et j'espère que le fait qu'aujourd'hui ce soient les deux gouvernements qui aient en charge, à travers leurs administrations respectives, *SNCF Réseau* et *ADIF*, la gestion du tunnel sous le Perthus, ils banalisent le coût du tunnel par une péréquation et qu'on puisse le franchir comme le tunnel de Saillens dans mon Transpyrénéen, puisque je suis de là-bas ; moi, je suis ariégeois.

Donc déjà, il y a cette différence d'écartement, il y a une différence de tension et une différence de signalisation et on traîne les pieds en France pour mettre l'*ERTMS*, on traîne les pieds pour mettre du 1 500 volts sur les axes de liaison. Pourquoi ? Parce qu'il est indéniable de constater que *Géodis-SNCF* est le plus gros transporteur routier de France et que donc on porte la concurrence avec des camions à l'étranger et on se protège au point où, peuvent entrer les locomotives des entrants – parce que vous parliez des entrants en début de conférence. Il a fallu quand même des procédés très complexes et très onéreux et je vais vous l'illustrer par quelque chose qui est évident en voyageurs. On a dû ré-homologuer les *TGV*, les *AVE 120*, pour faire du Barcelone--Toulouse, Barcelone--Marseille et Barcelone--Lyon, alors que ces *TGV*, c'étaient des *TGV Atlantique*. Ils étaient neufs puisqu'ils avaient moins roulé, et pourtant donc *SNCF* et *RFF* [*SNCF Réseau* aujourd'hui], à travers les organes de contrôle, nous ont fait comprendre que pour homologuer les *TGV* qui étaient français et conçus par *Alstom* et aux mêmes normes que ceux qui roulaient en France, ils nous fallait ré-homologuer leur matériel, pour qu'il puisse rentrer en France. C'est vous dire toute la complexité de l'interopérabilité.

Donc là, cette carte, puisque on reprend quand même ce que l'on a fait au fil du temps, elle est quand même une illustration des enjeux. Parce que Pau, à travers son histoire a toujours un peu dérangé, comme place forte, comme point géopolitique, et chaque fois, il a été affaibli et chaque fois, l'histoire revient sur son même sillon et remet la chose au milieu. Aujourd'hui Pau, c'est quelque chose d'important, et la politique, bien qu'elle veuille s'en écarter, la réalité la tord toujours pour revenir au milieu, et sur cette carte, on voit quand même les bassins. Je n'ai pas voulu vous mettre la grande Occitanie, puisque par rapport à vous on est vraiment concurrents par rapport aux rela-

tions transpyrénéennes. Pourtant, si on voulait vraiment faire quelque chose avec les catalans, qui se disent riches, quand *TP Ferro* a fait faillite, au lieu de le laisser à *ADIF* et à la *SNCF*, c'était aux deux régions de le prendre en main, parce que c'est un lien fort entre la Catalogne et l'Occitanie. Parler, c'est une chose, mais quand il faut poser les dés sur la table et surtout aligner l'argent, même les Catalans n'y sont pas venus, donc, à ce niveau-là, il faut qu'ils se taisent.

Et donc aujourd'hui, on va faire quelque chose qui est évident à démontrer, on vous parle du *TGV Paris-Bordeaux*, la ligne Atlantique et puis *GPSO* et au bout de *GPSO*, on va ajouter un autre projet, qui était le projet de traversée centrale des Pyrénées (*TCP*). Cette traversée centrale des Pyrénées, c'est Midi-Pyrénées qui l'a portée. Nos présidents – Martin Malvy à l'époque –, et Alain Rousset, ayant de très bonnes relations, n'ont pas trop guerroyé. Il a fallu, peu à peu, que l'histoire torde les choses, avec Alain Vidalies. Qu'il accepte un projet, qu'il le déclare d'utilité publique pour arriver à Dax. À Dax, on est au milieu de rien. Sur la côte il n'y aura jamais une ligne à grande vitesse qui dépassera en Espagne les 220 km/h. Derrière, il intervient maintenant, pour qu'on finisse le Pau--Canfranc et donc fatalement, dans le cadre du projet, on va essayer de donner une pertinence à la ligne grande vitesse qui va à Dax et on va essayer de trouver quelque chose pour justifier un maillon qui pourrait relier une ligne du piémont Pyrénéen. Mais, au sud, puisque là on a toute la transversale, de Madrid vers Barcelone, tout est déjà équipé. Cela veut dire que de Bordeaux pour aller à Barcelone, peut-être que nous passerons par Saragosse un jour mais ça, c'est de la politique et moi je suis quand même dans l'économique.

Alors ces chiffres vous les avez déjà vus, et l'économie je vous en parle de force de la raison, parce que j'habite sur un Transpyrénéen, qui s'appelle le Transpyrénéen Oriental. Et ce Transpyrénéen Oriental, il a failli disparaître plusieurs fois, y compris sous le ministère de Charles Fiterman [ministre des Transports, de 1981 à 1984]. Parce que le chemin de fer, je me suis battu sur la ligne, et j'ai quand même gardé une certaine vigilance et en 2000, j'ai alerté la *SNCF* qu'il y avait un risque de déraillement, et en 2001 effectivement ça a déraillé. Et à cette époque-là, pour montrer la puissance publique, a été ordonné un audit : l'École polytechnique de Genève avec le professeur River, auquel j'ai participé, et surtout pour montrer que l'État n'était pas taisant, il mettait de suite beaucoup d'argent. Ce Transpy-

renéen Oriental, il est tout neuf, de Toulouse à Latour-de-Carol, il est tout neuf de Puigcerda à Barcelone. Aujourd'hui, c'est quand même quelque chose qu'il faut avoir en tête, il pourrait être exploité, il pourrait l'être d'autant plus que c'est une alternative au dérèglement climatique qui pourrait soutenir ça, et aujourd'hui, il ne se passe rien. D'Ax-les-Thermes à Latour-de-Carol, ils ont avancé des trains où il y a cinq voyageurs, hormis le samedi ou le dimanche, pour ceux qui vont chercher des liqueurs en Andorre et il reste un trafic de 18 000 tonnes que je maintiens avec une ligne entre Luzenac et l'Autriche qui se compose d'un train de 9 wagons vides qui monte tous les dimanches matin et qui repart chargé le lundi matin.

Donc ça veut dire que, autant le Canfranc pourrait être un démarreur pour la *TCP*, ou une traversée plus lourde, autant le Latour-de-Carol est quand même quelque chose qui pourrait justifier des investissements.

Donc je rentre dans le débat, en concluant sur la partie préliminaire. Ce que je dis aux politiques, « à un moment il faut avoir du courage. *GPSO* : vous voulez un *TGV* à Toulouse, vous voulez le Canfranc aussi, allez, on vous signe le Canfranc. N'essayez pas de justifier par de la technique ou des chiffres, vous n'avez qu'à dire que c'est politique et que vous le voulez, et puis à partir de là, on fait le chantier. » Parce que, de toutes les manières, ça se passe toujours comme ça avec ce qui est ferroviaire.

C'est pour ça que la *SNCF*, on la critique beaucoup, mais c'est le bras armé de l'État qui lui demande d'investir pour soutenir l'économie, sur des projets qui ne battent même pas des ailes et en lui liant les mains.

Donc, je le dis aussi souvent, si on donnait les moyens à la *SNCF* de calculer sa politique, on ne lui aurait pas demandé d'acheter des *TGV* à 35 millions d'euros pour des *TET* qui vont rouler à 100 km/h. Alors qu'en Espagne, au même moment, on a pris des 520 places, qui sont de trois générations d'après, qui vont rouler à 330 km/h et qu'on a payé 18 millions et demi. On n'a pas demandé aux collectivités de s'engager dessus. Ça va loin, parce que ça remet en cause tous les trafics qui pourraient exister économiquement sur ces lignes ferroviaires. Or, on n'a pas demandé aux collectivités d'acheter 12,5 millions des *TET* améliorés qui vont rouler à 200 km/h, alors qu'ils coûtaient 9 millions ou 8,5 millions d'€ en tant que *TER*, alors qu'Alstom les a proposés à 4 millions en Espagne.

Donc, quand on charge la barque comme ça, qu'on on charge le coût des infrastructures à 100 millions d'Euros pour Oloron-Bedous, c'est que, à travers ça non seulement, on a quelque chose de plus à payer, mais en plus, on fait tourner la machine, c'est de la redistribution d'argent public, qui est nécessaire pour faire tourner l'économie. On ne peut pas parler d'une situation claire sur un dossier qui ne serait qu'économique et technique, sur le Canfranc.

Pour rester simple, le Canfranc, pour moi, c'est un maillon. Il faut qu'il soit efficace et il faut qu'il soit fiabilisé. Pour cela, je vous propose une chose. Parce que je le vis sur Latour-de-Carol, on a une exploitation toute l'année qui pourrait fonctionner, sauf que quand il fait trop chaud la caténaire et les contrepoids sont tombés par terre on arrête le train, et quand il fait trop froid, et qu'il neige, le train c'était pourtant fait pour rouler par tous temps, on met des autobus sur la route avec des chauffeurs qui serrent autant les fesses sur la neige, que vous, quand vous y êtes en voiture.

Donc aujourd'hui, si on fait un Canfranc, c'est pour qu'il marche par toutes saisons, il faut le « winteriser ».

La première chose à faire, c'est protéger l'installation en la simplifiant au maximum, alors, j'ai bien aimé la présentation des tractionnaires, parce qu'ils nous ont montré qu'il fallait être simple et moi, je vais être encore plus simple.

Je pense que le Canfranc, il faut deux gros tronçons, après on peut y mettre les gares intermédiaires qu'on peut, on peut y mettre ce qu'appellent les ferroviaires, le *DNPR*, les croisements automatiques avec voie de gauche, des aiguillages talonnables qui permettent la sortie de la voie avec l'aiguillage qui n'est pas fait et des ressorts, mais dès qu'il neige tout se coince. Le problème aujourd'hui, c'est de dire, on trouve une installation, qui, d'une part, permet d'avoir en plein hiver, les moyens pour être déneigée. Alors c'est quand même galère, mais au Canada, en Suède ou en Norvège, le train il se fait la place, donc les moyens on va les avoir, mais pour que lorsqu'on a déneigé ça marche, il ne faut pas qu'on ait de pédale de signalisation à dégager, de lames d'aiguillage à dégager, donc d'Oloron à Bedous, on durcit un peu les choses, mais de Bedous à Canfranc on met qu'un tendon de ligne et on fige la signalisation, parce que sur la ligne de Latour-de-Carol, c'est le problème que l'on a d'Ax-les-Thermes à Latour-de-Carol, dès qu'il neige on ne peut pas prendre les voies de gauche, donc on arrête tous les trains et on roule en autobus.

La solution elle est là. Il faut éviter tout ça et je pense qu'il faut blinder en ligne de montagne, une situation simplifiée, où on a que la voie ferrée qui marche, à un moment où la situation est dégradée.

Le deuxième point, c'est qu'il faut surveiller la voie. Or, j'ai entendu vos remarques sur le bruit, le bruit c'est le tac à tac des rails et souvent on peut mettre du rail soudé, mais en ligne de montagne, il y a un problème qui est important, c'est que les courbes sont serrées, mais les gares elles sont à peu près dans les villages et en alignement, donc on doit savoir faire des portions de 500 ou 600 mètres, où on pourra mettre du rail soudé, mais il faudra le surveiller, parce que on va varier de moins 20 °C à plus 50 °C sur le rail, donc il peut casser.

Le deuxième point, c'est qu'on a parlé d'installations électriques, et les installations électriques, c'est le même problème, il va falloir les « winteriser », donc il va falloir faire du chauffage de caténaire. Le chauffage c'est quelque chose qui se faisait couramment avant et que l'on a oublié. Il suffit de mettre légèrement en court-circuit la caténaire et elle chauffe, et il ne se fait plus de manchons. Donc on peut avoir une exploitation ferroviaire qui va être complètement sécurisée en période hivernale. Le point important, aussi, ce sont les passages à niveau. Sur la réouverture de Bedous, j'étais intervenu et puis, pour simplifier le budget, un budget quand même, qui pour avoir cette réouverture, a obligé les politiques à payer ce qu'on leur demandait, c'est-à-dire pas ce que ça a coûté, on a gardé quelques passages à niveau et les passages à niveau, c'est un problème quand il y a de la neige, parce qu'ils tombent, et donc il faut dégager les pédales. Donc, sur la portion d'altitude peut-être qu'il faudra supprimer tous les passages à niveau. Ou alors, et c'est peut-être faisable aussi, c'est de mettre les pédales d'annonces dans les tunnels, puisqu'il y en a suffisamment, pour perdre peut-être quelques secondes ou une minute, et que tout soit hors gel et hors neige.

Donc, il y a des mesures simples à mettre en place, pour qu'on ait une situation sécurisée.

Et alors là, je reviens sur mon Transpyrénéen. Vous savez, les machines, en France, on les met en place quand il neige maintenant, parce qu'on n'en a plus de disponible comme on les avait avant.

L'outil c'est quand même d'avoir tous les moyens à disposition, dès l'été et en permanence dans l'année, pour pouvoir intervenir sur la ligne, or ces machines elles ont un double rôle,

parce qu'on ne va pas dire quand on tire des trains de 600 ou 900 tonnes, il va pas s'en planter un et qui ne redémarrera pas et donc ces machines elles peuvent servir de machines de secours aussi, pour finir de fiabiliser l'axe.

Alors tout ça, effectivement, ça va être servi par du personnel qui est local, qui a un savoir-faire local et ce savoir-faire, il va jusqu'à entretenir le matériel, pour qu'il soit préparé (en purgeant les réservoirs, en recouvrant les attelages...). Je peux vous dire hier en venant, à Tarascon il neigeait. Ils n'avaient même pas calfeutré l'attelage de ce type de matériel, alors effectivement après c'est facile, on arrive à Latour-de-Carol, on ne peut plus l'atteler, alors on remplace le train par un bus, c'est sciemment et je suis tout à fait indépendant de la *SNCF*, je veux le rester. Il y a aussi des politiques qui, sciemment, démontent l'outil.

La ligne, elle est neuve à Latour-de-Carol, et vous regardez un peu le renoncement de la maintenance qu'il y a et c'est arrivé l'autre jour et huit jours avant, je passais, ce sont des choses simples que nous, les montagnards, nous connaissons, je passais du côté de Béziers, et le lendemain, il y a eu un incident très grave. Avant, un arbre, quand il tombait il était suffisamment éloigné de la voie, pour ne pas tomber sur la voie, aujourd'hui on s'étonne que quand il neige, la situation soit interrompue, mais c'est simplement du renoncement à la maintenance, et donc cette ligne, moi je pense que si elle ne répond pas à ces caractéristiques, elle ne pourra pas être exploitée, par contre, si on sait en blinder l'installation pour la fiabiliser par tous temps, je peux vous garantir que du tonnage il va y en avoir, parce que vous êtes sur deux bassins, en Aragon et en Béarn, où la marchandise et le prix du transport ils ne comptent pas beaucoup, par rapport à la valeur ajoutée et la dangerosité des produits, aujourd'hui tout ça c'est déjà dans la vallée d'Aspe et c'est en camions, nous c'est sur une autre frontière et c'est en camions, donc je crois que les solutions à entreprendre sont vraiment dans une simplification, et cette simplification ça veut dire quoi, ça veut dire qu'on remet les rails bout à bout, de Bedous à Canfranc, pour qu'un train puisse de nouveau rouler simplement, en ne mettant pas tous les artifices, et des contrôles et des contrôles pour voir si tout marche, en faisant les choses comme on savait les faire avant, au temps de Vince-not, où on appelait les conducteurs, les « durs des durs ».

Et effectivement, je pense que cet itinéraire, comme le mien, l'Oriental, où on est à 2,5 millions de tonnes annuel et c'est

avec les deux Transpyrénéens où il passe bien, on peut faire encore plus que tout ce qui passe à travers les Pyrénées aujourd'hui en ferroviaire.

Jean Claude Dutter, Association ACCOB. — Moi, pour ce qui est de notre association, la partie qui nous intéresse, ça serait le tourisme éventuellement. Est-ce qu'il y a une étude qui a été faite dans ce domaine ? Et, quand on parle de neige, est-ce qu'il y a des locomotives en hiver qui pourraient faire venir par exemple des skieurs espagnols en France ?

