

Le Canfranc 87,6 millions d'€ tout compris

MOINS de 90 millions d'euros ! C'est par ce chiffre stupéfiant que se conclut le chiffrage du coût de la remise en service Oloron-Canfranc dans le rapport que nous avons commandité, avec nos amis de la CREFCO, auprès du *Cabinet Robert Claraco*. Alors que nous étions au creux de la vague, tirés vers le fond par l'insupportable boulet d'incompétence et de mauvaise volonté qui plombe le Canfranc, nous avons décidé, dans un sursaut salutaire, de commanditer à un cabinet indépendant une étude sur l'exploitation du Canfranc. Les finances du CRÉLOC sont saines : nous avons pu payer. Le titre du dossier — passionnant en lui-même, 135 pages, des graphiques, quelques photos, de nombreux encarts — vaut à lui seul présentation : « *Pour une exploitation moderne du Canfranc : ligne de chemin de fer Pau-Saragosse.* » On peut prendre connaissance des grandes lignes dans ce numéro et le consulter sur notre site Internet. **L'originalité de l'étude Claraco** c'est qu'elle porte sur les modalités d'exploitation et le niveau optimum d'équipement de la ligne. Le résultat s'impose, lumineux, qui ridiculise les devis pharaoniques de 300 millions d'euros et plus avancés en catimini oralement et jamais par écrit par les autorités dites de tutelle. Le CRÉLOC et la CREFCO proposent dans la clarté : pas de bruits de couloirs, de débinages anonymes, de rumeurs et de ragots ! Tout est dans le rapport : il suffit de le consulter ! Rappelons que la faisabilité technique et la rentabilité économique de la ligne ont été garanties par les meilleurs bureaux d'étude européens : *INECO* en 1990, *ERES* en 1995,

SYSTRA en 2000 et *TTK* en 2005 ! Seuls quelques seconds couteaux de la *SNCF* continuent à les mettre en doute : c'est dérisoire.

Que les choses soient claires, pour nous CRÉLOC, le débat sur la faisabilité est dépassé. Il s'agit maintenant de passer aux choses sérieuses et pratiques : fixer le mode d'exploitation et trouver l'exploitant unique qui accepte de gagner de l'argent sur cette ligne où la *SNCF* se promettait d'en perdre. Auparavant il faut rouvrir. Où trouver l'argent ?

« Il s'agit de 90 millions d'euros, somme dérisoire pour une infrastructure ferroviaire. En effet cette somme correspond à seulement six mois d'annuités qui seraient nécessaires pour payer la fameuse TCP (traversée centrale des Pyrénées). Peut-on croire ces élus qui promettent un tunnel de base à 7 milliards d'euros à financer pendant 40 ans au rythme de 200 millions par an ? Alors qu'ils ne sont pas capables de trouver les 87 millions du Canfranc ! »

Cette démonstration est celle de Daniel Bondia, administrateur d'Eurotunnel devant les entrepreneurs de Saragosse le 14 février. Les propos de M. Bondia ont fait les titres *del Heraldo* mais aussi de *La République des Pyrénées*.

Car c'est à un véritable coup de théâtre auquel on a assisté le 14 février à Saragosse lors de la présentation de l'étude par Robert Claraco. Les événements se sont précipités en faveur du Canfranc, le même jour : annonce par Bruxelles que la TCP n'est pas une priorité, décision du p.-d. g. de *General Motors* de lancer le modèle *Meriva* à Saragosse, intervention du cheminot suisse Jorg Sutter spécialiste des chemins de fer de montagne,



Le bureau du CRÉLOC vous présente ses meilleurs vœux pour 2006 et remercie ceux qui nous ont envoyés les leurs.

vive interpellation des élus aragonais par Victor Lopez (CREFCO) mais aussi par les représentants des entrepreneurs d'Aragon qui réclament la réouverture immédiate et non les chimères d'une TCP, alibi pour ne rien faire.

Nous savons que côté français la *SNCF-RFF* tapera en touche et prétextera bien à tort que les lignes à grande vitesse, les LGV, des extrémités de la chaîne, dégageront des possibilités de trafic. En réalité, et Robert Claraco l'a révélé là aussi à la presse espagnole, il n'en n'est rien car les voies classiques seront soumises à un péage dissuasif. Ceci est prévu, acté, signé pour favoriser la rentabilité des LGV ! Moralité, et les entrepreneurs aragonais s'en sont saisis : disponible en deux ans de travaux et sans péage il reste le Canfranc, seul capable de rentabiliser *PlaZa*, la plateforme intermodale de Saragosse et de désenclaver un vaste hinterland ibérique. À l'heure de la mondialisation et de la « maritimisation » de l'économie l'énorme investissement de *PlaZa* doit déboucher au plus vite sur l'Union Européenne. Les plus grosses entreprises étaient là : *Arcelor, Ibercaja, Siemens, Saica, Transfesa*, etc.

