

# Rouvrir Canfranc, acte fort de la nouvelle donne pyrénéenne

PAR ALAIN CAZENAVE-PIARROT



En gare de Bedous le 19 juin 2020, un autorail X73500 s'apprête à descendre sur Pau. Le butoir au premier plan marque le début des 33 kilomètres restant à rouvrir jusqu'à Canfranc, © A. C.-P.

Dans le numéro précédent, l'article de Michel Le Gall, « Pourquoi rouvrir la ligne Pau-Canfranc ? », a suscité de nombreuses réactions. Alain Cazenave-Piarrot, président du Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC) expose à présent ses arguments.

*La rédaction*

Pour le franchissement des Pyrénées entre le Béarn et l'Aragon, mettre en balance le rail, dont l'emprise existe, et la route, éventreuse de montagne, relève d'une vision tout à fait obsolète, aussi bien au point de vue environnemental qu'économique ou patrimonial. En se questionnant sur la pertinence du chemin de fer entre Pau et Saragosse, est-il bien sérieux, dans le cadre de la transition écologique en cours, de prôner le développement de projets routiers ? Ceux-ci dénaturent l'environnement et engendrent bien des nuisances avec les émissions de CO<sub>2</sub>, le bruit, leur non-insertion dans les paysages montagnards de la vallée d'Aspe et de l'Aragon. Voudrait-on transposer ici ce qui se passe dans celle de Chamonix ?

## UN ATOUT ENVIRONNEMENTAL MAJEUR

La circulation d'un train de 1000 tonnes équivaut à celle d'une trentaine de camions de 44 tonnes à pleine charge. Le camionnage ne saurait assurer de manière satisfaisante l'entière maîtrise du transport de fret, dès lors qu'il s'agit de préserver l'environnement des Pyrénées. Qu'en penseront les riverains ? Préféreront-ils entendre dans leur étroite vallée le bruit de 30 camions comparé à celui émis par le passage d'un seul train ?

Que penser de la sécurité routière ? Le dramatique accident du camion, survenu le 27 juillet 2018 qui entraîna la mort atroce du conducteur d'un camion espagnol, impliquait des matières dangereuses. Il témoigne de l'insécurité permanente qui prévaut en vallée d'Aspe, d'autant que l'on constate que nombre de ces véhicules ne respectent guère les limitations de vitesse. Que penser également de la circulation de tels poids lourds en hiver sur une route souvent verglacée ? Pour sa part, le train respecte scrupuleusement les limitations de vitesse, grâce à la signalisation du type ETCS (European Train Control System), nouveau standard de signalisation pour les lignes ferroviaires, imposé par les instances européennes. Quand bien même, un conducteur omettrait de respecter la vitesse limite autorisée, les automatismes de signalisation embarquée du train réagiront immédiatement, afin de rendre impossible toute survitesse.

La vision de M. Michel Le Gall mérite d'être confrontée aux exigences actuelles d'une politique des transports adaptée à l'environnement. L'objectif de décarboner les transports constitue dorénavant un des impératifs majeurs du siècle. En premier lieu la vallée d'Aspe, sur 50 km se caractérise par une richesse naturelle exceptionnelle et fragile, un Gave Natura 2000, une flore, une faune emblématique, des espèces rares. Cette même vallée est affectée au quotidien par la pollution chronique des poids lourds : jusqu'à 500 par jour. Par ailleurs, les pollutions accidentelles liées aux transports de matières dangereuses, se révèlent chaque fois catastrophiques : camions au ravin, mort d'homme, décharge chimique dans le gave où la vie aquatique est détruite sur plusieurs kilomètres. La question des coûts externes du transport routier doit être prise en compte : pollutions, gaz à effet de serre, bruit, usure des chaussées. À l'heure du Green Deal, on ne peut plus miser sur des camions qui en montant consomment 40 litres de gazole aux 100 km alors que la ligne de Canfranc, fut alimentée dès sa mise en service avec l'hydroélectricité produite localement.

Rouvrir le Canfranc aux normes ferroviaires du XXI<sup>e</sup> siècle permet de réconcilier l'écologie avec l'économie.