Robert Claraco. — Le problème c'est qu'aujourd'hui, on l'a évoqué dans les interventions précédentes, cette réouverture elle peut se faire au niveau international, parce que imaginez le Canfranc, le Canfranc c'est une boucle, Saragosse-Pau-Toulouse-Barcelone-Saragosse. Il y a deux choses déjà, pour occuper le tourisme : il y a la neige, il y a le tourisme vert. Et puis il y a deux pôles qui sont majeurs, c'est Lourdes, et les deuxièmes pratiquants à Lourdes ce sont les Espagnols. Il n'y a actuellement pas un seul train qui se fasse depuis l'Espagne et depuis Saragosse, donc on a déjà des éléments pour amener les touristes,

Le deuxième point, c'est que nous sommes dans des vallées qui amènent les skieurs l'hiver au pied des stations et là, le problème c'est bien celui des trains de nuit, parce que, on [le cabinet Claraco] avait eu une étude à mener qui envisageait la mise en place d'un vrai train de nuit entre Briançon et Paris. Pour faire simple, si le ministre a gardé deux trains de nuit, c'est celui qui passe dans mon jardin [sur la ligne Toulouse--La Tour de Carol] et celui-ci dont je conserve l'étude sous le coude, parce qu'il s'est dit, peut-être qu'il y aurait de l'argumentaire qui me serait assez défavorable, si je les enlevais et donc vous remarquerez que les trains de nuit *Lunéa* Paris--Briançon et Paris--Latour-de-Carol ont été maintenus avec l'idée qu'un train-hôtel circule dans les deux sens : on va chercher les gens à Paris et on les ramène, et nous aussi, dans nos activités, il y a encore ce centralisme qui fait que depuis les Pyrénées ou les Alpes on est obligé d'aller à Paris et à Paris, quoi que vous en disiez, si vous y allez en avion ou en TGV pour la réunion du matin, vous êtes obligés de faire nuit à l'hôtel. Nous avons construit un concept commercial des places « low cost » d'une part et des places cossues d'autre part, pour lesquelles il était possible de réserver la cabine en aller-retour, donc vous arriviez à Paris en train-hôtel et vous conserviez votre cabine pour coucher le soir dans le train du retour. Tout le monde connaît les problèmes pour se loger à

Paris. À ce jour un tel lien entre les Hautes-Alpes et Paris n'est encore plus réussi.

Ici, on ne couple jamais les problèmes d'infrastructures avec les bassins, et moi je peux vous le dire en parlant de mes clients, ce sont des dossiers sensibles, on est sur des zones Seveso à haute technologie, à haut savoir-faire, avec une activité qui n'est pas délocalisable, parce qu'on ne pourra jamais créer une zone Seveso à l'entrée de Paris. Au pied des Pyrénées, à Lacq de telles zones existent dans lesquelles l'industrie du siècle passé a été complètement transformée sinon fermée. Il existe donc des friches industrielles qui peuvent être réutilisées par de nouvelles activités industrielles. Pilotées depuis Paris, cela induit des mobilités de cadres et de travailleurs. S'il y a l'avion, un bon train de nuit, pourra aussi servir aux gens qui vivent dans le territoire et y amener ceux qui y viennent.

Et partant de là, il y a le troisième point, le tourisme religieux, le vrai, « le vrai » c'est un peu maladroit mais, et donc pour valoriser des TGV qui n'arrivent pas à se remplir, on a tué tous les trains-hôtels entre Paris et Barcelone, et pour qu'il y ait une réussite sur Paris-Barcelone on en a même tué un à Madrid, donc l'Espagne est demandeuse de trains-hôtels, pour remettre en place cette relation en trains-hôtels. De plus Saragosse ne dispose pas de telles liaisons, alors que Saragosse-Paris ouvre vers Bruxelles. Quand on voit le développement de *PLAZA*, il est impossible d'ignorer Bruxelles pour se rendre aux réunions. Il n'y a pas que l'avion et c'est bien.

Je pense que le Canfranc, avant d'être un outil économique et technique, constitue ce lien transpyrénéen qui en fait un troisième territoire, où l'on met ensemble les deux côtés des Pyrénées et les synergies des hommes pour qu'ils puissent valoriser la richesse. En Béarn on croit que l'industrie basée sur le gaz naturel a décliné alors qu'elle est en redémarrage. Il faut un pôle fort vers le sud : c'est Saragosse, comme beaucoup ont pu croire, que Barcelone pouvait en être une pour eux. Et je crois, qu'elle est aussi aragonaise (je suis chauvin, là), et qu'il y a beaucoup plus de possibilités de coopérer entre l'Aragon et la Nouvelle Aquitaine, qu'avec Barcelone, parce que Barcelone, moi, je l'ai toujours vu prendre quelque chose mais jamais donner, donc soyez heureux ici et il faut créer un lien. Et ce lien ce peut être le Canfranc.

Un intervenant. — Je suis en DUT Gestion Unité des Transports à Bordeaux, je suis français et espagnol. J'ai entendu dire qu'il y avait une homologation des TGV pour l'Allemagne pour des

rampes de 43 %. Est-ce qu'on ne pourrait pas faire la même chose sur le Canfranc, pour faire des TGV Paris-Madrid via Bordeaux et Saragosse ?

Robert Claraco. – C'est une des options, un TGV aujourd'hui en 43 % c'est une réglementation *SNCF*. À 120 tonnes je pense qu'ils peuvent redémarrer, ils peuvent rouler à 50 km/h et la *SNCF* a interdit au-dessus de 35 %, tous les engins moteurs qui ont des multiplications d'engrenage qui sont supérieures à 160 km/h et en même temps que le Canfranc était fermé, Latour-de-Carol était en voie de fermeture, et donc je peux vous dire que les autres autorails, qui s'appellent les AGC, on nous le présente à Toulouse, il y avait le patron de Bombardier, je lui explique vous les avez homologués qu'en 35 %, et donc il y avait le président de la Région à côté de moi et son responsable des transports et je leur explique le problème. Le lendemain ils ont raturé ils n'ont pas signé, donc le TGV, en 40, il peut passer.



La logique géographique évoquée par M. Claraco.

Le méridien zéro n'est qu'un indicateur fortuit, même s'il coïncide avec la zone centrale de l'isthme de la péninsule Ibérique, cependant, il représente bien un des meilleurs axes nord-sud disponibles.

Cartographie CRÉLOC



Photo José Gomez

Le point de vue de la Nouvelle Aquitaine
M. Ramón Adé à gauche, M. Laurent Sasal au centre
et Bernard Uthurry,

Monsieur Bernard Uthurry

vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine
en charge de l'économie

Pouvoir envisager la liaison Bordeaux, Pau, Canfranc, Saragosse, ça donne de l'épaisseur au projet. Cela fait du bien de se retrouver quelques mois après l'inauguration du tronçon Oloron--Bedous, ici, pour aborder les vrais problèmes, qui sont en fait des problèmes économiques, d'environnement, des problèmes patrimoniaux, des problèmes de voyageurs, des problèmes de fret. Autant j'ai suivi le dossier de près, alors que j'étais vice-président en charge des infrastructures, autant je continue à le suivre de près, maintenant, en ma qualité de vice-président en charge du développement économique et de l'économie numérique.

Dès nos premiers travaux, nous avons mis en place le premier schéma qui a été adopté par l'Assemblée, pratiquement à l'unanimité, le premier schéma de développement économique, de l'innovation et de l'internationalisation. Une des premières conséquences à la lecture de ce schéma, c'est de montrer le souci que nous avons de développer l'économie, sur tout le territoire avec une dimension qui est propre à cette région, une dimension transfrontalière.

C'est une dimension qui est propre aussi à notre région : développer l'économie aux quatre coins, aux six coins, de cette grande région, qui est nouvelle. C'est le plus vaste espace régional de France, le troisième par rapport à sa population et c'est sans doute l'espace régional le plus diversifié sur le plan de l'économie, du point de vue de son paysage, de sa culture, voilà. Et donc, dans l'économie il y a forcément la mobilité des hommes, la mobilité des marchandises, je crois que c'est le point le plus important qui est traité aujourd'hui.

Je salue le CRÉLOC et je les remercie. Je salue aussi nos amis aragonais, espagnols, de la CREFCO et autres, qui sont venus, qui sont des contributeurs, notamment le BAP (Béarn Adour Pyrénées) qui nous aide. On s'est longtemps fréquenté avec le CESER. Je crois que M. Soro n'a pas pu être là aujourd'hui, donc vous lui enverrez mes amitiés. BAP, montre son intérêt, notamment via sa dimension transport, mais aussi transport en relation

avec l'économie et a inventorié quels étaient les besoins actuels, futurs et potentiels des entreprises dans ce secteur. J'y reviendrai un petit peu.

Je salue aussi, j'ai toujours du plaisir à le retrouver, Christian Broucayet qui représente le CRÉLOC, mais qui représente aussi la FNAUT, c'est-à-dire la Fédération nationale des usagers des transports et dont le concours nous a été précieux.

La Région a toujours été le fer de lance, dans la remise en place de cette voie qui est fermée depuis 40 ans, depuis un demi-siècle pratiquement. Comparaison n'est pas raison, mais si on regarde les autres pays avec lesquels nous cultivons des relations ferroviaires de fret et de voyageurs, et je pense notamment à l'Italie, nous avons ici un tronçon de 350 km, entre Biriadou et le Perthus, qui n'est percé qu'à ses deux extrémités. Sur ces deux extrémités que sont Biriadou et le Perthus passent environ 88 000 000 de tonnes de marchandises par an — ce sont les chiffres de fin 2014 je crois —, alors que, entre la France et l'Italie sur tout le linéaire, passe 38 000 000 de tonnes. C'est un peu moins de la moitié que sur le linéaire pyrénéen où les deux seules voies de passages convenables pour les marchandises sont les voies de Biriadou et du Perthus. Alors que le trafic de marchandises a augmenté, ici, entre 2010 et 2014, d'un peu plus de 2 %, il a diminué de pratiquement 4 % sur la partie italienne, qui elle, et c'est là où je veux en venir, est percée à raison de deux passages en moyenne tous les 50 km.

Alors, pour des tas de raisons qui sont des raisons d'efficacité de transport, pour des raisons environnementales, écologiques également, il convient de faire passer un petit peu plus de marchandises par le train entre nos deux pays, entre le Portugal, l'Espagne, le nord de l'Afrique et la France et les pays du Nord, un peu plus de marchandises que les 2,5 % de marchandises qui passent sur le train à la frontière du Biriadou. C'est un chiffre peu élogieux. Là où 2,5 % passent sur les voies ferrées de Biriadou, à peu près 25 % franchissent les Alpes entre l'Italie et la France, on n'est pas sur des chiffres hermétiques, mais on est quand même dans un ratio qui est multiplié par 10.

Donc, ça prouve que lorsque des infrastructures sont faites, elles sont utilisées dans le long terme, à condition que l'on conserve, que l'on gagne en efficacité dans le transport ferroviaire, ce qui admettons-le n'est pas le cas. Je pense que l'étude que vous avez faite avec le BAP et les contacts que vous avez eus avec certaines entreprises locales, démontrent à l'évidence que si les besoins existent, il faut qu'ils soient satisfaits

et il faut qu'il y ait une infrastructure et qu'il y ait également l'opérateur qui garantisse une performance suffisante.

Alors voilà pourquoi la Région, principalement sur le plan économique, s'est attachée à développer cette ligne, à la remettre en état, avec d'abord l'amélioration de la ligne entre Pau et Oloron. Ne pas la traiter c'était la condamner à disparaître. Même si nous n'avons pas pu l'électrifier, ça sera dans une deuxième étape, mais ne pas la traiter comme celle de Bayonne et de Saint-Jean-Pied-de-Port, c'eût été la condamner à sa disparition quasi immédiate. Ensuite est venue donc, la réhabilitation, la réouverture de la voie entre Oloron et Bedous, financée à 100 % par la Région pour un montant qui a oscillé, selon les fantasmes des uns et les autres, mais qui est stabilisé à la somme de 102 000 000 d'euros, tel qu'il avait été prévu, et maintenant il nous faut finir le job, finir le taf, pour arriver jusqu'à Canfranc, étant entendu que pour les raisons que je vous ai expliquées, on peut considérer que les liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne sont un peu le parent pauvre de l'Europe.

Alors la faire, c'est pour qu'elle soit utile au plan économique, c'est l'objet de la réunion aujourd'hui. Pour qu'elle soit utile également au plan environnemental. Pourquoi environnemental ? je le rappelle, notre région et singulièrement l'ex-aquitaine est une des régions les plus polluées par la circulation routière. Là ou à l'échelle de l'Europe, le poids des émissions de gaz à effet de serre, qui sont issus des circulations routières, et notamment des camions, est à peu près de 26 % du poids total des émissions de gaz à effet de serre qui vont impacter la couche d'ozone, ici c'est de l'ordre de 45 %.

Nous avons une circulation internationale qui n'apporte pas de véritable plus-value aux régions traversées, mais qui impacte fortement l'environnement et qui dégrade également ses finances, puisque les routes, il faut les entretenir et, à ce titre-là, Nathalie Francq et Alice Leiciagueçahar qui sont là, pourront confirmer, que nous avons, ô combien regretté, que la taxe carbone qui devait être mise en place l'an dernier, ait été supprimée du paysage, parce que du point de vue de la Région nous étions absolument favorables à la mise en place de cette taxe carbone.

Sur le plan environnemental, il est question de regrouper un petit peu les transports et de les faire passer par les voies ferrées, dès lors que le modèle économique se satisfera de ça.

Également, un impact sur le plan touristique, le tourisme est une partie de l'économie.

Nous connaissons l'appétit des Espagnols et des Aragonais, pour se rendre en France, pour aller à Oloron, pour aller à Pau, pour aller à Lourdes, pour aller à Bordeaux.

Nous connaissons l'appétit, également, des Français qui dès lors qu'il fait beau s'entassent dans les voitures pour aller à Canfranc, Jaca, Huesca ou Saragosse. Ce domaine touristique dévoile sûrement des potentialités qui n'ont pas échappé aux opérateurs ferroviaires, puisque depuis le début du mandat précédent, ils se sont montrés intéressés, par l'exploitation de cette ligne-là, non pas forcément pour répondre à ce qui est la préoccupation de la Région, c'est-à-dire le train du quotidien pour les Aquitains, pour qu'ils aillent au boulot, mais aussi parce que les opérateurs ferroviaires ne vendent pas que des billets de train, ils vendent aussi des séjours, ils peuvent vendre Candanchú, ils peuvent vendre Astún, c'est le moment de faire péter les frontières, ils peuvent vendre le fort du Portalet, la station de ski du Somport, il y a des domaines qui sont exploitables et à fort potentiel dans cette Région. J'ai parlé de ceux qui sont côté français et il y en a tout autant au moins du côté espagnol.

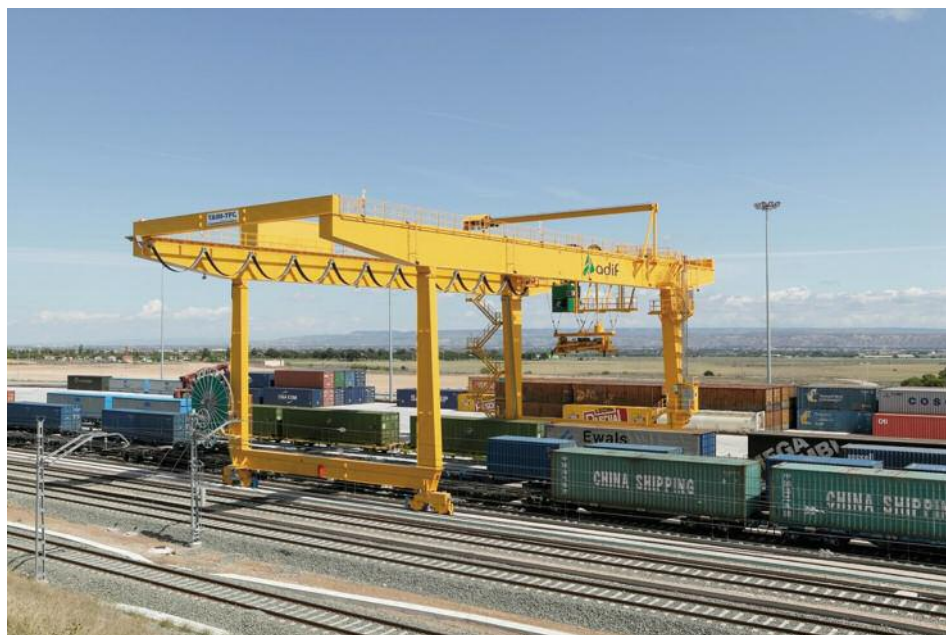
Et puis il y a une dimension patrimoniale. Pourquoi ne pas dire, que la réhabilitation de cette voie, et l'attrait touristique qu'elle a engendré, sont un hommage au génie des hommes, des trains pensés à la fin du XVIII^e siècle, construits au niveau du XIX^e dans une relation entre la France et l'Espagne, dans une relation fraternelle, les Français ayant commencé avec les Espagnols le chantier, les Espagnols les ayant relayés, quand les Français sont partis à la guerre, en construisant des ouvrages comme le pont d'Escot et d'autres, le tunnel hélicoïdal, le tunnel transfrontalier, qui pratiquement à cette heure-ci, ayant été conçus à la fin du XVIII^e siècle passé, construits au début du XIX^e siècle, vont accueillir des trains du XXI^e siècle, des trains mesurés certes, mais des trains du XXI^e et moins mesurés dès lors que cette ligne sera électrifiée. Donc il y a aussi un intérêt patrimonial, un intérêt sociétal, pour le rapprochement de nos deux régions et pour le rapprochement de nos deux pays.

