La République DES PYRÉNÉES

Samedi 7 mai 2016

Aller jusqu'à Canfranc ?

DÉBAT LA RÉP/L'ÉCLAIR Qu'attendre du projet de voie ferrée Oloron - Canfranc? Ses partisans y voient une possibilité de dynamiser le transport de marchandises, quand les opposants s'inquiètent de coûts « exhorbitants, pour des retombées ridicules ».

Essayer de faire s'entendre deux Haut-Béarnais sur l'utilité de la voie Oloron-Canfranc, c'est un peu comme tenter de manger un bol de garbure sans les mains : difficile et périlleux. Arrêtée depuis 1985, la voie devrait à nouveau être rouverte jusqu'à Bedous à partir du 26 juin. Pour se rendre à Canfranc, il faudra encore patienter un petit moment, au moins le temps de trouver des financeurs.

En Haut-Béarn, deux associations se crêpent le chignon depuis des années sur le sujet du retour de la voie ferrée en vallée d'Aspe. D'un côté, le Croc (Comité contre la réouverture de la Oloron-Canfranc), dont le président Georges Manaut juge que la réhabilitation du train jusqu'à Canfranc « aurait un coût pharaonique, pour des retombées économiques absolument ridicules. » Les partisans du Croc ont l'habitude de chicaner avec les membres du Creloc (Comité pour la réouverture de la Oloron - Canfranc), qui voient dans cette ligne transfrontalière « l'opportunité de dynamiser le trafic de marchandises entre l'Espagne et la France », selon le président de l'association Jean-Luc Palacio. « Quant au coup prétendument élevé de l'infrastructure, n'exagérons rien : 400 millions d'euros équivalent à la construction d'une dizaine de kilomètres d'autoroute. »

Qu'attendre de l'ouverture prochaine de la ligne Oloron-Bedous ? « Rien du tout, martèle Georges Manaut. Les bus qui effectuent les allers-retours d'Oloron à Canfranc en passant par Bedous sont quasiment vides. Il y aura peut-être un effet de curiosité lié au train pendant quelques semaines, mais ensuite, je peux vous assurer que les wagons resteront vides. » « Les acteurs du tourisme locaux se préparent déjà à l'arrivée de la ligne à Bedous pour développer l'offre touristique, réplique Jean-Luc Palacio. L'arrivée du train va dynamiser l'attrait de la vallée ». Cependant, pour le président du Creloc, l'intérêt de cette ligne dépasse celui de la vallée d'Aspe. « Même s'il pourrait créer quelques emplois localement il faut envisager ce projet à une échelle plus vaste. La ligne devrait davantage s'inscrire dans un projet transfrontalier de transport des marchandises entre les villes de Toulouse, Saragosse, Valence... » Un point de vue utopique, selon Georges Manaut. « Les rails ont perdu de leur compétitivité par rapport à la route. Ce n'est plus du tout intéressant d'un point de vue économique de transporter des marchandises via la voie ferrée. »

Pour Georges Manaut, « ce trajet est un non-sens historique : Madrid a choisi d'emprunter cette voie pour éviter d'être embêté par les indépendantistes catalans et basques ». « La construction d'une voie, C'est toujours une affaire à la fois technique, économique et politique », lui répond Jean-Luc Palacio. Ce sera d'ailleurs encore le cas pour la Oloron-Canfranc, toujours à la recherche de financeurs pour sa réouverture. « Si les Etats financent, l'Europe financera », affirme Jean-Luc Palacio. « Cette ligne ne fait pas partie des priorités de l'Europe », estime quant à lui Georges Manaut.

GILDAS BOENNEC

CONTRE

« Le transit sera minime »

Aucun service de l'Etat n'a produit un avis favorable sur ce projet depuis 46 ans, alors que 11 millions d'euros d'études ont été dépensés pour la réhabilitation de cette voie ferrée. On veut investir des sommes pharaoniques pour une ligne dont l'intérêt économique est loin d'être assuré. J'évalue la construction de la ligne Pau - Huesca à 1,2 milliard d'euros. Un coût énorme, pour un transit de marchandise qui serait minime. Il n'y a plus de trafic de marchandise en train : le train a perdu de sa compétitivité. Pour ce qui est du trafic de voyageurs, n'en parlons pas : c'est comme si on projetait de construire une piscine olympique pour seulement un ou deux baigneurs. Les bus qui circulent entre Oloron et Canfranc sont quasiment vides. Entre Saragosse et Huesca, seulement 37 passagers voyagent tous les jours. Les autoroutes sont gratuites en Espagne, alors pourquoi s'embêter à prendre le train ? C'est une naïveté de penser que la voie ferrée va enlever les camions de la vallée d'Aspe. Le transport de marchandise par train est trop cher et pas commode. De plus, la déclivité de la voie est un sérieux handicap : il sera possible de convoyer des wagons de 600 tonnes pas plus. A Pau ou Hendaye, ce sont des trains de 1 700 tonnes qui circulent. Je ne comprends pas pourquoi la Région se refuse à publier son étude de rentabilité de cette voie ferrée. On se demande même si celle-ci a jamais été effectuée ! ■

Georges Manaut, président du Comité contre la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc.

Jean-Luc Palacio, président du Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (Creloc).

© GILDAS BOENNEC

POUR

« Il y a un trafic à exploiter »

Le Creloc milite depuis 1986 pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc. Aucune opposition technique ne s'oppose à ce projet, malgré les contraintes topographiques. La ligne donnera une certaine attractivité touristique à la vallée d'Aspe, mais c'est à plus grande échelle qu'il faut concevoir l'intérêt de la Oloron-Canfranc. Ce n'est pas le trafic des voyageurs qui va faire marcher la ligne jusqu'à Canfranc, mais le transport de marchandises. La SNCF avait fermé cette ligne car le tonnage était devenu ridicule, mais les relations économiques entre l'Espagne et la France ont considérablement évolué : aujourd'hui, il y a désormais un trafic à exploiter à grande échelle, de Saragosse à Toulouse. Saragosse devient un carrefour logistique. On aura besoin du développement des rails pour organiser le convoyage. En 20 ans, le trafic a considérablement augmenté, et le transport des marchandises par camion sature les routes dans la vallée d'Aspe. Il faut y remédier, en trouvant des voies de transport alternatives. En 1979 je mettais 15 minutes entre Oloron et Sarrance. Aujourd'hui, je mets 25 minutes à cause de l'augmentation du trafic.

Il y a aussi des aspects environnementaux qu'on ne doit pas négliger. De plus en plus, on cherche des solutions pour réduire notre consommation en énergies fossiles : le train est un moindre mal. On nous parle souvent du coût exorbitant de cette infrastructure, mais n'exagérons rien : 400 millions d'€ équivalent à la construction d'une dizaine de kilomètres d'autoroute. ■