## LES POSSIBILITÉS TECHNIQUES D'UN CHEMIN DE FER MODERNE

L'électrification de la ligne en courant 25 000 volts s'imposera pour un coût modéré. Une ou deux sous-stations d'alimentation en énergie suffiront pour le trajet de Pau à Canfranc avec installation d'une caténaire légère. Le bilan des consommations en électricité sera bien inférieur à celui des camions. Il apparaît ainsi que les économies réalisées en termes de consommation d'énergie permettront à moyen terme de rembourser totalement l'investissement nécessaire à l'électrification.

Malgré quelques rampes d'une valeur maximale de 4,5 % - 7,7 km, répartis en sept tronçons disjoints, tous situés dans la partie haute de la vallée d'Aspe-, les simulations opérées par le CRELOC démontrent qu'un train de fret d'un tonnage de 1000 tonnes peut être acheminé de Pau à Bedous au moyen d'une seule locomotive. L'assistance d'une seconde machine ne s'avère nécessaire que sur les 33 km reliant Bedous à Canfranc, et ce, pour les deux sens de circulation.

À cet effet, le CRELOC met en exergue deux types de locomotives qui seraient aptes à la traction des trains de marchandises d'un tel tonnage. Les locomotives électriques 25 000 volts d'Europorte BBB 9700 à trois bogies de deux essieux d'une puissance de 9 400 chevaux, peu agressives pour la voie dans les courbes, ainsi que les récentes locomotives Eurodual du constructeur Stadler. Ces dernières locomotives, bimode, sont aptes à circuler sous tous courants ainsi qu'en diesel si absence de caténaire. Cette dernière possibilité est très intéressante pour desservir les clients embranchés dont les voies ne sont pas électrifiées. Les performances de tels engins sont les suivantes : puissance de 8 800 chevaux sous 25 000 volts, de 5 800 chevaux sous 15 000 volts, de 3 600 chevaux en mode autonome, vitesse maximale 120 km/h, configuration d'essieux avec deux bogies de trois essieux chacun, procurant à l'engin une très bonne adhérence. Par ailleurs, ces locomotives peuvent être dotées d'essieux orientables, afin de préserver le bon état de la voie dans les courbes prononcées. Une première locomotive de ce type tracte des trains d'eau minérale entre les Vosges et Arles.

Les estimations de trafic qui rabaisseront à 600 000 tonnes annuelles sont très en dessous de celles évaluées par des cabinets spécialisés reconnus et qui prévoient, quant à elles, 1,5 million de tonnes possibles. Le transport par conteneurs devra être privilégié dans la mesure du

possible, permettant ainsi des transferts aisés entre le rail et la route pour des destinations terminales.

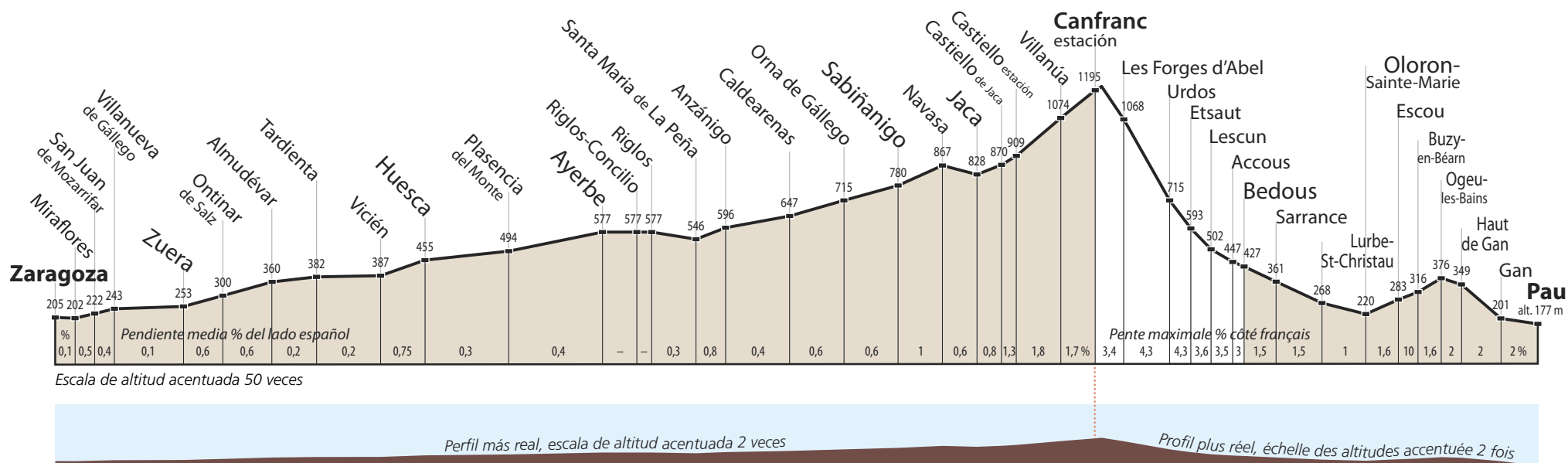
N'oublions pas, enfin, de réfuter un infox qui fait florès au sujet des wagons qui pourraient se « coincer » dans le tunnel hélicoïdal de Sayerce. Chacun doit être totalement rassuré sur ce point !