Mais l'intérêt que je souhaite développer auprès de vous, c'est l'intérêt économique qui rejoint un peu l'intérêt sécuritaire et l'intérêt saturation de l'atmosphère, par les émissions de gaz à effet de serre, si l'on considère que déjà localement ici, un certain nombre d'entreprises peuvent se montrer inté-

ressées. Certes pas dans le modèle économique de maintenant qui fait rouler les marchandises sans doute entre 17 et 20 km/h, ce qui est trop long pour les entreprises qui ne veulent pas gérer du stock dans des entrepôts, et qui préfèrent les mettre sur les autoroutes ou dans les camions. Du stock qu'elles ne payent pas. Il faudra assurément rétablir une performance ferroviaire digne de ce nom, digne de ce que faisait la *SNCF*, quand elle s'occupait bravement des marchandises qu'elle a délaissées. Mais les entreprises ici, dont on voit les camions s'accumuler sur la *RN 134* en vallée d'Aspe, transportent souvent du maïs, qu'on pourrait mettre dans ces wagons, puisque certains font encore un petit peu l'amalgame entre le ferroutage, c'est-à-dire les trains sur les wagons et le transport en vrac. Les trains sur les wagons, suppose que les tunnels soient calibrés différemment de ce qu'ils sont, mais un certain nombre de marchandises pourrait être transporté. Je pense au maïs bien évidemment et une relation a été établie, je crois, avec le groupe *Sanders*. Je vous en parlerai un petit peu plus cet après-midi, mais c'est un véritable potentiel de transport de marchandises de maïs, puisque ce maïs est en grande partie déchargé à Canfranc pour être acheminé via des trains qui partent vers Huesca, et on a sans doute un potentiel fort également du côté des eaux d'Ogeu, dont vous avez pu lire dans la presse, qu'elles ont augmenté leur potentiel. C'est une entreprise aussi discrète et en pleine croissance, qui grandit tranquillement et qui va multiplier par 2 ou par 3 le volume des marchandises qu'elle va exporter et dont le chef d'entreprise m'a dit à plusieurs reprises et il a dû vous le confirmer aussi, que le transport de ses marchandises qui obéit parfois à des contraintes extrêmement serrées de délais de livraisons, parfois, parce qu'il y a la saisonnalité qui fait que l'été il ne faut pas être en rupture de stock pendant deux jours, mais a très bien imaginé déjà et dans un avenir relativement proche, une possibilité de transport par fer, des marchandises qui partent actuellement par camions...

Sur l'agenda de la mise en route du chantier, vous savez lors de l'inauguration avec la fête dont vous vous souvenez tous, avec les chiffres éloquentes de l'été, on n'a jamais vu une ligne s'installer comme ça spontanément la première année, et je peux vous garantir que les fréquentations du train, sont tout à fait honorables y compris maintenant avec 70-80 passagers en moyenne par jour jusqu'à Bedous. Ça a donné un effet d'accélération aux démarches que nous commençons à entamer avec l'Europe, puisque ce projet avait été inscrit au Réseau transeu-

ropéen de transport, en 2013, et que les travaux, en quelque sorte ont semblé donner une accélération au processus. Nous sommes en train de préparer pour les toutes prochaines semaines, la réponse à un appel à projet qui s'appelle un projet MIE c'est-à-dire Mécanisme Interconnexion Européen, et qui nous permettra d'être éligibles à un financement européen, dont nous avons absolument besoin. À condition que nous portions le dossier aragonais, aquitains, pour les nouveaux Aquitains, gouvernement français et gouvernement de Madrid, que nous portions le projet d'une même voie. Un comité tripartite est organisé à l'horizon des semaines qui viennent. C'est un comité qui réunit les deux États et les deux Régions, aragonaises et nouvelle aquitaines, et si tout va bien, si ce projet est déposé dans quelques semaines et qu'il suit le bon chemin, bien accompagné, il sera, si j'entends les réactions très, très favorables de l'Europe, suite à une visite du président Rousset, le 26 octobre à Bruxelles, accueilli chaleureusement. Si le projet va bien, on pourrait imaginer, le début de la phase de travaux à l'horizon de 2021, c'est-à-dire nous sommes dans les temps ferroviaires, mais il faut comprendre que nous sommes aussi dans les clous ferroviaires, que nous travaillons parfois face à l'incompréhension des populations qui sont toujours dans l'exigence de l'immédiateté, mais nous travaillons pour les générations futures, pour l'intermodalité, et que cela n'est pas toujours bien compris au regard des sommes importantes. Mais tout cela est nécessaire si nous ne voulons pas aller à la catastrophe de la congestion routière et de la dégradation environnementale de notre région, telle que la COP 21 nous adjoint de la régler.



Pont roulant de l'ADIF utilisé sur la plateforme *PLAZA*
pour la manutention des conteneurs.

Voir les communications de Robert Claraco, p. 71 et Ramón Adé, p. 113.

Photo Enrique Gómez Berned
avec l'autorisation de l'ADIF.

Monsieur Laurent Sasal

Directeur de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité
(OFP) Sud-Ouest, basé à Bayonne

Un opérateur ferroviaire de proximité, ou organisation ferroviaire de proximité dessert localement les clients du rail qui font appel à ses services. Il existe autant de types d'organisations qu'il existe de types de sociétés : il n'y a pas de modèle pour ainsi dire défini. Globalement, les organisations ferroviaires de proximité en Europe et dans le monde ont permis de développer et de donner énormément dans le domaine ferroviaire ces dernières années.

1. Un modèle dont nous avons démontré la pertinence

Comment en est-on venu effectivement à créer cet opérateur ferroviaire de proximité dans le Sud-Ouest ?

C'est venu d'abord après trois ans d'études que l'on a menées avec le port de Bayonne – et la Région d'ailleurs, en grande partie –, sur des études commerciales, concernant les flux de marchandises. Et, avec l'appui des services de la Région, des études au niveau des infrastructures, pour faire rouler des trains, ont montré qu'on a absolument besoin du rail. Nous avons aussi la volonté de créer une liaison transpyrénéenne nouvelle et donc, là, on a analysé les infrastructures, les capacités et aussi le niveau des trains de marchandises et de logistique, les centres européens de fret, le bassin de Lacq, les lignes dans les Landes qui appartiennent aujourd'hui au Conseil départemental, qui relie les industriels papetiers, etc. On a mené une analyse effective de ces infrastructures, des nécessités, des attentes, aussi, nous avons rencontré des industriels. En trois ans, nous avons à peu près entre 150 et 180 rendez-vous par an, pour vous donner un ordre d'idée, au cours desquels on a rencontré des industriels, des élus et des techniciens divers et variés.

Ensuite, la synthèse de ces travaux a montré qu'effectivement il y avait une vraie attente, tant au niveau de la prestation ferroviaire, qu'à celui de l'économie locale, mais aussi des opérateurs européens du corridor 4 qui relie Hambourg à Lisbonne et sur lequel tous les utilisateurs actuels souhaiteraient distribuer dans notre Région une partie des volumes qu'ils transpor-

tent. Pour ce faire, ils ont besoin d'un prestataire local, qui fait la tournée, distribue les wagons sur les terminaux, chez les industriels, et vice-versa, remporte les produits des industries locales. Vous imaginez bien qu'avoir cette offre de service aujourd'hui, ferroviaire, européenne et pourvoir l'utiliser via un service local, satisfait des opportunités. On a déjà commencé dans le Béarn, à travailler avec des industriels locaux, soit sur des dossiers en cours, soit sur quelques petites opérations qu'on a pu mener au cours de cette première année d'exercice et sur lesquelles on compte développer effectivement des activités.

2. Les acteurs de l'OFP Sud-Ouest

L'OFP du port de Bayonne dénommé *OFP Sud-Ouest* a vu le jour en 2016 sous l'impulsion de la CCI de Bayonne qui est actionnaire de l'entreprise à hauteur de 40 % du capital.

Les autres actionnaires de l'entreprise sont :

- *Euro Cargo Rail (ECR)* filiale de la *Deutch Bundesbahn* (chemins de fer allemands) pour 24,9 %
- *SLPB* manutentionnaire portuaire, 10 %.
- *Maisica*, un GIE d'entreprises agricoles du Sud-Ouest regroupant les coopératives *Maisadour*, *Vivadour*, *Euralis* et *Lur Berri*, 10 %.
- Les *Silos de l'Adour*, négociants en produits agricoles et logisticien portuaire, 3,85 %.
- *Ambrogio*, entreprise de transport combiné italienne, 3,75 %.
- *Transport Perguilhem*, transport de matières dangereuses, 3,75 %.
- *ABF*, entreprise en charge de la mise en place d'un atelier de maintenance des installations, 3,75 %.

Les lignes actuellement desservies et celles qui le seront.

Les activités de l'*OFP Sud-Ouest* sont actuellement en plein développement. Les tonnages transportés au cours de l'année 2016 s'établissent à 100 000 tonnes.

Les lignes actuellement desservies sont :

- Bordeaux--Bayonne--Irun.
- Bayonne--Puyoô--Tarbes.
- Morcenx--Mont de Marsan.

Les lignes qui sont appelées à être desservies sont : Mont-de-Marsan--Riscle à court terme, ainsi que Pau--Canfranc dès que celles-ci seront remises en service, ainsi que Bayonne--Saint-

Jean-Pied-de-Port dont le renouvellement voie-ballast a été réalisé récemment.

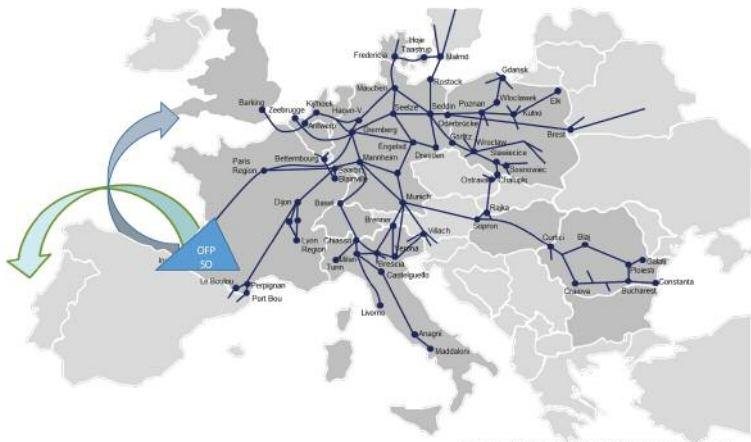


Un outil pour faciliter l'interface ferroviaire avec la péninsule ibérique

CRELOC, présentation OFP-SO du 11 Janvier 2017

L'OFP Sud-Ouest et l'Europe

L'OFP en Europe



Créloc, présentation OFP-SO du 11 Janvier 2017

Les trains.

On notera que les lignes implantées au nord de Bayonne admettent des trains de 2 300 tonnes, tandis que celles qui sont situées au sud admettent des convois de 1 600 tonnes.

À cet effet, l'*OFP* permet de compléter à Bayonne les trains qui se dirigent vers le sud, tandis que pour les flux sud-nord, l'*OFP* achemine ses propres trains. La nature des trafics en provenance du port de Bayonne est essentiellement constituée de grumes et de pondéreux.

Un objectif international, la desserte de la péninsule Ibérique.

Irun constitue aujourd'hui le seul point de transit permettant d'acheminer les trafics de l'*OFP* vers et depuis la péninsule Ibérique. La réouverture programmée de la ligne Pau--Canfranc--Saragosse, lorsqu'elle sera effective, permettra à l'*OFP* de disposer d'un second corridor d'acheminement de et vers l'Espagne.

L'*OFP* Sud-Ouest apporte des solutions prometteuses.

Pour l'année 2016, ce sont 4 000 camions qui ont été remplacés par les acheminements ferroviaires de l'*OFP Sud-Ouest*.

L'*OFP* contribue également au maintien des lignes capillaires, par exemple réouverture programmée (travaux en cours) de la section Nord de la ligne Mont-de-Marsan--Tarbes jusqu'à Barcelonne-du-Gers. L'*OFP* pousse par ailleurs dans le sens d'une réouverture complète de la ligne jusqu'à Tarbes.

Les industriels du Sud-Ouest confient aujourd'hui à l'*OFP* Sud-Ouest leurs produits vers l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, grâce à de nouvelles solutions logistiques attractives.

3. Le fonctionnement de l'*OFP Sud-Ouest*

Au niveau de ce type-là de structure, il faut voir qu'on a parlé ce matin des prix des machines. Une machine coûte, — nous, pour des machines qui sont peut-être plus petites que celles que vous évoquiez ce matin —, autour de 3 millions d'euros, un wagon c'est entre 120 000 € et 150 000 €. Pour faire un train il nous en faut une vingtaine, si on commence à faire trois trains par semaine, ça fait 60 ou 80, donc vous voyez que l'on est de suite sur des sommes très importantes. Effectivement, sans un minimum de garanties financières, vis-à-vis des opérateurs aujourd'hui, des industriels qui eux ont besoin de se projeter dans le temps, ce n'est pas concevable d'avoir un capital minimum pour commencer l'activité, il faut vraiment qu'on puisse donner des garanties aux gens qui travaillent avec nous et c'est ce qu'ils attendent et ça c'est important.

Au niveau du territoire, *OFP Sud-Ouest* – on est bien d'accord –, contrairement à d'autres *OFP* en France qui se sont montées, nous, notre volonté c'est le territoire, c'est-à-dire développer l'activité ferroviaire pour les industriels, pour les aménageurs, mais aussi pour les opérateurs européens sur un territoire qui va de Bordeaux à Tarbes à la frontière espagnole et là, vous voyez que nos cartes ont été modifiées dernièrement.

On a même fait effectivement des voies qui n'existent peut-être pas encore, mais on est tout à fait convaincu avec nos collègues aragonais qu'à un moment donné on aura des dynamiques communes, pour faire des trains à travers la frontière, avec les moyens de l'OFP, ou avec des moyens provenant d'autres opérateurs. Avec la dynamique que l'on impulse aujourd'hui, il faut justement coupler cette volonté avec l'ouverture à la concurrence, il faut lâcher les antagonismes entre les opérateurs, ça n'existe que dans le ferroviaire. Dans le transport d'une manière générale, il n'y a pas un seul transporteur, aujourd'hui routier, qui va dénigrer le transporteur voisin, soit effectivement, on peut être concurrents sur des dossiers à un moment donné, mais on a surtout beaucoup de dynamique et à un moment donné, effectivement, on va recharger nos partenaires, on va prendre quelques wagons ou confier quelques wagons à notre concurrent parce qu'il sera moins cher, parce qu'il aura de la pertinence, et c'est là-dessus effectivement que l'on arrive à créer une offre de services.

Donc pour nous, les moyens de l'OFP sont sur le territoire et on sait faire face avec tout le monde, ceux qui sont susceptibles effectivement soit de nous faire travailler, soit d'avoir besoin de nos services, soit au niveau des opérateurs européens, et de la SNCF. On est tout à fait disposé à travailler avec eux, et on a absolument aucun précepte particulier.

L'offre de service avec les moyens de l'OFP, et là sur cette seconde carte, c'est l'offre de service européenne, c'est à dire le gros avantage pour nous d'avoir *ECR* et donc la *Deutsche Bahn* dans notre capital, c'est qu'on a pu aussi s'interfacer à leur offre de services européens, la *Deutsche Bahn* c'est trois fois la *SNCF*, pour vous donner un autre d'idée, c'est le premier opérateur européen, *SNCF* est le 3^e opérateur après nos amis polonais, donc on a aujourd'hui la chance d'avoir une offre de service en wagons isolés pour les spécialistes ou en trains complets sur toute l'Europe.

Voilà les destinations, qu'il y a aujourd'hui au départ de Les-car, au départ pourquoi pas de Bedous demain, enfin je ne sais pas si demain on aura ce type d'outils, et pourquoi pas d'Ogeu. Effectivement on sera capable de prendre avec les moyens de l'*OFP*, pour s'interfacer sur un terminal dans le Sud-Ouest, est-ce que c'est Bayonne ou Bordeaux ou Dax demain et de connecter à des trains grandes lignes, qui vont partout en Europe, là sur l'Allemagne, là on a aussi un actionnaire italien avec *Ambrogio*, on sait qu'on a une liaison ferroviaire sur Turin qui est ouverte avec des offres ferroviaires jusqu'en Italie, on a nos partenaires espagnols qui sont intéressés aussi, pour qu'on développe des choses avec eux, bien sûr, au niveau de l'offre terrestre et ferroviaire, on n'a pas forcément de limites, mais aussi et le gros avantage que l'on a, c'est que l'on s'interface directement avec le port de Bayonne.

Demain un opérateur et on le voit avec nos amis des coopératives agricoles, a une opération spot sur 4 000-5 000 tonnes pour aller sur le nord de l'Europe pour aller sur le Royaume-Uni pour aller au Maghreb, on est capable dans un minimum de temps, effectivement, de réaliser les quatre trains pour aller jusqu'à Bayonne et de faire un bateau au départ de Bayonne.

Ce type d'offres qu'il y a une quinzaine d'années, nos collègues de la *SNCF* savaient mettre en place. Aujourd'hui il est pratiquement impossible qu'ils puissent mettre en place ce type d'offre.

Voyez le type de valeur ajoutée que l'on a pu proposer, par rapport à la mise en place de ce service, bien sûr avec le concours des opérateurs sur Bayonne et du Port de Bayonne.

C'est qu'un exemple, on a beaucoup de dossiers aujourd'hui en cours et on est à votre disposition, si à un moment donné, vous avez besoin ou vous souhaitez effectivement que l'on puisse travailler sur des dossiers de ce type-là.

La valeur ajoutée complémentaire de l'*OFP* par rapport, — on parlait d'infrastructures —, ce matin, nous aussi on a un gros problème d'infrastructures entre Bordeaux et Irun, c'est qu'à un moment donné à Bayonne, on a plus la même capacité effectivement au nord de Bayonne qu'au sud de Bayonne, alors on sait qu'effectivement 8 trains sur 10 au moins, sont des trains transeuropéens, qui vont aller sur la péninsule ibérique et qui viennent du nord de l'Europe. Un opérateur aujourd'hui allemand, de Hambourg, en gros un train via Irun, pour aller à Saragosse ou à Madrid, il envoie 1 600 tonnes ou 1 800 tonnes au plus maintenant, sur certaines circulations depuis peu, mais il est

limité entre Bayonne et Hendaye, au nord de Bayonne il aurait pu envoyer 2 300 tonnes.

