

Décembre 2013

Signera ? Signera pas ?

CHÈRES amies et chers amis du CRÉLOC, en cette fin novembre, au moment où j'envoie mon éditorial, nous n'avons aucune nouvelle de la signature de l'arrêté préfectoral de la déclaration d'utilité publique pour la réouverture jusqu'à Bedous. Lorsque le nouveau préfet Pierre-André Durand est arrivé ici en septembre, la presse a rapporté qu'il prendrait sa décision dans les deux mois. De droit, il faut rappeler que le préfet dispose d'un an à compter de la clôture de l'enquête préalable pour signer, ou non, l'arrêté correspondant, soit jusqu'au 13 mai 2014.

Signera ? signera pas ? finalement, est-ce vraiment la question cruciale ?

Signer l'arrêté, c'est pour l'État reconnaître le bien-fondé d'Oloron-Bedous ; c'est envoyer — enfin — un signe fort aux Espagnols ; c'est donner du travail aux entreprises de travaux publics en ces temps de disette de chantiers. Mais ce n'est que déplacer le butoir d'Oloron 25 km plus au sud, sans permettre de franchir le Somport, sans améliorer de façon significative le transport des voyageurs dans le haut Béarn, sans diminuer le nombre de camions sur les parcours internationaux. Ne pas signer l'arrêté, cela peut être le signe des temps présents par lequel l'État montre son indétermination à régenter l'avenir du ferroviaire, tant le lobbying routier est puissant, et tant les recherches d'économies tous azimuts sont impératives. Le déraillement douloureux de juillet rappelle que les urgences sont d'abord dans la remise à niveau du réseau ferré existant. Aux mêmes causes, les mêmes effets : la situation est identique chez nos amis espagnols.

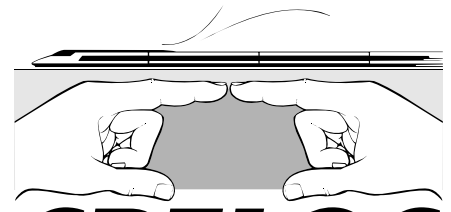
Dans les deux hypothèses, cela demande au CRÉLOC de rester très vigilant, soit pour transformer l'essai de Bedous en rouvrant les 33 ultimes kilomètres jusqu'à Canfranc, soit pour pousser les avants d'Oloron à Canfranc en un seul pack, réduisant à zéro les objections de tous les indécis et opposants à Bedous sous prétexte que cette étape ne servirait à rien.

Comme on le constate, c'est dans la durée que s'inscrit notre action, avec la sérénité de tous ceux qui mènent un combat utile pour les Hommes et pour la Planète. La circulation des poids lourds en vallée d'Aspe deviendra tellement insupportable — déviations routières ou non — que la réouverture du Canfranc sera réclamée à cors et à cris. Regardez l'exaspération des communes du sud Aquitaine traversées par les camions : elles ont obtenu que ce trafic soit en grande partie reporté sur l'autoroute Pau--Bordeaux. Par analogie, le Canfranc ne peut-il pas être la voie (ferrée) de secours pour sauver de l'asphyxie, non seulement le haut Béarn, mais aussi et surtout les relations Aquitaine-Aragon ?

La météo nous rappelle que nous arrivons en décembre : bonnes fêtes de fin d'année ! Le Canfranc fera encore inévitablement parler de lui en 2014. C'est un signe de vivacité ! Il s'invitera aux élections municipales de mars. Et avril sera l'occasion de célébrer le centenaire de l'ouverture d'Oloron--Bedous. Nous en reparlerons...

Bon Canfranc ! Bonne année à toutes et à tous, ■

FRANÇOIS REBILLARD
président du CRÉLOC



CRELOC

COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA
LIGNE
OLORON-CANFRANC

Messagerie

creloc@intermodalite.com

DERNIÈRE MINUTE

Question sur le Canfranc, lors de la visite du premier ministre à Pau, et réponse relatée dans *La République* du 22 novembre

Question :

Aujourd'hui, seule la région est prête à financer la réouverture de la ligne ferroviaire de Canfranc. L'État pourrait-il accompagner l'Aquitaine dans ce projet transfrontalier ?