Laissons le mot de la fin à Luis Granell : « J'ai été porte-parole de la CREFCO pendant treize ans, mais jamais, en une seule journée, nous n'avions autant avancé ! »

Une avancée décisive

Le rapport CRÉLOC-CREFCO rédigé par le cabinet Claraco

L E 3 octobre 2005 à Bordeaux le rapport est présenté à la presse. Les amis de la CREFCO sont bien présents. L'essentiel de l'étude sera fidèlement relaté par un article de J.-P. Deroudille dans le *Sud-Ouest* édition régionale. Notre président donne une interview à *FR3* depuis la place de la Bourse. L'après-midi nous allons remettre l'étude en main propre au président Alain Rousset qui est accompagné du vice-président, Jean-Louis Carrère et de Florent Boudié, chef de cabinet. La conversation s'engage durant quarante minutes sous l'œil de la caméra de *FR3*. Alain Rousset se déclare toujours partisan du Canfranc, préservant les crédits rail du contrat de plan, malgré l'État qui ne tient pas ses promesses et le désintéret de Jean-Jacques Lasserre. Alain Rousset insiste sur le fait qu'il est isolé. Ensuite, il est à noter que le lobby TCP, conjugué peut-être à celui de la *SNCF*, a réussi quinze jours après notre conférence de presse un vrai coup de Jarnac médiatique. Ainsi *FR3* a repassé l'interview d'Alain Caze-nave-Piarrot sans mentionner qu'il s'agissait d'archives pour la faire suivre immédiatement d'une déclaration assassine d'un prétendu expert, M. Hourcade, retraité *SNCF* ayant longtemps pantouflé à la Commission de Bruxelles et ceci de manière totalement négative contre son Béarn natal. Nous avons proposé à ce Palois, souvent rencontré, d'accepter de se présenter à un débat public et contradictoire mais il se terre jusqu'au prochain mauvais coup ! C'est ce type de personnage, de technocrate irresponsable qui sabote insidieusement dans l'ombre, sans aucun mandat, les décisions prises par les chefs d'État et de Régions l'année 2000. Le tort qui est ainsi fait à la démocratie est considérable. C'est comme cela que l'on se retrouve avec la montée des abstentionnistes ou des pires extrêmes.

Le 15 novembre, quelques jours après le sommet franco-espagnol de Barcelone, Michel Rodes est reçu à Bordeaux par Florent Boudié. La chose est claire : le Canfranc n'a pas été acté par

écrit dans ce sommet des régions des deux pays mais plaidé avec insistance à l'oral. Face à la mauvaise volonté de l'État français, les régions du très grand Sud-Ouest s'étaient mises d'accord : pour plus d'efficacité une seule devait parler, en l'occurrence l'Aquitaine, avec un consensus pour réclamer à chaque extrémité une ligne TGV, un corridor fret ferroviaire, un report du fret sur des navettes maritimes, et bien sûr encore la TCP. Mais le Canfranc a été plaidé à l'oral nous affirme le chef de cabinet qui en aparté nous a lui aussi décrit l'inertie des bureaux des administrations centrales.

Le 14 février à Saragosse, l'étude est présentée à la Maison des entrepreneurs.

L'impact de la conférence de Robert Claraco le 14 février

Robert Claraco parlait à la maison des entrepreneurs, accompagné de Robert Candebat. Étaient présents :

Quatre élus français : Jacques Cou-rate-Arnaude, maire de Bedous, Natalie Francq et Christian Petchot-Bacqué conseillers généraux (opposition) des Pyrénées-Atlantiques, Louisette Mayerau conseillère régionale Aquitaine.

Les représentants de la CREFCO ainsi que des syndicats.

General Motors, *Transfesa*, *Siemens*, *Ibercaja*, *Saica*, la chimie, etc. Coup de théâtre car unité de temps et d'action, conjonction exceptionnelle d'acteurs et d'info qui débloquent la situation par un vrai coup d'éclat qui ramène les décideurs devant les réalités.

Daniel Bondia, administrateur du tunnel ferroviaire le plus fréquenté au monde : *Eurotunnel* (voir éditio). Pour lui le Canfranc c'est seulement l'équivalent de ce qu'il faudrait payer en six mois d'annuités pour financer un tunnel de base. Il faut donc être sérieux : si l'on n'est pas capable de payer 90 millions pour le Canfranc, pourquoi promettre une TCP à sept milliards ? Est-ce économiquement et politiquement sérieux ? Démonstration imparable.