Donc, aujourd'hui les opérateurs européens, qui utilisent les infrastructures de notre région et qui vont vers le sud de l'Europe, sont limités aujourd'hui sur un tronçon qui va de Bayonne à Irun. L'avantage de l'OFP c'est de pouvoir « s'interfacer » avec ces opérateurs et de leur proposer qu'effectivement ils viennent avec 2 300 tonnes jusqu'à Bayonne, qu'il y ait une coupe qui soit réalisée par l'OFP et que cette machine qui vient avec ces 2 300 tonnes continue jusqu'à la péninsule Ibérique et l'OFP post achemine le groupe complémentaire où ce qui est le cas aujourd'hui, on organise, pour les industriels aquitains du Sud-Ouest, des services sur ce train-là. Cela permet donc de consolider pour eux des circulations et surtout de réduire les coûts de l'utilisation de ce service, avec une valeur ajoutée directe par rapport à ces services-là, une optimisation des infrastructures sur la période qu'on connaît effectivement c'est un train neuf, et donc là aussi il y a une valeur ajoutée directe là-dessus.

Après, le gros point sur lequel nous avons travaillé ces derniers mois, c'est surtout l'offre logistique. Aujourd'hui, on ne peut pas essentiellement faire du transport ferroviaire qui ne s'intègre pas dans un schéma d'organisation des flux des industriels, des opérateurs, etc., et pour ça, on a besoin d'infrastructures on a besoin de gens qui connaissent ces métiers-là, d'où l'importance pour nous des manutentionnaires du port de Bayonne, de la CCI de Bayonne et des transporteurs qui font partie de notre capital, et d'autres, et de partenaires qu'on peut avoir aussi et avec qui on construit une offre adaptée, à tous ces industriels aujourd'hui qui souhaitent faire du ferroviaire, mais pour lesquels, il manque des camions, ils n'ont pas les plateformes, ils n'ont pas les superficies de stockage pour faire des volumes suffisants, et nous, dès qu'il y a 50 tonnes, on est capables de proposer une offre ferroviaire, pratiquement n'importe où dans le Sud-Ouest et pour aller – vous avez vu –, vers les destinations que l'on a aujourd'hui dans l'Europe.

Donc, l'offre logistique que l'on a pu développer était importante. Un facteur de plus : nous avons effectué un gros travail qui a été fait au niveau des infrastructures, donc là aussi en sous-traitance, ce n'est pas forcément nous qui avons les moyens, on a donc fait appel à des entreprises et on leur a demandé d'optimiser ces infrastructures, ou au moins de nous donner une vision, par rapport à des investissements, et on a

fait des investissements avec des acteurs agricoles, des transporteurs ou autres, pour justement étoffer cette infrastructure ferroviaire et l'adapter aux nécessités qu'on pouvait avoir aujourd'hui au 21^e siècle.

Le potentiel avec la péninsule Ibérique est essentiel. L'*OFP* est bien sûr, tournée aussi vers la péninsule Ibérique et les projets qu'elle développe. En l'occurrence pour la traversée centrale, l'*OFP* est positionnée par rapport au passage par Irun, mais aussi par Pau--Canfranc. Il est clair pour le port de Bayonne, comme pour le port de Bordeaux, que l'offre ferroviaire que nous mettons en place peut-être un acteur important.

Quel est le bilan de notre première année d'existence ? Nous avons transporté déjà un peu plus de 100 000 tonnes en 2016 soit l'équivalent de 4 000 camions qui n'ont pas circulé sur les routes. On ne les a pas retirés aux transporteurs routiers car on a travaillé avec eux dans les interfaces, pour aller jusqu'au terminal où on a chargé les wagons, ou quand on livrait les wagons effectivement sur Bayonne, soit à Lescar pour post-acheminer les marchandises, en allant jusqu'à l'industriel. Une vraie dynamique se met en place.

Au niveau infrastructures, nous travaillons avec la Région et le Port sur les infrastructures et aussi avec les coopératives. Une ligne qui nous tient particulièrement à cœur. Il s'agit de la ligne Mont-de-Marsan--Tarbes. Avec l'appui de la Région et de l'État nous avons pu la remettre en circulation entre Barcelonne du Gers et Mont-de-Marsan avec une vingtaine de circulations prévues sur le premier semestre 2017.

Voilà !

Questions

Jean-Pierre Soustre. — Cette expérience de l'*OFP* est très intéressante ; je veux dire que ce sont des expériences que l'on ne peut qu'encourager puisque la *SNCF* a abandonné depuis de nombreuses années, le trafic par wagons isolés. On voit déjà un intérêt, c'est une des prestations de l'*OFP*, ce n'est pas la seule d'ailleurs, parce que vous pouvez faire du train complet également.

Alors, j'ai plusieurs questions. La première, nous, nous réalisons un train à partir de wagons isolés et je désire les expédier, je ne sais pas, en Europe sur diverses localités, en tant que wagons isolés, comment procède-t-on ? La seconde concerne la desserte terminale. Parce que vous, vous savez faire la collecte des wagons au départ, acheminer un train, mais ensuite, pour la diffusion sur de multiples sites, est-ce que c'est réalisé avec des partenaires *OFP*, ou comment envisagez-vous ce genre de prestation ?

Laurent Sasal. — Si vous voulez, pour vous donner un ordre d'idée, de Bayonne à Bordeaux, on a à peu près une quinzaine de circulations quotidiennes aujourd'hui qui roulent toutes vers le nord de l'Europe. Une partie de ces circulations s'arrête en France, donc vous avez sans doute entendu parler de l'offre multi-lots par exemple de la *SNCF*, qui permet de desservir une bonne partie de la France et à un moment donné on aura un groupe de wagons sur un certain nombre de sites ; donc, cette collecte que l'on peut faire par exemple sur le bassin de Lacq, de wagons pour la France, pour l'Allemagne, pour l'Italie, pour l'Autriche, pour l'Ukraine ou pour l'Asie d'ailleurs demain, puisque on commence à avoir des trains qui sortent de la Chine et qui viennent sur le nord de l'Europe ; donc, pourquoi pas, on a effectivement cette possibilité d'utiliser sur Bayonne, donc de regrouper sur Lacq ces différents lots, pour les différents opérateurs, de venir jusqu'à Bayonne et de mettre à disposition ces 2-3 wagons pour la France, pourquoi pas sur le train *SNCF* de multi-lots, on a un train qui va sur l'Espagne- Portugal 5 fois par semaine envoyé par les Allemands et qui se connectent à un terminal sur le sud de l'Allemagne, tous les jours aussi ; donc, on va peut-être mettre 2-3 wagons isolés, sur ce train-là, pour aller sur Hambourg, sur Brême, peut-être sur Cologne, en fonction des plates-formes que l'on veut utiliser. On va avoir peut-être un ou deux wagons pour l'Italie, qui seraient confiés à notre partenaire *Ambrogio* pour qu'il le mette sur son train qui part

de Bayonne 2-3 fois par semaine. On peut aussi utiliser les dessertes *Nova France*, les offres de services de nos partenaires belges qui envoient un train 5 fois par semaine sur cet axe-là. Ainsi il est possible de desservir Anvers avec quelques wagons. Il est aussi possible d'opérer en maritime au départ de Bayonne sur le bateau régulier qui fait le Maghreb. Comme aujourd'hui nous sommes capables de nous interfacer justement avec la totalité de cette offre de service, cela peut intéresser un transporteur routier qui nous dira, « *je n'ai pas de camions cette semaine, ça m'intéresse effectivement que tu me fasses quelques wagons, je les reprends à Bayonne* », ça peut être n'importe quoi, on n'est pas fermé.

L'important pour nous aujourd'hui, est de mettre en place une telle dynamique, car l'offre de service existe. On optimise des moyens existants, on va voir un prestataire à qui on propose du business, bien souvent les gens vont pas refuser et nous donner effectivement les options pour le faire. Nous mettons donc en place des dynamiques. C'est assez nouveau, ça fait un an qu'on est là et nous sommes très contents d'avoir pu faire ces 100 000 tonnes, nous espérons faire davantage en 2017.

Jean-Pierre Soustre. – Bon merci, je pense que vous avez répondu à la question, je voulais vous poser la question subsidiaire : quel est le trafic que vous comptez acheminer justement en 2017, vous venez de répondre à la question, puisque, ce serait le même a priori, si j'ai bien compris.

Laurent Sasal. – Non, non, ce n'est pas le même, on a perdu, on a eu un client dès qu'on s'est constitué qui a souhaité nous tester, et comme disait Robert, nous tester physiquement sur une partie du volume, donc ce client on l'a traité en 2016 dans l'urgence, puisqu'on était tout nouveau, ce client-là, il représentait jusqu'à 60 % de notre volume d'activité, donc il était important, on est sur un marché concurrentiel, donc *SNCF* lui a présenté une offre largement inférieure à la nôtre cette année, nous, on ne se positionne pas sur les mêmes choses, donc effectivement, ce n'est pas grave, on va faire d'autres choses, et ce qui est important c'est que ce client soit resté au ferroviaire, il était content de notre prestation, et puis demain on verra comment évolueront les choses. Ça fait partie du jeu,

On est en train d'écrire toutes les pages du ferroviaire en France, en ce moment.

Alain Cazenave-Piarrot, CRÉLOC. – Le moins que l'on puisse dire c'est qu'on n'est pas dans un monde de « *bisounours* »

Laurent Sasal. — Ça, on le savait.

Alain Cazenave-Piarrot. — J'ai trois questions à poser.

À un moment donné, il faut que vous desserviez les entreprises. Question : qui paye les aiguillages ? Parce qu'on nous a expliqué que les aiguillages, ça coûte très cher. Pour preuve, en gare de Bedous, il n'y a qu'un seul tiroir, à tel point que les Amis des Chemins de Fer qui aiment bien les trains touristiques, ne peuvent même pas faire monter un train touristique à Bedous, parce qu'on ne sait pas le faire repartir. L'aiguillage ça coûte cher. Qui le paye ?

Deuxième question. Tous les combien de kilomètres pouvez-vous mettre un aiguillage ? Quelle est l'échelle ? 20 km ? 30 km ? 5 km ?

Troisième question, puisqu'on est sur Pau--Canfranc--Saragosse, où est-ce que vous voyez mettre des aiguillages entre Pau et Bedous pour commencer et plus tard entre Bedous et Canfranc.

Laurent Sasal. — Pour le moment c'est *SNCF Réseau* avec l'appui de la Région et de l'État qui a rouvert. Nous, on alimente effectivement avec nos actionnaires en volume, en potentiel et en solutions ferroviaires, ce qui est déjà pas mal, mais au niveau de l'infrastructure, vous faites bien de dissocier les choses, aujourd'hui il y a un gros problème, c'est le coût de cette infrastructure et surtout le maintien en état de cette infrastructure. Il est essentiel pour nous aujourd'hui, qui voulons faire du ferroviaire où que ce soit, que cette infrastructure soit en état.

Notre gros avantage, par rapport aux flux, ceux avec qui on travaille aussi bien le bassin de Lacq, que le port de Bayonne, que les coopératives agricoles, et ça fait partie de nos études préalables, aient maintenu cette infrastructure en état, même si elle ne faisait plus de trains, ils avaient maintenu des gens formés *a minima*, qui avaient entretenu ces infrastructures, donc aujourd'hui même si ce n'est pas la panacée, on a des infrastructures vieillissantes, mais sur lesquelles on prévoit de faire des travaux, 40 000 € peut-être, sur des petites infrastructures, mais sur lesquelles, le fait de retrouver une offre de service, anime, on va dire des industriels, à faire ces investissements nécessaires, parce qu'ils savent qu'ils vont pouvoir retrouver un service. Le problème sur ces 7-8 dernières années, ils n'avaient plus de service, *SNCF* ne pouvait plus aller chez eux, pour desservir un ou deux wagons, et donc même s'ils remettaient en état leur infrastructure, ils avaient le risque

effectivement que ça ne serve à rien, donc ils ne prenaient pas ce risque-là. Sur le coût des infrastructures... etc., je préfère que vous voyiez ça avec le spécialiste que l'on a dans la salle, référencé par ailleurs, je vous laisse voir avec lui.

Après, vous savez qu'on a pas mal travaillé sur la ligne Bedous et Buzy, puisqu'on a été voir Ogeu, on a été voir le *Groupe Daniel* et d'autres, avec qui on essaie de voir quels types de volumes on pourrait travailler, on a d'autres idées aussi par rapport à ces schémas-là, moi le gros problème que je vois aujourd'hui, et un déjà grâce à vos interventions du CRÉLOC et de l'OFP et de la Région d'ailleurs qui nous a appuyé dans cette démarche, on a pu réhabiliter la ligne jusqu'à Bedous en transport de marchandises, ce qui n'était pas le cas dans le schéma initial. À Oloron on ne dispose pas aujourd'hui d'installations qui permettraient de faire du transbordement, il semble que ça sera difficile de voir où on est capable à un moment donné, sur cette ligne, de faire du transbordement de marchandises, ou une plateforme sur laquelle on serait capable de concentrer effectivement des volumes, donc là, pour le moment, j'ai cette vision jusqu'à Bedous.

On sait très bien que dès qu'on arrive à passer le haut des Pyrénées, il existe un potentiel bien connu par chacun des acteurs, d'abord par nous autres OFP. Nous avons déjà pris contact avec les coopératives agricoles, qui ont des volumes énormes de maïs aujourd'hui qui passent les Pyrénées, en camions. Il n'y a aucune raison que demain, on ne puisse pas, à des sites qu'on dessert déjà et sur lesquels on vient chercher de la marchandise, on puisse pas proposer demain à passer par le Canfranc, pour aller côté aragonais et desservir des sites espagnols, si on a des solutions, même si c'est un transbordement, on le fait sur notre site aujourd'hui, on parlait du type d'acheminement ce matin, avec M. Soustre, qui nous présentait effectivement les acheminements à 800-900 tonnes, avec des machines ad-hoc. Nous travaillons en classe 66 JT 42, donc des machines qui font 120 et quelques tonnes de poids, d'après les commentaires que vous faisiez ce matin, moi je comprends qu'on pourrait monter jusqu'au 500 tonnes à peu près sans machine de pousse, sur un train au départ du silo qui sort à 1 000 tonnes, peut-être deux aller-retour, qu'on ait un cadencement suffisamment important pour justifier une machine de pousse en permanence en bas. Serait-il aussi possible de mutualiser sur la rampe de Capvern, est-ce qu'à un moment donné, on sait qu'on sera plus amenés à circuler de nuit, sur le Canfranc, on

peut imaginer qu'on circulera peut-être de jour sur la rampe de Capvern, est-ce qu'on ne peut pas avoir une machine qui puisse faire les deux, c'est-à-dire la pousse de nuit d'un côté et la pousse de jour de l'autre. Voilà, ça c'est le genre de dispositifs sur lesquels on peut réfléchir, et sur lesquels, au niveau de l'OFP, il est possible de réfléchir par rapport à des volumes concrets, par rapport à des interfaces, par rapport à des schémas d'exploitation, ou par rapport au business puisque avec la péninsule ibérique, nous menons quotidiennement des opérations, soit pour le port de Bayonne, soit effectivement sur des interfaces ferroviaires par rapport au Corridor 4, dont on parlait tout à l'heure.

Robert Claraco. – Simplement pour apporter quelques réponses, d'une part vous répondez bien à l'esprit, donc c'est l'opérateur régional qui compose, puisque le chemin de fer aujourd'hui, c'est une composition d'intermodalité, parce que en plus l'essentiel de l'activité ferroviaire sur le trafic des flux, c'est de combiner ces transporteurs routiers, donc on est obligé de composer avec le tout, alors là, se pose le problème de taxer au train, parce que fatalement, des gares, à la SNCF il y en a de moins en moins et on a pu sauver quelques embranchements. Il faut savoir qu'un embranchement si on veut le faire aujourd'hui ça va être 200 000 à 500 000 € pour un embranchement simple. La redevance d'aiguillage annuelle, s'élève en moyenne à 40 000 € par an. Aujourd'hui ce qu'il faut quand même faire remarquer, c'est qu'il y a beaucoup de chargeurs en particulier des céréaliers qui ont voulu préserver leur ligne et les entreprises qui ont 14-15 embranchements, je suis obligé de leur en fermer 5 ou 6 parce que ça coûte trop cher et de dire on va pas ralentir le ferroviaire, mais on va dire au client, qu'on ne peut pas le charger partout et on ira charger les trains. Je prends l'exemple de Cintegabelle : 48 000 € par an, de taxe d'embranchement, 15 000 à 20 000 € d'entretien, 5 trains par an. Donc c'est ruineux pour les agriculteurs et les coopératives. On s'oriente vers une mutualisation des installations, c'est-à-dire que quand il existe un embranchement à proximité, on essaie de voir avec le propriétaire, s'il ne peut pas accepter un trafic complémentaire au sien, qui va lui permettre de partager les frais.

Donc je crois que la solution elle est là.