Réponse :

Jean-Marc Ayrault. — La Région Aquitaine est particulièrement impliquée compte tenu de l'intérêt essentiellement local de cette infrastructure. Mais n'oublions pas que l'État a participé au renouvellement total de la ligne entre Pau et Oloron au titre du contrat de plan 2007-2013, avec un financement égal à celui de la Région. Il est présent dans le groupe de travail qui réunit les deux États, français et espagnol, la région Aquitaine et la Communauté d'Aragon. À ce titre, il participe aux études sur l'exploitation de cette ligne, la sécurité des tunnels routier et ferroviaire et l'évaluation socioéconomique du projet.

Nous réservons les commentaires à l'Assemblée générale, à la mairie d'Oloron, le **7 décembre 2013.** ■

L'Aragon en attente

La crise affecte les infrastructures espagnoles

L'Espagne a réalisé un très grand effort dans le domaine de la haute vitesse ferroviaire (voyageurs interrégionaux). Elle est le pays du monde qui en compte le plus de kilomètres par habitant.

Mais la crise est passée par là, et le réseau ancien n'a pu être gardé à niveau ; il est utilisé par le trafic de marchandises, assez marginal (4 % des transports terrestres). Des lignes anciennes ferment, des arrêts sur les lignes existantes sont supprimés, au grand dam des usagers.

Il avait été créé un groupe quadripartite (États français et espagnol, Régions Aquitaine et Aragon) qui s'est prononcé en novembre 2011 sur le rétablissement du trafic international Pau--Saragosse.

Un calendrier de la réouverture devait être établi (il a fallu que nous attendions mars 2013 pour l'avoir), et une étude sur l'impact socio-économique de cette réouverture demandé à l'État français, qui n'a pas été réalisée.

La politique de l'Aragon sur la liaison transfrontalière

La voie ferrée Saragosse--Canfranc possède un trajet commun avec la ligne classique Saragosse--Barcelone jusqu'à Tardienta. Sur ce tronçon, elle possède deux voies, l'une à écartement ibérique, l'autre avec le standard européen. Depuis Tardienta jusqu'à Huesca, une seule voie reste avec le double écartement, et elle est électrifiée.

Des projets de réhabilitation entre Huesca et Jaca existent et commencent à connaître des suites.

Le Canfranc a toujours une bonne image en Aragon : sa construction a été, en son temps, le moteur du développement économique, et le désenclavement par le nord un puissant facteur.

Le Partido Popular, majoritaire en Aragon (et en Espagne), n'a donc pas eu de mal à signer le protocole d'accord de mars 2013 avec la Région Aquitaine.

La CREFCO appelle maintenant l'État espagnol à prendre le relais, comme il le demande aussi à la France.

Les attentes du monde économique de Saragosse

Depuis longtemps, la volonté des entrepreneurs aragonais est de commercer avec l'Europe du nord et de s'insérer dans le réseau européen. Pour ce faire, ils n'ont que les deux sorties de part et d'autre des Pyrénées (Hendaye et Portbou). Un accès direct à Dax ou Narbonne par Canfranc aurait le mérite de court-circuiter ces goulets d'étranglement et d'être plus direct.

Beaucoup d'entreprises de Saragosse sont fortement exportatrices : *Général Motors* voitures, *BSH* électroménager, *SAICA* papier...

Le trafic qui traverse les Pyrénées vers le nord n'a pour l'instant d'autre alternative que les camions. Et ces industries pensent très fortement à utiliser le Canfranc. Une réunion à laquelle participaient une cinquantaine de chefs d'entreprises l'a réaffirmé en 2006 à Saragosse.

Tout le monde a entendu parler de la plateforme multimodale Plaza construite par l'ADIF (équivalent espagnol de RFF) et gérée par des entités privées, dont le Port de Valencia. Son trafic est de 12 trains par semaine, en direction de l'Allemagne. Mais il existe aussi une autre gare de triage privée : *Terminal Marítima* de Zaragoza appartenant au port de Barcelone et à l'entreprise *Mercaza Zaragoza*. Un programme, ALIA, a créé un forum d'intermodalité où sont étudiées les possibilités de constituer des trains multi-clients. De cette gare, trois trains

de 1000 tonnes partent actuellement chaque semaine, et le potentiel est non négligeable. Par exemple de la luzerne déshydratée est envoyée dans les Émirats Arabes.

Cette gare est en pleine expansion. Donc l'ensemble des échanges économiques de l'Aragon offre un potentiel incomparable.