## DE SOLIDES ARGUMENTS ÉCONOMIQUES, TOURISTIQUES ET POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les détracteurs de la réouverture sous-estiment les potentialités économiques, mais aussi touristiques, structurantes de la ligne. Ils en restent encore, et toujours, avec la vision du train de maïs de 1970, dont l'accident rompit le pont de l'Estanguet.

Au plan économique le chemin de fer de Canfranc doit être considéré sur les 311 km de Pau à Saragosse en terme de tracé, et bien au-delà pour la zone de chalandise. Il peut ainsi absorber la majeure partie du trafic camion, qui encombre actuellement la RN 134 en vallée d'Aspe. Il s'agit de transporter dans les meilleures conditions de sécurité,

d'économie d'énergie, de respect de l'environnement du maïs, du bois, de l'acier dans le sens nord-sud, des légumes, des agrumes, des automobiles dans l'autre, des produits chimiques, dont certains très dangereux, dans les deux. Les plates-formes ferroviaires PLAZA et TmZ de Saragosse, les emprises ferroviaires de Lacq – Artix sont prêtes à recevoir et répartir les convois qui franchissent la montagne. Pour les voyageurs, le train s'avère beaucoup plus économique, confortable, fiable que le bus ou la voiture à travers les Pyrénées à moyenne distance (entre Bordeaux, Toulouse et Saragosse), bien au-delà pour les grands parcours avec le succès du retour des trains de nuit, ici entre Paris-Bordeaux ou Toulouse en France, Madrid ou Valence en Espagne. La ligne Pau-Canfranc- Saragosse avec son tracé nord-sud à travers les Pyrénées parcourt des paysages, des sites, des villes d'une extraordinaire diversité: Oloron Sainte-Marie, vallées d'Aspe et de l'Aragon, Jaca, Riglos et ses Mallos, Huesca, autant d'atouts touristiques qui seront encore plus valorisés par le passage du train. De plus, la Grotte de Lourdes et le Pilar de Saragosse, lieux de pèlerinages célèbres, aux deux extrémités de la ligne, attendent une liaison par train.



Profil de la ligne Pau-Saragosse

À toutes les échelles, le chemin de fer Pau-Saragosse permettra une structuration cohérente des territoires. Train du matin et du soir pour les actifs et les scolaires, trains du marché hebdomadaire et des sorties en montagne, trains grands parcours à travers la montagne, relieront les vallées d'Aspe et de l'Aragon, au reste de l'Europe ferroviaire. Ils constituent dorénavant des vecteurs majeurs de l'aménagement des territoires, dans le cadre de la nouvelle donne économique et bioclimatique.

On ne peut qu'être étonné de voir ignorées les promesses du Canfranc, les réalisations déjà opérées, les engagements en faveur d'une prompte remise en service des 33 km encore fermés. Les points d'interrogation dubitatifs ne cacheraient-ils pas, au fond, un propos en creux en faveur du camionnage et de l'usage à satiété de l'automobile, dont les limites ne sont plus à démontrer en 2020.



Locomotive bimode Eurodual CC 6001, du constructeur Stadler,  
© Christophe Masse



Couverture du livret officiel présentant le programme des festivités organisées par les Aragonais en l'honneur des Béarnais à l'occasion de l'inauguration de la ligne ferroviaire internationale Pau-Saragosse, 22 - 24 septembre 1928, Saragosse, 11 x 16 cm, dessin signé Cidon, collection Musée Pyrénéen