Par contre, vous avez parlé du bassin de Lacq et de Mourenx, je crois que là, il y a un investissement public à faire rapidement, parce que, ça peut être des coins de garage de trains très

spécialisés, ça peut être un point d'échange, ça peut être des sites d'intermodalité locaux que vous savez gérer, j'ai vu. Il faut donc que la puissance publique et les collectivités en prennent vite conscience, parce que si on continue à laisser se dégrader ces installations on risque même de perdre les emprises.

Donc vous avez un rôle important à jouer, en termes de répartition, de ramassage et de distribution.

La modératrice. – Pouvez-vous nous indiquer si l'OFP est propriétaire de machines, de trains, de wagons, ou si vous louez... ?

Laurent Sasal. – Non, sur le démarrage de l'activité, sur les trois premières années, dans tous les cas, on mutualise nos moyens, donc avec l'entreprise avec laquelle on travaille, après progressivement on passera des *AFR*.

La modératrice. – *AFR* qu'est-ce que ça veut dire ?

Laurent Sasal. – *AFR* est un acronyme qui désigne les Agents Ferroviaires « Rateurs », c'est-à-dire ayant la Reconnaissance de l'aptitude aux transports. Ce sont des opérateurs au sol qui font les visites des wagons, effectuent les manœuvres, qui vont faire des raccordements, qui vont participer aux essais de freins avec la personne qui conduit le train, il faut du personnel au sol aussi, les aiguillages, etc. Ce sont des gens habilités à travailler sur le réseau ferré national.

On distingue deux statuts, au niveau du personnel. D'un côté les gens qui sont habilités à travailler sur le réseau ferré national, comme *SNCF Réseau*, donc ils font partie de l'entreprise nationale, où ils sont sous convention ferroviaire, il y a deux conventions ferroviaires qui existent encore en France. D'un autre côté on trouve ce qu'on appelle les P1, P2 et les P3, c'est-à-dire des gens qui sont des employés, des coopératives des industriels, des transporteurs, des plateformes privées et qui sont capables de faire sur les emprises ferroviaires qui ne sont pas du réseau ferré national, un certain nombre de prestations.

Association LGV Orthez. – J'aurais deux petites questions. J'entends Bernard Uthurry qui parle de 2021. Est-ce que si c'était le cas, est ce que du côté espagnol entre Canfranc et Saragosse, ils seront prêts ?

Bernard Uthurry. – Par rapport à 2021 c'est un chiffre que j'ai donné, à titre d'hypothèse : c'était il y a deux ans je crois, quand l'Europe avait considéré que l'on ne portait pas le projet d'une manière suffisamment « juntos », ensemble, Français et Espagnols. Pour le Canfranc, il ne faut pas porter un projet fran-

çais d'une part et un projet espagnol d'autre part, quand on s'adresse à l'Europe. Il faut porter des projets transfrontaliers. D'autant que le cadre européen ne s'est jamais autant prêté à l'acceptation de ce projet, puisque dans le guide appel à projet la partie transfrontalière est évidente et nous rend sans doute, encore beaucoup plus éligibles que précédemment. Donc effectivement il faudra faire la démonstration que dans le projet que nous porterons pour la réouverture Pau--Saragosse, il y a à la fois, les infrastructures côté sud des Pyrénées et côté nord des Pyrénées. Celles-ci doivent avancer en même temps si nous voulons que la phase des travaux commencent à l'horizon des années 2020 2021.

La modératrice. – Et la question des granulats, vos contacts avec l'entreprise *Daniel* ou d'autres entreprises ?

Laurent Sasal. – Il existe plusieurs flux de granulats. *Daniel* est un partenaire. Nous savons que sur Bordeaux on a des volumes à acheminer pour lesquels le problème se pose déjà depuis plusieurs années. Ensuite, il y a des travaux ponctuels qui sont réalisés, soit pour des autoroutes, soit pour d'autres types de travaux d'aménagement. Au niveau de l'OFP du moment que ça passe sur le territoire sur lequel on circule nous serons capables de nous positionner. C'est le cas avec des entreprises comme *Daniel* sans doute aujourd'hui, avec d'autres dans l'avenir.

Par ailleurs, on peut se demander si toutes ces opérations ne vont phagocyter une bonne partie de nos moyens et de nos infrastructures sur des périodes courtes. Doit-on les prioriser au détriment des volumes réguliers de nos partenaires industriels, forestiers, coopératives agricoles ? Ce n'est pas forcément notre priorité aujourd'hui, mais s'il y a une opportunité pour donner un coup de main, on le fera.

Christian Broucaret, FNAUT. – Ma question n'est pas polémique : rencontrez-vous des problèmes avec l'opérateur ferroviaire de réseau national.

Laurent Sasal. – Il n'y en a pas aujourd'hui, car plusieurs entreprises coexistent avec l'opérateur historique, qui a un peu de périmètre. Il est normal quand il voit arriver un concurrent, de ne pas lui donner un coup de main.

Christian Broucaret. – Et surtout sur le réseau.

Laurent Sasal. – Au niveau des infrastructures, je crois que c'est comme partout : quiconque arrive dans une nouvelle assemblée doit faire sa place. Donc l'OFP a été obligée de se

faire la sienne et de rappeler effectivement qu'en tant qu'opérateur autorisé, elle attendait du gestionnaire d'infrastructures, le service adéquat. Mais on ne va pas entrer dans la polémique, ce serait dommage : on n'est pas nombreux à faire du ferroviaire, il nous faut absolument travailler ensemble.

Christian Broucuret. — Je suis convaincu qu'on va y arriver.

Laurent Sasal. — C'est peut-être notre faute aussi, on n'a peut-être pas assez communiqué, on a peut-être pas assez parlé avec tout le monde. Ceci dit, je pense que nous avons fait pour le mieux.

Christian Broucuret. — Vous êtes un diplomate, M. Sasal.

Gilles Ortemio, responsable de l'activité céréales chez Euralis. — Je suis là à titre personnel, sur mon jour de congé, car c'est un sujet qui m'intéresse. Je suis, entre autres, responsable de toute la mise en marché des céréales du groupe *Euralis* sur la France, l'Espagne, etc. J'ai une remarque et une question. La première remarque est liée au volume dont on parle depuis ce matin, on a parlé ce matin de 30 millions de tonnes, qui passeraient potentiellement par Canfranc, de 80 millions de tonnes aujourd'hui en marchandises, sur l'ensemble de la frontière.

Personnellement, je suis extrêmement surpris de ces volumes, qui ne me parlent pas du tout. On comprend bien que c'est tous produits confondus, y compris les céréales, du granulat, y compris je ne sais pas trop quoi. La première remarque est qu'il faut bien identifier ces volumes et déterminer à quoi ils correspondent. Si on divise ces volumes-là par des camions, par des tailles camions, par un nombre de camions, le résultat me paraît complètement ahurissant.

La deuxième question et qui rejoignait les considérations économiques et tarifaires déjà évoquées, c'est que, pour notre activité, à un moment donné, on regarde l'historique, ce qui peut se faire, et on regarde par ailleurs la compétitivité économique. Aujourd'hui, on sait ce qu'il en coûte d'envoyer un camion de Lescar à Saragosse, à Canfranc, à Pampelune de façon extrêmement précise, et ce d'autant plus que sévit une concurrence extrêmement féroce depuis plusieurs années, notamment au niveau des transporteurs espagnols. Aujourd'hui, on a parlé du coût des aiguillages, du coût des plateformes. Mais disposons-nous du coût ramené à la tonne, du coût global de marchandises sur Saragosse. Ça c'est une question !

Enfin, dernière remarque, qui serait davantage un conseil. Je pense que si on se lance sur le projet Canfranc, qui va certaine-

ment en effet mettre encore quelques années à se mettre en place, il faut qu'il y ait un vrai engagement des différents donneurs d'ordres, tant du côté français que du côté espagnol, et notamment des industriels avec lesquels on travaille, pour que le projet Canfranc marche suscite une véritable dynamique.

La modératrice. – Sur les coûts vous pouvez peut-être nous donner des indications, sur les coûts ferroviaires sur un trajet et le Monsieur d'*Euralis* pourra nous donner le coût pour un camion.

Laurent Sasal. – Sur les modalités de calculs utilisées à l'OFPP, tout dépend des moyens mis en place, du nombre de wagons. On a un coût de wagon jour, on a un coût en personnel, on a parlé du coût de machines, on parlait des consommations camions ce matin, en fonction des dénivelés. À l'OFPP sur les machines, entre autres sur les diesels on parle globalement de 5 litres environ au km, en moyenne. Avec les pentes du Canfranc, même avec 400-500 tonnes derrière, je ne sais pas, il faut multiplier entre 5 et 10 les consommations. Ensuite, au niveau de l'infrastructure elle-même, nous savons qu'il s'agit d'une infrastructure particulière. Va-t-on rester sur un schéma national géré par l'opérateur national, *SNCF Réseau*, ou passer à un groupement GIE, éventuellement privé-public ? Tous les possibles sont ouverts. Donc, pour le coût d'utilisation de l'infrastructure au quotidien, j'ignore quelles seront les contraintes d'utilisation. Tout à l'heure, on parlait de prioriser la marchandise au détriment du voyageur, déjà ce sera unique. Si on nous impose de circuler de nuit, les opérateurs de nuit, vont coûter plus cher, avec des contraintes supplémentaires, dans le contexte économique aujourd'hui, si on en reste à la distance de 300 km. voilà, bon...

L'animatrice. – Sur le coût on va rester peut-être...

Gilles Ortemio. – Il existe une grosse usine, du côté de Barcelone, avec du trafic. Pour ce trafic-là, on charge des trains de petite taille. C'est remis en question, aujourd'hui encore une fois, il faudra un coût global qu'il y ait un engagement des différents donneurs d'ordre, qu'à un moment donné le coût soit cohérent.

La modératrice. – Les 30 millions...

Robert Claraco. – C'est simple, le potentiel ferroviaire technique à travers la frontière, est aujourd'hui de 30 millions de tonnes, le trafic réel est de moins de 4,5 millions.

Je voudrais souligner un point de vue sur le coût. Voici 4 ou 5 ans, on avait des camions à 20 € du kilomètre, aujourd'hui sur les grands groupes que nous avons comme clients et suite aux efforts de productivité routière, on travaille à 0,72 € du km / camion / 44 tonnes. Cela induit donc un décalage complet de la fourchette, entre le coût du ferroviaire et ce que donne le routier aujourd'hui. Je ne suis donc pas surpris du tout que le Canfranc par le rail puisse être remis en cause.

La modératrice. – Mais le prix au kilomètre par rail, vous le connaissez alors.

Robert Claraco. – Le prix par rail sur une ligne ordinaire, moyennement saturée, pour un train de 1 200 tonnes est de 18 € du kilomètre.

La modératrice. – En train complet...

Un étudiant en gestion logistique et transports à l'Université de Bordeaux. – Ma première question est une question pratique, est-ce que vous avez un site internet de l'*OFFP* ?

Laurent Sasal. – Bonne question.

Je ne vous cache pas que la communication ça n'a pas été ce que l'on a fait en premier. On s'est focalisé sur l'exploitation et pour être exact, le site internet est en cours de construction, avec un cahier des charges qu'on a fini de rédiger, en fin d'année 2016. J'espère bien, lancer les consultations ou en tout cas les demandes de devis, fin du premier semestre 2017.

La modératrice. – Ça ne prendra pas trois ans d'études ?

Laurent Sasal. – Ça, ça ne dépend pas de moi... je ne veux pas m'engager là-dessus.

L'étudiant à l'Université de Bordeaux. – Après, est-ce qu'une solution serait que la Chambre de Commerce crée des gares multimodales basiques sur l'hinterland en fait, sur la zone desservie par le port de Bayonne, par exemple à Pau, à Dax, à Tarbes, des gares de transbordement opérées par la Chambre de Commerce.

Laurent Sasal. – C'est à peu près l'idée. Simplement au lieu de créer des gares, on a déjà des infrastructures qui existent, chez les industriels ou chez les transporteurs. À Lescar existe un magnifique site, chez un transporteur, les *Transports Mesplès* par exemple, qui n'a pas servi pendant des années, et avec lequel on a commencé à travailler, et sur lequel on développe des choses. Sur le bassin de Lacq, aujourd'hui, beaucoup d'em-

prises industrielles sont gelées pour tout un tas de raisons. On travaille avec les gens qui gèrent le bassin de Lacq. Dans les Landes, on parlait du CD 40, donc on a une ligne de 14 km qui appartient au Conseil départemental, et dessert 2 ou 3 sites embranchés. L'idée est de se concentrer sur des volumes, qu'on les fasse arriver avec des transporteurs, sur des coins pertinents, où on puisse se raccorder, avec des connexions rapides. Nous travaillons avec le port de Bayonne bien sûr !

L'étudiant à l'Université de Bordeaux. – Actuellement sur un transport international souvent, le pré ou le post acheminement se gère avec un seul mode de transport, souvent malheureusement le routier, la solution ne serait-elle pas de créer un transport principal dans le préacheminement, c'est-à-dire créer une étape en plus.

Laurent Sasal. – Déjà ça évolue. Hier par exemple, nous avons eu un appel d'offres lancé par un de nos clients, qui demandait un acheminement en barge maritime, jusqu'à destination, c'était imposé. Chaque industriel va donc avoir ses choix à un moment donné et imposer des règles, à charge pour nous effectivement, si cet industriel, possède la masse critique suffisante, par rapport à nos capacités ferroviaire, soit pour faire un wagon, soit pour faire un train, et de manière suffisamment régulière, de manière à ce que l'on industrialise notre production, qui nous permette d'être compétitif au niveau de ce qu'il nous demande, il n'y aura pas de souci. Si à un moment donné effectivement, il n'a pas cette masse critique, là, à charge pour nous de grouper un certain nombre de volume, de mettre en place des organisations avec un transporteur routier, qui lui, sera peut-être bien content de nous faire ce petit parcours, où il a le camion dans sa journée qui fait 6 heures de travail, il lui reste 2 heures de travail sur son disque, au transporteur, il est bien content des fois de faire un pré-/post- acheminement, à des coûts intelligents qui nous permettent de faire du ferroviaire et pour lui un complément de revenus. Tout ceci rentre dans une économie de proximité, sur laquelle tout le monde arrive à trouver un équilibre. Donc mettre en place de gros investissements, pour une plate-forme multimodale à 100 millions d'euros n'est pas effectivement imaginable pour le moment. Utilisons ce qui existe !



Monsieur Ramón Adé

Terminal Maritime de Saragosse

Bonjour à tous, avant tout je voudrais remercier le CRÉLOC et aussi les institutions qui ont soutenu cette journée. L'année dernière c'était une année excitante pour tous les événements qui se sont produits pour le Canfranc. On doit continuer à travailler sur la partie technique, mais aussi sur la partie commerciale. Je pense que ce serait intéressant de faire une journée comme aujourd'hui, avec les acteurs industriels des deux côtés de la frontière de l'Aragon et de l'Aquitaine.

Je vais vous présenter le Terminal Maritime de Saragosse. C'est vrai que, pour quelques personnes, « maritime » à Saragosse, ça surprend, mais voilà, Terminal Maritime, nous, on a une vraie connexion avec le port. On est comme une autorité portuaire. Depuis le terminal on peut dédouaner les marchandises et les containers de marchandises partent pour le monde entier, directement depuis Saragosse, c'est pour cela que l'on se dit Terminal Maritime.

Je vous présenterai un peu plus le détail de l'histoire du Terminal, mais avant je vais vous introduire un peu sur l'Aragon, et pourquoi *TMZ* est un référent du succès aujourd'hui ; on est le premier Terminal Maritime ou terminal intérieur d'Espagne, avec une activité de 180 000 containers en 2016. Ce sont des containers qui auparavant étaient sur la route.

Tout d'abord je vais vous présenter un peu la région d'Aragon, pour expliquer pourquoi le 1^{er} Terminal intérieur d'Espagne se trouve à Saragosse.

L'Aragon, quelques données rapides, c'est une région qui compte 1 400 000 habitants à peu près, donc une ancienne région en terme de population de l'Espagne, mais on est la 4^e en terme d'extension, donc ça veut dire qu'on est une région peu peuplée et les 50 % de la population se concentrent à Saragosse.

L'économie de la région

Il y a une importante activité économique, surtout en matière de logistique. La logistique joue un rôle très important, pour les

caractéristiques de la région : c'est une région où on a beaucoup d'espace, on est stratégiquement situé en Espagne, on est au milieu, surtout Saragosse, mais la région aussi, au milieu du quadrant nord-est espagnol, où se concentrent les 70 % du produit intérieur brut.

On est peu peuplé, on a beaucoup d'espace, on a beaucoup de compagnies très importantes, comme je l'expliquerai après, compagnies et multinationales installées en Aragon. On fournit et on alimente, parce que le secteur agro-alimentaire est important, 20 millions d'habitants, pour une population de 1 400 000 habitants.

Donc vous voyez ici, la situation stratégique de l'Aragon, au milieu du quadrant nord-est et avec une connectivité dans le principal axe de l'Espagne, l'axe méditerranée, donc Barcelone et Madrid.

On est le milieu, d'où passent les 70 % du produit intérieur brut.

Pour la connectivité internationale, comme on parlera après du Canfranc, malheureusement on doit s'améliorer, c'est le grand problème que l'on a pour développer le ferroviaire, ce sont les connectivités internationales, j'expliquerai après.

Les quelques données économiques

L'économie de l'Aragon génère un PIB de 33 252 000 d'Euros, ce qui représente 3,2 % du PIB espagnol.