C'est pourquoi la confédération régionale des chefs d'entreprise d'Aragon et le président des chambres de commerce et d'industrie d'Aragon ont cosigné, le 16 mars 2012, avec les divers partis politiques, des syndicats et la CREFCO (notre homologue aragonais) un document :

« AHORA EL CANFRANC »
(traduction ci-contre) →

Quelles perspectives ?

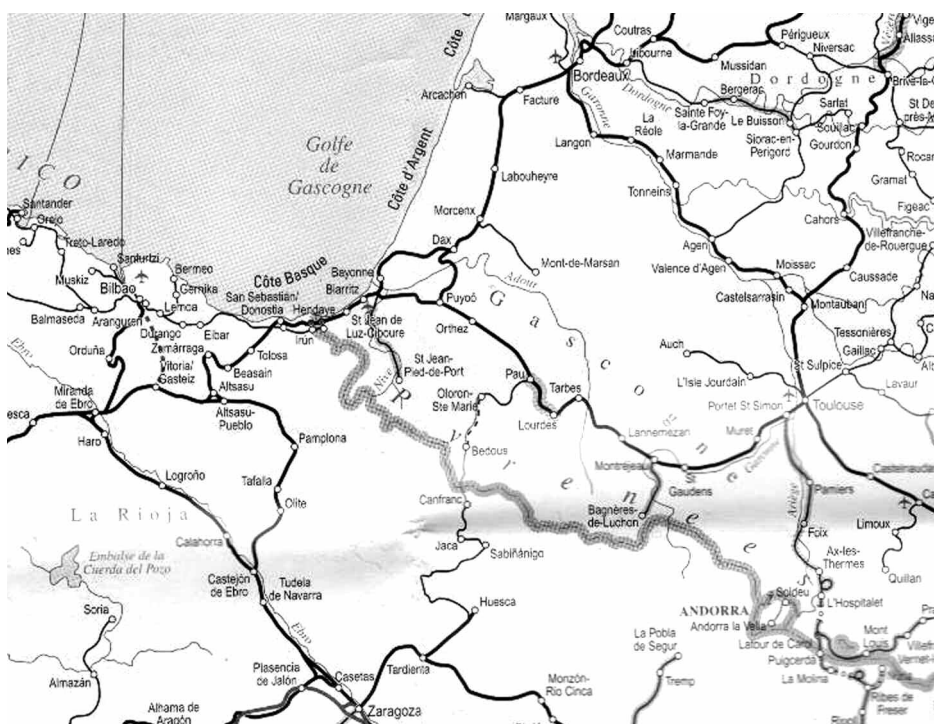
Bien sûr, il semble que nous ayons dans la région un potentiel économique moindre, mais le flux sud-nord prévisible permettrait, en retour, un développement nord-sud.

Et ceci nécessite que la liaison soit rétablie le plus rapidement possible, d'emblée avec le même écartement européen, et une ligne électrifiée.

Cela aurait l'avantage d'éviter l'invasion des Pyrénées par les poids lourds.

Qui nous dira qu'une ligne internationale existante, avec de telles possibilités, n'est pas un pari d'avenir ? ■

JACQUES COURATTE-ARNAUDE
ET LUIS GRANELL



Le Canfranc, maintenant

Les partis politiques, syndicats et organisations patronales et sociales d'Aragon soussignés, à la suite de la décision de la Communauté Européenne d'ajourner à 2030 la Traversée Centrale des Pyrénées, et sans préjuger que la situation puisse évoluer, **manifestent leur appui à la réouverture et à la modernisation de la ligne ferroviaire Saragosse-Canfranc-Pau, la jugeant nécessaire, viable et opportune.**

La réouverture de la voie ferrée de Canfranc, toujours respectueuse de l'environnement pyrénéen est nécessaire, car elle augmenterait la compétitivité des entreprises aragonaises, et même d'autres situées hors de la région, favorisant le maintien de l'emploi. En outre, le fonctionnement de la ligne générerait du travail et du commerce, spécialement dans le domaine de la logistique.

La réouverture de la voie ferrée de Canfranc est possible car les infrastructures existent et sont en bon état (sauf en certains endroits), son coût serait moindre, donc plus accessible en ces temps de restrictions budgétaires. Les travaux nécessaires pourraient être réalisés à court terme, avec un retour sur investissement rapide.