Les principales industries espagnoles ce sont l'automobile et la logistique, avec le secteur agro-alimentaire qui ont connu la meilleure croissance ces dernières années, surtout le secteur agro-alimentaire.

La croissance du PIB de la région, pour 2017, est estimée entre 2,4 et 2,9 % avec la création de 15 000 emplois cette année.

On prévoit dans les prochaines années, que l'Aragon joue un rôle très important, dans les régions du sud de l'Europe, avec ses 136 kilomètres de frontière avec la France, et la porte centrale d'entrée au continent depuis la péninsule ibérique.

C'est pour cela que l'on a besoin que les infrastructures, notamment le train, nous accompagnent, C'est pour ça qu'on est très intéressé pour développer cette ligne entre Pau et Saragosse,

La capitale Saragosse, comme je le disais avant, se situe à l'épicentre, équidistante des principales villes de l'Espagne, il y a 300 km de Madrid, de Valence, de Barcelone et de Bilbao,

donc les 5 premières villes d'Espagne, se trouvent dans la zone d'influence de Saragosse.

C'est pour cela qu'avec la caractéristique de la région et tous ses terrains, d'importantes sociétés et compagnies se sont installées dans la région, voilà comme je le disais ça représente 70 % du PIB et compte avec 25 millions d'habitants.

Donc, quels sont les points forts au niveau logistique ?

L'interconnectivité des corridors et routes, comme je l'expliquais avant, les actifs logistiques, très importants en Aragon, dont l'aéroport qui est le 2^e aéroport de marchandises d'Espagne, (*TMZ*) le Terminal Maritime, le 1^{er} d'Espagne en terme d'activités réelles, pour l'année 2015, 2016, (*MercaZaragoza*) les marchés de distribution de la région de Saragosse, (*PLAZA*). Plaza est la plateforme logistique où se trouve aussi un important terminal intermodal, la première plateforme logistique d'Europe en dimension et en terrains, et en plus il y a la plateforme logistique à Huesca, après, il y a plusieurs plateformes, à *FRAGA* à Teruel, (*l'EMIT*) c'est un centre d'innovation logistique et inter-logistique.

Donc, la plus grande disponibilité des terrains en logistique en Europe, comme je le disais avant. L'an dernier l'Aragon a vendu plus de 500 000 m² dans ses plateformes logistiques et on espère que s'installent de nouvelles compagnies et projets.

Les actifs de l'Aragon

L'intermodalité, exemple : le Terminal Maritime de Saragosse et ici quelques données d'importantes compagnies qui se sont installées ou qui sont installées depuis longtemps à Saragosse : (*Decathlon, Adidas, Opel, Saica, Pikolin, Deseas, etc.*) production électrodomestique, etc., un important groupe de production de la viande, on vient de mettre en place un train *Reefer*, que je vous expliquerai après, qui est pionnier en Espagne et en Europe, les plus importants opérateurs logistiques, on parle de *Carreras*, mais aussi *CECE, Marcotrans*, qui sont installés localement en Aragon, *Wesley*... font face chaque année à d'ambitieux projets d'expansion et d'internationalisation, c'est unanime, c'est un secteur de sous-traitants dans le cas de *Opel* : beaucoup de sociétés, y compris dans l'automatisation.

Sur six centres de l'innovation technologique, au niveau logistique et ferroviaire aussi. Pour ma part, ça fait six mois que je suis arrivé à Saragosse, même si je suis de Huesca. Les 15 dernières années, j'étais à Barcelone lié à des projets ferroviaires et moi, j'ai ressenti un grand soutien des institutions, pour la

logistique et plus spécifiquement pour les trains et pour les trains de marchandises et là je suis très content, parce que dans mes anciennes responsabilités, dans notre région, c'était différent.

Donc, je vous ai fait une petite introduction sur la région, pour dimensionner la région, avant de vous expliquer le Terminal Maritime. Il est « Maritime », comme je le disais, parce qu'il fonctionne comme un port, c'est un port intérieur, on a la même activité que peut avoir un terminal à Barcelone, à Bilbao, ou à Valence.

Le *TMZ* s'est créé en 2001, l'objectif c'était la création à Saragosse, d'un centre logistique pour favoriser les importations et les exportations des sociétés situées dans la région.

Les promoteurs étaient le port de Barcelone et *MercaZaragoza*, c'était l'époque où ils ont créé le 1^{er} plan stratégique de développement, ils cherchaient un port intérieur pour dynamiser ce critère-là et augmenter leur zone d'influence. Donc ils ont choisi Saragosse parce qu'elle avait toutes les possibilités pour ce développement, notamment toute la production qu'il y a, le trafic dont la production est assez compensée entre l'importation et l'exportation, donc, il y avait toutes les conditions pour la création d'un terminal intérieur, et *MercaZaragoza* qui, à cette époque-là, était très pionnière, parce qu'en Espagne un marché de distribution qui travaille pour le ferroviaire, c'était quelque chose hors de la normalité, et aujourd'hui, même si les résultats sont arrivés justement maintenant, parce que qu'on est en train de mettre en place, on l'a inauguré il y a deux mois les premiers trains *Reefer* avec des produits agroalimentaires, entre Saragosse et Barcelone, donc des trains à température contrôlée.

Voilà l'événement marquant, ces deux dernières années, 2015 2016, avec le Terminal qui est devenu le 1^{er} terminal d'Espagne, en terme d'activité et donc nous avons manipulé 300 000 PU, c'est l'unité de mesure du Terminal maritime, c'est un container de 20 pieds, cela représente à peu près 180 000 containers, parce qu'on n'a plus de containers de 40 pieds.

Le système d'exploitation, c'est aussi un des exemples du succès du terminal, c'est un modèle de gestion.

Le Terminal s'est développé petit à petit, et on n'a pas fait depuis le début de grands investissements, on y est allé peu à peu, donc l'année 2001 on a créé un dépôt de containers, simplement.

Pendant 6 années ce qu'on a fait, on a acheté des camions qui reliaient le port de Barcelone et le Terminal, et on a commencé à créer la dynamique intermodale, la dynamique de l'exportation et l'importation.

L'année 2007 on inaugure le terminal ferroviaire, très petit, on a commencé à faire 1 à 2 trains par semaine, puis alors, on a fait trois agrandissements : on est devenu le premier terminal maritime intérieur de l'Espagne.

Donc, le modèle de gestion qui nous a permis ce développement, était le suivant : le Terminal maritime est composé de deux sociétés, une société foncière, composée par des sociétés publiques, je vous l'expliquerai après, qui est propriétaire des terrains, du Terminal, mais aussi du Terminal triage, donc on contrôle tout ce qui est la manipulation comme les opérations d'entrées et de sorties des trains, elle est propriétaire des terrains et de la promotion, parce que tous les projets que l'on a mis en place c'est la foncière qui les a initiés, après il y a la société *Operadora* qui exploite le Terminal, c'est une société qui participe pour la foncière où participent des compagnies privées, ce sont des sociétés du terminal de Barcelone.

Donc c'est un modèle, où il y a la promotion et le développement par la foncière, il y a aussi le risque, le risque économique, et de l'autre côté l'exploitation par les privés, avec toutes les connaissances que détiennent les opérateurs des terminaux portuaires, ont permis ce développement, ça c'est très important dans notre histoire, notre modèle de gestion.

Voyons les fonctions :

TMZ est conçue avec l'objectif de favoriser les processus opérationnels du commerce extérieur, de promouvoir l'intermodalité et l'efficacité dans l'échelle logistique, donc toute cette efficacité est devenue une compétitivité pour les compagnies de Saragosse, de l'Aragon et de la zone d'influence, parce que aujourd'hui on a des clients, on a des charges qui viennent de Logroño, voire de Navarre, donc notre zone d'influence est importante.

TMZ a les mêmes fonctions qu'un port maritime, comme je le disais avant, on peut dire qu'elle se comporte comme une autorité portuaire, car elle réalise les mêmes opérations que celles qui se produisent dans les ports : on dédouane, on fait comme un terminal maritime.

De plus, il favorise la création des corridors ferroviaires qui interconnectent *TMZ* et le centre logistique de Saragosse, avec d'autres centres logistiques, par exemple on a beaucoup de

trains qui relie Saragosse avec Barcelone, et aussi Bilbao. On a aussi beaucoup de trains qui font Madrid et Barcelone, mais qui s'arrêtent à *TMZ*, ou Victoria, ou Burgos, ou Barcelone qui s'arrêtent à *TMZ*.

Ça permet de développer le corridor intérieur péninsulaire.

Fonctions de TMZ

Depuis les installations de *TMZ* on peut stocker, distribuer des containers qui arrivent ou partent de Saragosse par trains, donc on a en même temps un travail de port avec les lignes maritimes. Donc depuis Saragosse on peut exporter vers la Chine, le Japon, on garantit les solutions intégrales, au travers de nos clients, qui normalement sont, soit des compagnies maritimes, soit des transitaires.

Des connexions ferroviaires avec l'Europe

Ça, ce n'est pas une réalité aujourd'hui, nous sommes très consolidés dans tout ce qui est ferro-portuaire. Aujourd'hui, si vous prenez la voiture et que vous allez de Saragosse à Barcelone il sera très rare que vous puissiez voir un container maritime, parce qu'ils sont à 90 % sur le train, c'est un modèle de succès.

C'est vrai que pour les infrastructures que l'on a aujourd'hui, on peut difficilement avoir ce développement, mais c'est dans nos objectifs, parce que nos clients chargeurs nous le réclament, nos clients qui envoient énormément de containers au port, pour aller outre-mer ou en Amérique, ils nous disent qu'ils ont beaucoup plus de volumes pour l'Europe ; donc, les volumes qui sont pour l'outre-mer, c'est minoritaire. Le trafic majoritaire, c'est pour l'Europe. Ils nous réclament des solutions pour le nord de la France, pour le Benelux, pour l'Allemagne, pour la Scandinavie, voire pour l'Angleterre, donc c'est pour cela que pour nous c'est prioritaire, mais pour cela avec les institutions, on doit avoir des infrastructures qui accompagnent ce développement, c'est pour ça que, pour nous, le Canfranc c'est une grande opportunité notamment avec la situation de *TMZ* qui se trouve justement à Arrabal, c'est donc le 1^{er} terminal actuel, en descendant vers Canfranc.

L'objectif, c'est de donner accès aux nouveaux marchés, aux producteurs, c'est l'objectif de la foncière, stratégiquement parlant.

Je parle maintenant du nouveau produit que l'on vient de mettre en place, c'est le « *Canal Frio* », ça veut dire la connexion à température contrôlée, on est les pionniers, on

vient de l'inaugurer il y a 2 ou 3 mois, même si on fait des tests depuis le mois d'août, ça fonctionne très bien et c'est un nouveau produit qui fait que le train alimente des containers réfrigérés, donc on vient de commencer avec des produits surgelés, aujourd'hui on est déjà en train de faire déjà un train par jour à Barcelone, donc là, au niveau technique, ce sont des trains. Au milieu, il y a des groupes électrogènes qui sont connectés aux containers et on peut garantir la chaîne du froid.

Et là, ici en Aragon, il y a énormément de potentiel, surtout pour le marché de la viande, par exemple vers le nord de la France, pour la région de Lille, il y a 5 trains que l'on fait aujourd'hui, on pourrait faire le double, pour la région de Lille et le Benelux, donc au niveau du potentiel, c'est très important.

Donc connexion journalière, pour le *Canal Frío*, avec les principaux ports de la péninsule ibérique, principalement Barcelone, c'est le port avec qui on a commencé, mais à bref délai on va pouvoir se connecter aussi avec Bilbao. Bilbao c'est le marché de l'Angleterre où il y a aussi du potentiel et Algésiras, ou Valencia. Malheureusement à Valencia, aujourd'hui, on ne fait pas de train, le problème comme avec le Canfranc, c'est le même, la connexion n'est pas possible aujourd'hui. La connexion ferroviaire pour les marchandises n'est pas faisable, mais on espère qu'à bref délai ça pourra être une réalité.

Donc voilà, on peut arriver maintenant à faire jusqu'à 60 *Reefer* connectés en même temps à un Terminal.

Et voilà, on a le soutien du principal agent de l'action logistique à température contrôlée.

Donc, les actionnaires comme je le disais plus haut, de la société foncière, majoritairement c'est la *MercaZaragoza*, la mairie de Saragosse, le président du Terminal, c'est le maire de Saragosse, qui a 56 % des actions et avec les 20 % du gouvernement d'Aragon et de l'autorité portuaire de Saragosse, il y a une petite partie de sociétés privés, comme la banque *Ibercaja*, le groupe *Santa* et le Terminal qui participe aussi à la société d'exploitation.

Le rôle de la foncière

Le développement des infrastructures ferroviaires, donc surtout avec la promotion, avec l'Espagne, le gouvernement d'Aragon et la Mairie, on s'occupe aussi de la gestion des opérations ferroviaires. Nous, on a un contrat avec *ADIF*, la *SNCF réseau espagnole* et on garantit de façon très compétitive, à nos clients

et opérateurs ferroviaires, des entrées et sorties très performantes avec le Terminal. L'ADIF a mis en place des moyens spécifiques pour le Terminal, il y a 12 personnes qui travaillent uniquement pour garantir les connexions. La foncière, fonction très importante, garantit la neutralité de la logistique.

Après la foncière, il y a la société exploitante, avec trois partenaires, le partenaire principal, appelé *Terminus* et *Bad Logistic* et le groupe *Ratisdon*, ça ce sont les principales holdings de terminaux au monde.

Terminal qui appartient au groupe *Mercks*, et nous, on a toujours eu une action importante pour garantir la neutralité.

Ça c'est le modèle d'exploitation et de gestion du Terminal.

Les fonctions de la société exploitante

La gestion des mouvements des containers, les stocks de containers chargement déchargement des trains, camions, gestion du camionnage et station des containers, processus et contrôle douaniers et enlèvements de containers.

Localisation

Situation stratégique du Terminal, au milieu du quadrant nord-est péninsulaire, ou en Espagne, où se passe presque toute l'activité économique.

Les lignes

Aujourd'hui, notre principale ligne c'est le port de Barcelone. Avec le port de Barcelone on fait à peu près 100 trains par jour actuellement, et avec Bilbao on fait 4 trains par jour, avec Algésiras on a commencé un service chaque semaine, et aussi des interventions avec Madrid, Pampelune, Vitoria et Burgos.

Le Terminal est inscrit dans *MercaZaragoza*, c'est un peu le Rungis à Paris, c'est un marché central où il y a un terminal ferroviaire. C'était un pari prévisionnel à l'époque, et les résultats arrivent maintenant. Maintenant on peut dire que *MercaZaragoza* et *TMZ* on est une plateforme logistique ferroviaire agro-alimentaire et les résultats, on vient de les inaugurer avec les trains tous les jours de produits agro-alimentaires avec le port de Barcelone.

On espère qu'à bref délai, le plus tôt possible, on pourra faire aussi des trains de produits agro-alimentaires vers l'Europe.

Aujourd'hui, techniquement, on peut multiplier les trains frigo *Reefer* avec leurs groupes électrogènes. Pour les continents, il y a déjà des moyens techniques, des containers

auto-réfrigérés au diesel électrique, pour développer ce type de solution.

Le Terminal

Ce sont les voies de chargement et de déchargement, on a 100 voies entre 550 et 600 mètres et ce sont des voies électrifiées pour garantir toutes les opérations en interne, des entrées et sorties des trains, voyez la ligne générale Canfranc au nord et Madrid-Barcelone au sud.

Quelques images du Terminal

Donc quelques dates significatives sur les produits que l'on fait à TMZ :

Aujourd'hui, les 75 % c'est *General Cargo*, on a des clients comme *Editex*, des camions, des services auxiliaires, on a des vêtements, tous types de produits, et Saragosse est une très bonne place pour ça, parce que les flux sont très équilibrés, c'est une des raisons pour laquelle on a pu effectivement développer le terminal, les exportations et importations sont très équilibrées.

Ça veut dire qu'au terminal, les wagons arrivent rarement vides, les containers arrivent chargés et repartent chargés. C'est une des raisons pour lesquelles on a pu avoir ce développement.

L'agroalimentaire, c'est le grand produit que l'on est en train de développer, surtout avec les températures contrôlées, ce qui va nous permettre déjà cette année, en 2017, une croissance entre 5 et 10 %, ce qui est énorme pour un Terminal.

Aujourd'hui, les principaux produits agroalimentaires c'est la luzerne. C'est le principal produit agroalimentaire que l'on fait, on a énormément de volumes de ce produit, c'est pour l'exportation vers le Middle-East, et aussi pour la Chine, pour alimenter les animaux.

Les *Reefer* : ce sont des données de 2016, on a fait une croissance de 14 %.

Et aussi des conserves, il y a aussi dans la zone d'influence de l'Aragon, des industries de conserve très importantes, notamment à Logroño et en Navarre qui sont des régions d'influence.

Donc à partir de là, je vais vous donner quelques données et l'historique.

Notre mesure ce sont des containers de 20 pieds, dont vous voyez la croissance ces dernières années.

Depuis 2014, la luzerne, a baissé, mais l'an prochain on prévoit qu'on va augmenter grâce aux trains *Reefer*.

Ça, c'est en terme de UTI (Unité de Transport Intermodal), ce sont les compositions que l'on fait, l'année dernière on en a fait 2 000 et l'année 2014, même si vous soyez qu'il y a moins de containers que l'année 2015, il y a moins de train mais plus de containers car on arrivait la dernière année à faire des trains plus longs.

En conclusion TMZ et le Canfranc

L'opportunité que l'on a, avec le Canfranc, pour nous c'est la connexion naturelle avec l'Europe, je parle de TMZ, mais aussi de Saragosse.

Aujourd'hui, pour notre axe principal via notre principal volume, c'est l'axe Paris-Lille-Benelux. Si on regarde les passages côtiers, d'abord il y a plus de distance, ensuite on sait qu'il y a moins de problèmes par Canfranc, surtout sur la section frontalière pour les bouchons que l'on a, pour la masse de capacité, donc pour nous c'est une vraie opportunité.

Éviter les bouchons, les bouchons qu'il y a aujourd'hui ; moi, les 10 dernières années j'ai travaillé à Barcelone comme responsable d'un opérateur ferroviaire, et on a connu beaucoup de problèmes de capacité, surtout la section de Perpignan à Nîmes c'est catastrophique, il n'y a pas de capacité.

Je pense que dans l'axe que je connais moi, dans l'axe atlantique entre Irun et Bayonne, c'est la même chose.

Et aujourd'hui, d'après les données de l'Observatoire trans-frontalier, le transport ferroviaire ne représente que 2 % des échanges avec la péninsule ibérique. Si un jour on a les conditions dont on parlait ce matin, à savoir, l'augmentation des coûts externes, l'écotaxe, l'augmentation du gas-oil, si dans cinq ans on doit augmenter de 2, 3, 4, 5, 6, 7 % le fret ferroviaire, on va avoir un vrai problème. En effet on n'aura pas les capacités voulues par les passages côtiers.

Donc nous avons besoin d'une solution alternative à ces deux itinéraires côtiers..

Comme je le disais avant, l'Aragon est une région peu peuplée, donc la sortie ferroviaire vers Canfranc, pourrait prioriser les transports ferroviaires de marchandises, ça on le disait avant, on n'a pas en France, ni en Espagne, un itinéraire où on pourrait prioriser les marchandises, et je pense que Perpignan pourrait le faire, c'est vrai, comme on disait ce matin, c'est très bien le projet des trains touristiques, les passagers, mais la réalité de nos régions, c'est que nous sommes des régions très peu

peuplées, donc on pourrait prioriser les marchandises, c'est la première fois qu'on ferait ça au niveau ferroviaire.

Finalement, *TMZ* au nord de Saragosse est situé stratégiquement pour la connexion de Canfranc, donc *TMZ* et Arrabal, qui est le Terminal de triage qui est à côté du Terminal, nous on est la sortie directe pour Canfranc, parce que *PLAZA* qui est une autre plateforme et un autre Terminal qui malheureusement pour la connectivité n'a pas l'activité que nous avons à *TMZ*, c'est compliqué. Aujourd'hui, on a un problème pour connecter le Canfranc avec *PLAZA*, parce qu'à l'époque ils n'ont pas prévu la connexion ferroviaire, donc aujourd'hui pour le Canfranc c'est *TMZ*.

C'est pour cela, qu'on a prévu, sur les terrains, la zone d'agrandissement, on a une zone avec 5 000 mètres et la partie de 4 000 m pour le ferroviaire, pour agrandir les voies de 550 et 600 m, à 650 m et on prévoit aussi cette extension pour pouvoir faire les trains de 750 m.

Donc voilà, c'est un peu un résumé de l'histoire, la réalité et le futur de *TMZ*, je vais vous montrer une vidéo parce qu'avec les images, vous pourrez vous rendre mieux compte de la réalité du Terminal.

Voilà un résumé du Terminal.

Questions

Jean-Pierre Soustre. – Bon, je dois dire que je m'étais complètement trompé sur *TMZ*, je croyais que c'était dans l'enceinte de *PLAZA*, je me rends compte que c'est près d'Arrabal en plein centre-ville et que c'est directement sur la voie qui va à Huesca et à Canfranc et donc moi qui me pique de tout savoir sur le Canfranc, merci Ramón Adé d'avoir corrigé cette erreur. La question que je me pose, quand vous dites, rendre prioritaire les trafics de marchandises, par rapport aux trafics de voyageurs, est-ce que c'est quelque chose qui est possible dans la culture ferroviaire européenne, qu'elle soit espagnole, française, allemande, parce que les Soviétiques avaient bien essayé de le faire mais...

Ramón Adé. — Moi, c'est ce que je défends, surtout pour les caractéristiques de notre région, surtout l'Aragon, dans la réalité c'est compliqué, mais pour les besoins que l'on a, on n'est pas sur des régions comme la Catalogne, ou le Pays basque, où il y a une grande demande de connexions, chez nous, on n'a pas une grande demande de voyageurs mais de marchandises, parce que notre région est très peu peuplée, mais on produit beaucoup, donc nous, ce dont on a besoin. Et je suis revenu dans l'Aragon il y a 6 mois, j'ai vu que le train est une grande facilité du monde institutionnel, dans le monde ferroviaire de marchandises, les gens qui travaillent dans le milieu, on dit que les marchandises elles ne votent pas, mais en Aragon les marchandises elles votent un peu plus que dans les autres régions où j'ai travaillé, et je pense que ça pourrait être une réalité, que les marchandises pourraient être prioritaires pour cet axe, pour cet axe entre Saragosse et Pau.

Jean-Pierre Soustre. — Est-ce que dès lors, on ne pourrait pas remettre en service, pour éviter de passer par Huesca et prioriser les marchandises, la section de Zuera à Turuñana ? [Ayerbe]

Ramón Adé. — Moi je dis que oui, je serais pour, après le problème, c'est que le maire de Huesca est très intéressé parce que à Huesca, il y a une plateforme logistique qui s'appelle *PLUS*, il y a beaucoup de terrains. Le maire de Huesca est très intéressé pour que la ligne passe par Huesca, et moi qui suis originaire de Huesca, mais c'est vrai entre vous et nous, je pense qu'en ayant donc *TMZ*, c'est vrai que si on pouvait gagner en distance, c'est important, mais on sait aussi que la ville de Huesca a une demande pour cette connexion aussi avec la plateforme logistique qu'il y a à Huesca, la plateforme logistique *PLUS*.

Jean-Jacques Boisserolle, BAP. — Ce que vous dites m'interpelle quand même un peu sur le choix des marchandises par rapport aux voyageurs, surtout sur la section Pau--Oloron où manifestement le transport routier mériterait que les voyageurs soient plutôt en train, qu'en voiture, ça permettrait de prioriser au moins sur cette section les marchandises.

Ramón Adé. — C'est vrai qu'il y a la partie Oloron--Pau...

Jean-Jacques Boisserolle. — Deuxième chose, il y a un peu de monde quand même entre Oloron et Pau, c'est une remarque qui a son importance parce qu'il n'y a qu'une seule voie, il y aurait deux voies, on pourrait en discuter.

Autre chose, vous avez parlé de l'état de la voie Valence--Saragosse, mais même si nous on a tout à faire entre Bedous et

Canfranc, malgré tout, le côté Canfranc--Huesca, à partir de Huesca ça roule, mais de Canfranc à Huesca, il y a quand même pas mal de choses à faire encore.

Ramón Adé. — Je ne vais pas entrer dans la technique, je ne vais pas annoncer des nouvelles que je ne peux pas donner aujourd'hui, à bref délai apparemment il y aura des nouvelles au mois de février, mais je ne vais pas m'aventurer dans des données que je ne peux pas faire, on va attendre les prochains événements, comme on les a eus en 2016, à bref délai, apparemment on va avoir les éléments, sur les prochains pas à donner.

L'animatrice. — Mais vous confirmez que la partie entre Huesca et Canfranc, est quand même sous-dimensionnée et qu'il va falloir de grands investissements.

Ramón Adé. — Il y a de gros investissements, j'ai des informations mais que je ne vais pas donner aujourd'hui, moi. L'investisseur de la société c'est le gouvernement de l'Aragon, je sens qu'il y a un vrai intérêt à ça. Ce qui est très important c'est que les bases sont posées, il y a quelques mois le président de l'Aragon, et le président de la Région Aquitaine, sont allés à Bruxelles, donc il y a un grand intérêt et on va avoir des nouvelles dans les prochaines semaines.

Une intervenante. — Justement, je voulais vous demander dans quel cadre de projet transfrontalier peut rentrer, cette partie de résolution de certains problèmes, qui sont notamment les problèmes financiers, on nous dit que ça va être envisagé rapidement, parce que je pense que l'on doit passer du rêve à l'aspiration et de l'aspiration à la réalité, ça fait non seulement rêver dans l'immédiat tout ce que vous nous avez présenté, et je vous parle, en tant que référent de projets transfrontaliers, ça fait 10 ans que je travaille entre Pau, Huesca et Saragosse, à rencontrer des personnes, pour justement travailler, et je me dis quand même, quel est le rôle des financements européens, que l'on attend pour développer ou déboucher cette partie de Canfranc.

Ramón Adé. — Comme vous le disiez ce n'est pas moi qui vais donner les solutions. Évidemment on a le choix, voyez de la Commission Européenne pour pouvoir accomplir ces infrastructures et développer la ligne, ça c'est clair et net. Moi, les données, je ne pourrais pas les donner.

Robert Claraco. — Deux remarques, la première c'est que l'on a un vrai problème qui s'est révélé tout à l'heure, avec le céréalier qui a assisté à nos travaux, on va vers une perte de compétitivité, avec la route qui à l'évidence risque de faire perdre le trafic de céréales à Canfranc, et sur l'ensemble de mes clients on est en train de s'orienter vers la multimodalité pour éviter les ruptures de charge. On peut imaginer déjà aujourd'hui pour faire un démarreur : il faut que vous ayez des containers *Open Top* et que ces containers *Open Top* qui montent déjà à Canfranc sur des camions : il faut qu'ils montent sur des wagons !

Ramón Adé. — Oui.

Robert Claraco. — Et le deuxième point c'est que, comme Barcelone s'est installée à Toulouse, je crois qu'il faut un peu équilibrer les choses et vous connaissez très bien le dispositif, est-ce que *TMZ* peut venir s'installer à Lacq, ou à Mourenx, et est-ce que vous êtes en capacité pour participer à un projet commun, où vous, déjà vous collecteriez les opérations, parce que, on est dans la numérisation des documents, vous allez avoir le terminal déporté, nous assister sur vos logiciels, avoir les dédouanements, les mises en douanes, la gestion du Terminal et commencer virtuellement, même si le train ne monte que jusqu'à Canfranc aujourd'hui et partant de là, peut-on envisager que cette structure économique, qui se serait assise des deux côtés des Pyrénées, elle puisse prendre en charge une unité de gestion de la ligne, avec d'un côté, l'OFP Sud-Ouest qui serait en appui et votre partenaire, qui peut être un privé, ou un organisme autre afin de développer déjà une dynamique de démarrage.

L'animatrice. — Excusez-moi, les containers *Open Top* ?

Robert Claraco. — Des containers *Open Top*, c'est simplement des caisses mobiles qui sont des bennes à céréales, avec une bâche dessus, ça veut dire, ça coûte 3 500 € de plus qu'un camion conventionnel, au lieu de vider la marchandise dans les silos du Canfranc puis dans le train, on prendrait simplement la benne du camion on la poserait sur le train, et puis on pourrait avoir une gestion déportée chez *TMZ* et de là, ce qui est important, c'est qu'on va rayonner non seulement vers Saragosse et Barcelone mais on va pouvoir gérer d'autres clients, parce qu'il y en a du côté de Madrid, il y en a de partout et ça donnerait un tonnage intéressant à vos trains.

Ramón Adé. — Pour la première question, c'est une bonne question, parce que moi je travaille déjà sur cela, donc on parle avec les principales compagnies qu'il y a à Saragosse, c'est une réa-

lité, il y a la possibilité de l'*Open Top*, mais il y a d'autres possibilités intermodales, avec le chargement des valves, des liners, il y a plusieurs possibilités et moi j'ai demandé, mais j'ai beaucoup d'expérience dans ce type de transport, donc on va travailler, c'est un des objectifs pour 2017, j'ai pris des contacts avec ce monsieur qui est très intéressé, le chargeur de céréales et avec vous aussi, si vous voulez, on peut discuter, parce que c'est un des objectifs à développer à *TMZ*, et parce que en plus, on est très bien placé, voyez on est à côté de Arrabal et pour faire des opérations, ça serait assez simple.

L'animatrice. – Et alors la possibilité de vous installer à Lacq c'était la deuxième question, à Lacq ou Mourenx ?

Ramón Adé. – Pourquoi pas, à discuter, comme vous disiez, le port de Barcelone s'est installé à Toulouse à l'époque, port de Barcelone est donc le précurseur de *TMZ*, c'est donc à discuter, pourquoi pas ?...

Jean-Pierre Soustre. – Tout d'abord je voudrais rebondir sur les transports *Open Top*, dont vient de parler M. Claraco, j'avais connu ça sur un projet en Indonésie. Ça existait en 1987 sur l'Île de Java, transport de charbon à acheminer d'un port vers un terminal ou des terminaux routiers, par containers *Open Top*, qui évitaient toute manipulation du charbon, et tout déchargement ; donc si c'est une technique qui est connue depuis assez longtemps, je ne comprends pas pourquoi on ne l'utilise pas en France, voire en Europe, c'est fantastique comme technique, vous avez juste la caisse à transférer d'un wagon vers un véhicule, ça doit être trop simple.

Ramón Adé. – On a pas mal d'*Open Top*, ce n'est pas une option, je ne pourrais pas vous donner de pourcentage, on les voit, il y a une zone aussi pour les *Open Top*, on y travaille.

Jean-Pierre Soustre. – Alors vous peut-être, mais je n'ai pas le sentiment, qu'on pratique beaucoup ça en France, alors ça c'était pour rebondir sur ces fameux *Open Top* et ma question on a tout de même le problème d'écartement à régler, alors je sais qu'on a un écartement jusqu'à Huesca, en voie normale et à votre terminal ?

Ramón Adé. – À notre Terminal, si je vous montre, vous voyez la voie principale, là, et, à côté, on a la voie internationale, on pourrait l'installer rapidement et sans aucun problème, sans infrastructure, c'est pourquoi comme je vous dis, dans la prochaine année ça doit être *TMZ*, parce que *PLAZA* de par sa situa-

tion, la connexion naturelle de Canfranc c'est *TMZ*. C'est *TMZ* et pour l'investissement, ça sera pas un grand investissement pour la connexion avec l'international, ça sera pas un problème.

Un intervenant. – En parlant de containers *Open Top*, est ce qu'on ne pourrait pas imaginer par exemple que, un *OFP* ici, dans le Sud-Ouest, fasse des trains entre Bedous et les terminaux céréaliers, que les terminaux en attendant la réouverture jusqu'à Canfranc, fassent la navette entre Bedous et Canfranc et qu'après elles soient rechargées entre Canfranc et Martorell.

Ramón Adé. – C'est ce que l'on dit avec M. Claraco, c'est un projet avec lequel *TMZ* travaille déjà avec les céréaliers de l'Aragon, c'est bien la journée aujourd'hui, parce que j'ai contacté un céréalier du sud de la France, c'est une possibilité d'acheminer les unités de traitement intermodal jusqu'à Canfranc et, depuis Canfranc arriver à *TMZ*, ou à Martorell. À Martorell ce n'est pas évident parce c'est une usine ou l'intermodalité n'est pas mise en place, il faut un investissement plus important, donc c'est un peu plus compliqué, mais à Saragosse, où on a notre Terminal intermodal d'Espagne, pourquoi pas, c'est une possibilité, tout à fait réalisable.

Jean. – On n'a pas évoqué, ça m'a étonné, on a très peu parlé de la *LGV* qui s'arrête aujourd'hui à Dax, est-ce que le prolongement de la *LGV*, au Pays basque, pour la traversée au Pays basque, serait une nouvelle donne économique pour le projet Canfranc et comment est-ce que cette hypothèse est intégrée dans l'étude du projet Canfranc ?

Ramón Adé. – La Grande vitesse via Canfranc pour Dax, je n'ai pas beaucoup d'éléments, je ne pourrais pas vous dire...

Jean. – On va poser la question à M. Uthurry, mais est ce qu'il y a quelqu'un ici qui aurait des éléments de réponse ?

Christian Broucaret. – Nous, tout ce qu'on en sait, c'est que les trains de voyageurs qui passeront sur la *LGV*, alors d'abord il y a deux choses : la première chose qu'il faut voir, c'est que la ligne entre Dax et l'Espagne, la ligne nouvelle, n'est pas une ligne *LGV*, c'est une ligne mixte qui ne roule qu'à 250 km, donc on pourra éventuellement faire passer des trains de fret entre Dax et la frontière espagnole à l'écartement international, ça c'est la première chose, la deuxième chose c'est qu'il est évident que les trains qui passeront sur cette ligne, permettront de dégager des sillons sur la ligne classique, mais la ligne classique elle a quand même l'inconvénient de passer au milieu des

habitations, au milieu du BAB et il vaudrait peut-être mieux privilégier des circulations voyageurs pour l'urbanisation San Sebastián-BAB, plutôt que de faire passer des trains de marchandises, ça je pense que c'est la première réponse que l'on peut vous faire, qui est une réponse purement technique, à moins que Robert Claraco ait une autre vision des choses.