La réouverture de la voie ferrée de Canfranc est opportune, car, pour la première fois depuis que la partie française a été fermée en 1970, la France a réalisé des travaux et engagé des crédits sur ce tronçon, ce qui prouve qu'elle désire rétablir le trafic ferroviaire, ainsi que l'a affirmé le représentant de l'État français à l'occasion de la dernière réunion du groupe de travail quadripartite, le 30 novembre 2011 à Saragosse.

Opportune et en outre urgente, car ce même représentant a fait remarquer que la haute vitesse arriverait à Hendaye en 2020, et que la ligne Saragosse-Pau devrait être opérationnelle avant.

En conséquence, les signataires demandent aux gouvernements espagnol et français qu'ils mettent tout en œuvre et trouvent les financements correspondants, si cela est possible avant la fin de l'exercice 2012, pour obtenir la dite réouverture et la modernisation de la ligne de Canfranc, en conformité avec les projets existants.

Signataires

Les porte-paroles des partis politiques aux Cortes de Aragón :

- Partido Popular
- Partido Socialista Obrero de España
- Partido Aragonés Regionalista
- Chunta de Aragón
- Izquierda Unida

Quelques rappels indispensables

Depuis l'annonce du lancement de l'enquête publique pour les travaux de la section Oloron-Bedous de la voie ferrée Pau-Canfranc, les commentateurs, ironiques ou plus sérieux, n'ont pas manqué par ici, la presse s'en est fait largement l'écho. Le paysage associatif local, déjà bien pourvu, s'est enrichi d'une nouvelle association : le CROC, qui déchire à belles dents ce projet, parce qu'il contrarie les intérêts particuliers de ses membres. Libre à eux... même si je considère que c'est un peu court.

Le nouveau préfet des Pyrénées-Atlantiques, M. Pierre-André Durand, a annoncé, lors de sa prise de fonctions (le 16 septembre), qu'il signerait dans les semaines à venir (ce sera peut-être fait à l'heure où vous lirez ces lignes) l'arrêté d'utilité publique pour les travaux de la section Oloron-Bedous. Les représentants du CRÉLOC ont dit tout le bien qu'il fallait en penser, je n'en rajouterai pas.

Par contre, il me semble important de rappeler ici plusieurs petites « choses » qui sont de nature à nous éviter d'entrer dans des polémiques stériles. Le débat sur le Canfranc doit retrouver sa juste place !

À ceux qui reprochent aux travaux de la réouverture d'Oloron-Bedous de coûter cher au contribuable, il convient de rappeler qu'il coûte autant si ce n'est plus de créer de nouvelles routes ou de simplement maintenir en bon état les routes existantes. Ce qui, avec un trafic de poids lourds croissant, devient nécessaire de plus en plus souvent.

À ceux qui se gaussent du Canfranc, qui remplacera un bus TER vide (ou presque) en vallée d'Aspe, il convient de rappeler que depuis que les régions ont compétence pour les transports régionaux de voyageurs, elles ont adopté des mesures simples qui ont rendu l'alternative ferroviaire attractive pour les automobilistes « pendulaires ». Entre Pau et Oloron, le nombre d'abonnés a décuplé. Et que, tant à Pau qu'à

Oloron, les collectivités ont favorisé l'intermodalité (train-bus ou train-navette).

À ceux qui reprochent au Canfranc d'être un train du XIX^e siècle, il convient de rappeler que l'infrastructure est encore capable de supporter une réouverture, avec des matériels du XXI^e siècle. Et que ce qui doit circuler sur ces trains ce sont les voyageurs et les marchandises – ce que la ligne est tout à fait capable de faire –, et non pas les camions qui les tractent.

À ceux qui reprochent au Canfranc d'être un équipement peu moderne, il convient de rappeler que les projections sur la fin du pétrole et sur l'évolution du climat à l'horizon d'une génération vont amener les pays à encourager très fortement au report modal du transport de marchandises. Et qu'à cette aune-là, le Canfranc va devenir un équipement précieux et un avantage certain pour notre région.

À ceux qui reprochent aux défenseurs du Canfranc d'être isolés, il convient de rappeler que les régions et province des deux versants des Pyrénées demandent et rappellent à chaque occasion la réouverture de la ligne. Que les États n'ont jamais dénoncé la convention internationale, même s'ils tardent (trop, à mon goût) à déclarer fermement leur volonté de réouverture. Ce qui ne les empêche pas d'investir dans des travaux de maintenance et de modernisation (notamment côté espagnol).