Robert Claraco. — Tout simplement dans une étude du Comité Économique et Social de l'Aragon, on nous a fait étudier l'option grande vitesse sous le Canfranc, mais dans tous les cas, il faut la justifier, c'est-à-dire que d'abord il faut démarrer la ligne et une fois la ligne démarrée, si le trafic le justifie, après on la monte en puissance et on justifie une traversée sous les Pyrénées, qui serait sous le Somport, donc c'est une ligne à 200-220 à l'heure qui débouche ici à Bedous et qui rejoint Dax, et donc on est sur une demi-heure et quelques.

Jean. — Et lorsqu'on étudie l'économie de ce projet, quelle est effectivement l'hypothèse concernant *LGV* ?

Christian Broucaret. — C'est-à-dire ?

Jean. — Est-ce qu'on raisonne *LGV* ou pas ?

Christian Broucaret. — Il l'a dit. Si on écoute bien ses propos et globalement les propos de la journée, on aurait tous la sensation, que le Canfranc serait plus une ligne dédiée aux marchandises qu'aux voyageurs, certes, on peut faire coexister les deux, il ne faut pas prioriser l'un par rapport à l'autre, de toute façon il y a suffisamment de capacité, pour faire passer — je vous l'ai dit — ; il y a quand même une étude suisse qui dit que l'on peut faire passer 30 trains par sens, on peut arriver un peu à tout faire coexister.

Après, M. Sasal l'a dit, il y a un problème, c'est que si on priorise un peu trop les voyageurs, on va faire le train la nuit, donc le bénéfice va être moindre, mais je pense qu'on peut déconnecter le GPSO du Canfranc, ce n'est pas la même pertinence, ça y fait, je vais vous dire pourquoi, je vous l'ai dit en préambule, ce que donc je pense, et n'ont pas vu les Basques du BAB, c'est que si on fait passer plus de trains de marchandises par Biarritz, Anglet, Bayonne, Hendaye, les passages à niveau ils vont être souvent fermés d'accord, et il y aura plus de bruit.

Alain Cazenave-Piarrot. — Il y aura les Basques.

Christian Broucaret. — Les Basques, ils sont dans l'Europe, on en a parlé à midi, on ne va ne pas parler des Basques.

Il semblerait plus logique de faire passer plus de trains de voyageurs sur le BAB, jusqu'à San Sebastián, parce que cette urbanisation, elle est quand même extrêmement peuplée, et il n'y a pas de transport en commun en site propre, c'est extrêmement compliqué, parce qu'on le voit bien même, le bus à haut niveau de service qui est fait dans le BAB, il aura une efficacité quasi nulle, en tout cas pour moi, enfin ça a le mérite d'exister, et l'avantage de la LGV qui n'en est pas une, je vous le rappelle bien, puisque entre Dax et Bayonne c'est une voie mixte à 250, ça permettra certes de faire passer des trains de marchandises, mais surtout de dégager des sillons sur la voie du BAB, voyez, or ce n'est pas le sujet du Canfranc.

Un intervenant. – Juste une information, au sud de Bordeaux d'abord c'est à budgéter, ça c'est à budgéter, et au sud de Dax je suis désolé, mais le projet GPSO tel qu'il a été mis à l'enquête, il s'arrête à Dax, c'est juste une parenthèse.

Point barre... on revient au Canfranc.

L'animatrice. – On peut s'arrêter là avec la conclusion du président du CRÉLOC organisateur de cette journée et Jean-Luc Palacio.

Jean-Luc Palacio

Mesdames, Messieurs,

Il me revient la lourde tâche de clore cette journée.

Je vous avoue que cet après-midi, j'ai été un peu surpris parce que, finalement, les débats ont ouvert bien plus de perspectives que je ne l'aurais cru.

En 1986, une équipe s'était réunie pour créer une association, le CRÉLOC, en partant d'une idée simple : « L'Espagne et le Portugal rentrent dans le marché commun, c'est donc une opportunité idéale pour rouvrir le Canfranc qui est fermé depuis 15 ans ».

Au début, on leur prêtait une oreille distraite... sauf au moment des élections. Mais, petit à petit, l'idée a fait son chemin, en France comme en Espagne et, depuis le 26 juin 2016, le train est revenu à Bedous, en vallée d'Aspe. Une première étape vers la réouverture complète.

Ce matin, nous avons parlé des questions techniques. Nous avons pu entendre, vous comme moi, qu'il existe des moyens techniques de faire passer du fret et des voyageurs sur cette ligne de montagne. Ce qui tord un peu le cou aux quelques idées reçues trop souvent serinées par les détracteurs du projet de réouverture, du type « *ce n'est pas possible, le train va se coincer dans les tunnels...* ».

Cet après-midi, nous avons eu quelques éléments techniques complémentaires et, surtout, des éléments économiques. Ces éléments nous ont été apportés par un opérateur ferroviaire et par un entrepreneur et, ma foi, cela ouvre des nouvelles perspectives dans le dossier du Canfranc.

Il y a, me semble-t-il et par-dessus tout, une conjonction entre les temps administratifs, les temps politiques, les temps associatifs et les temps entrepreneuriaux. Ce que je retiendrais de cette journée d'études, c'est le constat que, depuis un ou deux ans, nous sommes tous dans le même tempo.

Les régions Aragon et Aquitaine (devenue Nouvelle Aquitaine) travaillent d'arrache-pied pour réussir la réouverture du Canfranc. Après la réouverture de la section Oloron-Bedous, le 26 juin 2016, elles se sont mises au travail dès le mois de juillet 2016 pour entamer les démarches auprès de Bruxelles. Elles ont été reçues au Parlement Européen et par des membres de la

Commission Européenne. Elles vont déposer un dossier dans quelques semaines, cela été rappelé par le vice-président de la Région Nouvelle Aquitaine en charge des questions économiques, M. Bernard Uthurry. Nous avons de bonnes raisons de penser que le projet du Canfranc va retenir l'attention des instances européennes.

Le schéma ferroviaire européen concerne essentiellement les axes côtiers – les fameux « corridors ferroviaires européens », atlantique et méditerranéen. Mais, M. Ramón Adé [directeur de la plateforme logistique *tmZ*] le disait tout à l'heure, « si jamais on augmente le trafic ferroviaire, on va avoir des problèmes ». Nous allons avoir absolument besoin de nouvelles sorties ferroviaires entre la péninsule ibérique et l'Europe.

Le Canfranc est là ! C'est ce que nous disons depuis des années au CRÉLOC.

Il était donc important que l'on puisse organiser cette journée ; au CRÉLOC, nous en avons besoin, « pour nous remettre un petit peu les neurones en place », si je puis dire, après les festivités et les bulles de champagne du mois de juillet 2016. Nous avons besoin de consolider ce que nous disons depuis des années, de le consolider sur un plan technique comme sur un plan économique.

Je pense que demain, lorsque le CRÉLOC parlera à nouveau du Canfranc et qu'il interviendra dans le débat public, je pense que notre voix portera un peu plus, un peu plus largement et un peu plus loin qu'hier.

Je voudrais, avant de conclure cette journée, remercier ici tous les intervenants : messieurs Robert Claraco, Ramón Adé, Laurent Sasal, Christian Broucayet, Patrick Marconi et Jean-Pierre Soustre. Sans oublier M. Mohamed Amara, président de l'Université de Pau et des Pays de l'Adour qui nous accueille aujourd'hui, ainsi que M. Jean-Paul Brin, adjoint au maire de Pau et M. Bernard Uthurry, vice-président de la Région Nouvelle Aquitaine, en charge des questions économiques. Ils ont accepté de venir lorsque nous les avons sollicité. Ils ont pu nous présenter leur vision du Canfranc, avec toutes les promesses que la réouverture du Canfranc aurait pour notre région, économiquement, culturellement, socialement... et humainement.

Remercier aussi les deux modérateurs qui ont bien voulu animer ces débats. Sans oublier toutes celles et tous ceux qui, au CRÉLOC, se sont investis sur l'organisation de cette journée, ce qui n'a pas toujours été simple. Sans ces « petites mains », rien n'aurait été possible.

Et, « last but not least », vous remercier, vous qui avez participé à cette journée. Que vous soyez élus municipaux, départementaux et régionaux, responsables ou simples militants associatifs, acteurs du monde économique, ou simples auditeurs, j'espère que, comme nous, vous aurez appris des choses et que cela aura modifié votre vision de l'utilité du Canfranc, si besoin était.

Car cette journée marque un changement d'échelle. Avant, nous parlions de la ligne Pau--Canfranc. À partir d'aujourd'hui, il faudra désormais parler de la ligne internationale Pau--Canfranc--Saragosse. Nous sommes d'abord et avant tout sur une échelle régionale, celle de l'Aragon et de la Nouvelle Aquitaine. Mais nous sommes aussi bien au-delà puisque, comme le disait M. Ramón Adé, Saragosse est connectée au monde par le port de Barcelone, via ses plateformes logistiques.

Et ce changement d'échelle, ne serait-ce que ça, c'est déjà beaucoup !

Il faudra sans doute encore quelques années pour voir le début des travaux, pour que cette ligne fonctionne et qu'elle soit exploitée au mieux de ses capacités. Mais je pense que c'est bien parti. Je ressors de cette journée, à titre personnel, plutôt optimiste.

Il faudra que l'on revienne dans quelques temps, à tête reposée, sur tout ce que l'on a pu entendre aujourd'hui. Nous publierons les Actes de cette journée et nous les mettrons à disposition des adhérents du CRÉLOC, bien sûr, mais aussi bien au-delà, auprès de toutes les personnes qui, présentes ou non, ont manifesté leur intérêt pour cette journée. À tous points de vue (culturel, économique, social), nous pouvons néanmoins nous dire que tant d'un point de vue économique que d'un point de vue environnemental, la réouverture du Canfranc prend un relief tout à fait nouveau.

J'ai eu l'occasion de le dire au mois de juillet dernier, lors de l'inauguration officielle, le retour du train à Bedous est une première étape sur le chemin de la réouverture complète. La deuxième, ce sera le rétablissement de la ligne entre Bedous et Canfranc, 33 km. Une troisième étape consistera en la mise à niveau européen de la ligne entre Pau, Canfranc et Saragosse.

À ce jour, des investissements sont d'ores et déjà prévus : maintenir et entretenir la voie entre Huesca et Canfranc et, surtout, la préparer à recevoir le troisième rail qui permettra de ne pas avoir de rupture de charges à Canfranc, comme c'est le cas aujourd'hui. Le gouvernement espagnol a annoncé un inves-

tissement de 80 000 000€ d'ici à 2020. Le dossier du Canfranc n'est pas au point mort en Aragon et en Espagne !

Au-delà des interventions programmées, il y a eu des rencontres aujourd'hui. Des acteurs ferroviaires et économiques ont pu échanger ; ils ont commencé à échafauder des hypothèses de travail en commun. Ce qui est déjà en soi une excellente chose. Il faudra encore beaucoup de rencontres, beaucoup de travail pour que cela débouche sur du concret pour le Canfranc, mais la machine est en route. Patience !

Nous pourrions nous dire, plus tard, que des relations commerciales sont nées ici, ce 11 janvier 2017. Lorsque nous en verrons la concrétisation, dans la presse ou ailleurs, nous pourrions nous dire, « On y était, on y était le jour où ça s'est dessiné, où ça s'est mis en place. »

Pour nos régions, il est important d'avoir ou plutôt de retrouver ce lien ferroviaire. Nous allons le retrouver, j'en suis persuadé, j'en suis convaincu, parce qu'il y a ce que je disais tout à l'heure par rapport aux temps administratif, politique et autres : il y a une conjonction, les temps coïncident.

Les astrophysiciens appellent cela « alignement de planètes ». C'est ce à quoi nous assistons en faveur de la réouverture complète de la ligne ferroviaire internationale Pau--Canfranc--Sara-gosse. Après cette journée, nous devons les uns et les autres, à la place où nous sommes et où nous serons, diffuser aussi cet enthousiasme, ces arguments et ces informations pour pouvoir fédérer le plus grand nombre possible de personnes autour du projet du Canfranc.

Les décideurs politiques régionaux, tant aragonais que nouveaux aquitains, ont réussi à se parler et à construire ensemble pour ce projet de réouverture. Ces efforts sont à saluer. Au CRÉ-LOC, nous sommes conscients des efforts que ces relations imposent. C'est difficile, mais c'est faisable. Découvrir une autre culture, pratiquer la langue de l'autre, c'est également un défi enrichissant. Au CRÉLOC, nous avons la chance d'avoir, depuis le début, des militants parfaitement hispanophones, ce qui simplifie beaucoup nos relations avec la CREFCO, et ses militants francophones.

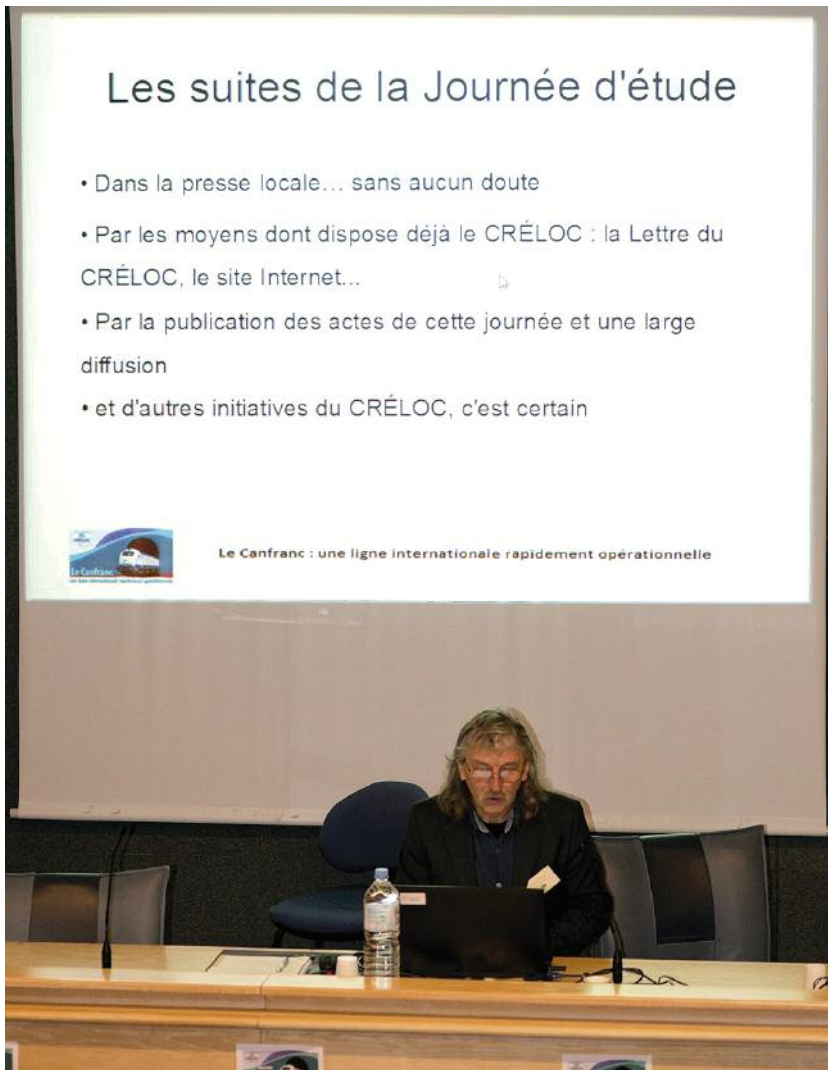
Cette dynamique régionale, dont on ne peut que se féliciter, nous pouvons surtout espérer qu'elle sera aussi bientôt celle des gouvernements français et espagnol. Ils ont manifesté leur intérêt pour le dossier qui sera déposé début février dans le cadre du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE). Espérons qu'ils continueront à appuyer ce projet et qu'ils le porteront, avec

d'autres, jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'à la réouverture... on va dire en 2023. En 2023, à Saragosse, on se donne rendez-vous à la gare de Saragosse ou à Arrabal sur la plateforme de TMZ ou à PLAZA.

D'ici là, encore un grand merci à tous, au nom du CRÉLOC. Je pense que cela en valait la peine, et que vous ne regrettez pas votre journée ! Nous aurons sûrement d'autres occasions de nous revoir et de poursuivre ensemble ces travaux intellectuels et pratiques si stimulants !

Merci à tous pour votre attention !

Jean-Luc Palacio, président





Un aspect de l'assistance dans l'amphithéâtre de la Présidence
à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour

Photo José Gomez



Participants et organisateurs de la journée

De gauche à droite :

Ramón Adé, Christian Broucaret, Patrick Marconi, Yves Lepel-Cointet,
Régine Péhau-Gerbet, Jean-Pierre Soustre, Jean-Luc Palacio,
Michel Rodes, Astrid Danguy, Laurent Sasal, Robert Claraco
et Alain Cazenave-Piarrot

Photo José Gomez



Ce janvier 2018, au-delà de Bedous, on débroussaille activement la ligne.
La direction est bien celle de Canfranc.



Janvier 2018, au-delà de Bedous.
On remarque que l'engin dispose de roues à boudin relevables
il est donc spécialisé dans les voies ferrées.



Janvier 2018, au-delà de Bedous.
L'engin qui abat la broussaille et les arbres
permet aussi de ranger les fagots.



Photos de Gérard Lopez

Janvier 2018, au-delà de Bedous.
Il ne faut pas moins de deux engins
pour que la ligne soit rapidement opérationnelle.

IMPRIMÉ EN
JANVIER 2018
CHEZ
ICN
à
ORTHEZ
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES
Cité du Livre

ISBN : 978-2-35519-659-1