Enfin, et pour clore une liste non exhaustive, à ceux qui reprochent au CRÉLOC de défendre le train du passé, il convient de rappeler qu'au contraire, le CRÉLOC a toujours défendu une réouverture devenue absolument indispensable avec l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la CEE (le petit nom de l'UE, en 1986). Si j'en crois la croissance exponentielle du trafic de poids lourds en transit, cela s'appelle de la prescience. Ni plus, ni moins.

Voilà quelques rappels indispensables en ces temps turbulents. ■

Le futur paysage ferroviaire français ?

LES députés devraient, après les élections municipales du printemps prochain donner leur avis sur le texte de la réforme ferroviaire qui prévoit :

– la réunion des personnels de RFF, de SNCF Infrastructure (surveillance, entretien du réseau) et de la Direction de la Circulation Ferroviaire (aiguilleurs, attribution des sillons, horairistes) dans un « Gestionnaire d'Infrastructure Unifié » (ou SNCF Réseau) ;

– que les trains roulent sous le nom de SNCF Mobilités.

– que l'entité sera dirigée par un directoire composé des présidents de SNCF réseau et SNCF Mobilités. Il aura pour missions le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale du groupe. Les deux présidents seront sous l'autorité d'un conseil de surveillance composé d'un président et de représentants de l'État, des Régions, du Parlement et des salariés.

Cette réforme où les usagers n'ont aucune place devra obtenir l'aval de la Commission Européenne. Rien n'est moins sûr ! Car redonner à la SNCF la commande du système ferroviaire revient à empêcher l'ouverture du marché du transport de voyageurs à la

concurrence. Or, les Régions françaises veulent pour les TER avoir la possibilité de lancer des appels d'offres permettant de consulter d'autres opérateurs que la SNCF avec une économie attendue de l'ordre de 30 %.

Le service public de transport régional représente 12 000 trains par jour, soit la très large majorité des 15 000 circulations quotidiennes. En 10 ans de gestion du TER, les Régions ont fortement développé l'offre, en hausse de 24 %, tout en densifiant l'utilisation des trains dont la fréquentation a augmenté de 55 %. Il semble normal que le principal client du réseau ferroviaire ait le choix de son prestataire. Surtout quand le titulaire du marché actuel est loin de remplir parfaitement sa mission.

On le voit donc, rien n'est encore gravé dans le marbre ; beaucoup trop d'incertitudes demeurent pour l'avenir. Des changements sont indispensables afin de pérenniser l'avenir des petites lignes et éviter des mises sur route. Le projet soumis au vote de l'Assemblée nationale laisse planer le doute sur sa capacité à impulser les effets attendus. ♦

CHRISTIAN BROUCARET

PRÉSIDENT DE LA FNAUT AQUITAINE

FNAUT = Fédération nationale des associations des usagers des transports

Appel du Trésorier

Avec cette lettre d'hiver 2013-2014, je fais à nouveau appel à votre générosité. Certes, la remise en service d'Oloron-Bedous semble maintenant en bonne voie, mais le but de notre action est de rétablir la ligne dans son intégralité jusqu'à Canfranc. Et sur le tronçon au-delà de Bedous, outre le pont de l'Estanguet, à reconstruire, d'autres ouvrages nécessitent de gros travaux de restauration et il y a là aussi quelques passages à niveau à sécuriser. Enfin, la ligne ne sera opérationnelle que lorsqu'elle aura été réélectrifiée pour constituer un itinéraire performant pour le fret et les voyageurs. Ce n'est donc pas demain que nous mettrons au vote la dissolution de notre association. Nous aurons donc besoin de fonds pour financer nos interventions auprès des responsables et éditer des documents à leur intention, à celle de nos adhérents et à celle du public.

Si vous voulez régler la cotisation, sa base reste fixée à **20 €**, mais vous pouvez toujours faire un don !

D'avance, au nom de notre bonne cause, je vous en remercie. ■



M., Mme, NOM, Prénom(s)

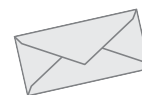
Adresse complète

Code postal / LOCALITÉ

Téléphone(s) :

E-mail :

Alain DUBOURDIEU
24, rue de la Semie
40130 CAPBRETON



TÉLÉPHONE
05 58 72 64 18

MESSAGERIE

alain.dubourdieu@wanadoo.fr