Jürg Suter, cheminot suisse, représentant des meilleurs chemins de fer de montagne au monde. Il a trente-cinq ans et travaille depuis six mois sur le Canfranc pour une thèse en lien avec le Polytechnicum de Zurich. Il cite le *Sud-Öst-Bahn* : sa rampe à 5 % et ceci sur 50 km de long, pente supérieure à celle du Canfranc qui elle n'est qu'à 4,3 %. Il décrit les trains suisses de 650 t, supérieurs à ceux de 600 t proposés par *Claraco* bridé par les prescriptions *SNCF*. Il est applaudi par les entrepreneurs.

Une info décisive arrive le même jour : Bruxelles se refuse à mettre une quelconque priorité sur la TCP !

Autre info décisive : *General Motors* annonce la production du modèle *Meriva* à Saragosse : 800 par jour dès 2009. Et *GM* réclame aussitôt une liaison ferroviaire directe avec la France !

La presse aragonaise est alors littéralement retournée et regonflée :

El Heraldo du 15 : l'édito prend à nouveau une position très favorable au Canfranc en appuyant les entrepreneurs. Article favorable à Rousset et critiquant durement l'attentisme d'Iglesias, un autre article sur les propos de Bondia. Pendant huit jours les articles abondent : fini les chimères lointaines de la TCP : le Canfranc au plus vite ! Cela est d'autant plus remarquable que la veille encore, *El Heraldo* et *La Dépêche du Midi* étaient complètement engagés dans une opération médiatique cofinancée par les deux régions d'Aragon et Midi-Pyrénées, avec des articles très fréquents et idem sur *FR3 Toulouse*.

Le président Iglesias est obligé de se positionner dans la presse et annonce qu'il va reprendre les démarches vers la France.

Au CRÉLOC comme à la CREFCO nous redisons donc :

Le Canfranc aujourd'hui est une condition nécessaire et incontournable pour un éventuel et futur tunnel de base sous les Pyrénées.

Analyse

Pour une exploitation moderne du Canfranc. Ligne de chemin de fer Pau-Saragosse.

Étude commanditée par le CRÉLOC et la CREFCO auprès du bureau d'études Robert Claraco (septembre 2005)

L'ÉTUDE commandée par le CRÉLOC et la CREFCO au cabinet *Claraco* n'est pas une « contre-étude », mais au contraire se veut une nouvelle proposition, à la fois modeste dans ses principes et ambitieuse dans ses perspectives. L'originalité principale de celle-ci est de viser une cohérence maximale au long du temps entre la capacité de la ligne et la réalité de son marché. En d'autres termes, on s'arrange à minimiser l'investissement technico-financier afin de maximiser le résultat d'exploitation de la ligne, toute évolution étant autofinancée par ce même résultat. Cette approche est celle de toute entreprise commerciale sainement gérée. D'autre part, cet investissement initial minimal conduit aussi à conforter au maximum la fiabilité de la ligne en la débarrassant au maximum de tout équipement non nécessaire à une capacité donnée.

On y parvient en n'équipant la section Oloron-Canfranc (57 km) d'aucun évitement, donc d'aucun aiguillage, la section Pau-Oloron en étant éventuellement équipée à Buzy. En effet, c'est la section Bedous-Canfranc qui dimensionne les trains à 600 t brutes avec deux locomotives en tête (sans pousse) via la résistance maximale des attelages, et c'est la section Pau-Oloron qui dimensionne la fréquence des trains via la longueur et la vitesse. Notons que les 600 t sont strictement cohérentes avec les règlements *SNCF* en vigueur. Donc, le mode d'exploitation envisagé consiste à amener des trains de 1200 t à Oloron avec deux locomotives, à les couper en deux parties de 600 t montées chacune par deux locomotives, celles-ci redescendant avec 600 t depuis Canfranc. Si on ne dispose que de deux machines, il est donc nécessaire d'effectuer deux aller-retour Oloron-Canfranc pour « échanger » deux trains de 1200 t entre Oloron et Canfranc. Le graphique horaire montre que l'on peut alors effectuer 3 rotations doubles (un train par sens) par jour et échanger ainsi 2,3 millions de tonnes brutes par an avec 320 jours d'exploitation annuelle. Avec 4 locomotives en exploitation, 4 rotations doubles par 24 h sont possibles et la capacité

annuelle monte à 3 millions de tonnes brutes par an. Notons aussi que l'exploitation TER actuelle entre Pau et Oloron est préservée, avec même 3 aller-retour par jour sur Bedous. Mieux, le rapport envisage même d'adjoindre une voiture voyageurs entre les deux locomotives montant ou descendant de Canfranc, faisant ainsi autant de dessertes voyageurs supplémentaires en haute vallée. Cela n'a rien de farfelu, cette configuration étant utilisée quotidiennement par la *SNCF* elle-même sur son autoroute ferroviaire alpine ! En restreignant le trafic à 2,25 millions de tonnes brutes par an, on arrive à caser une desserte cadencée à l'heure entre Pau et Oloron plus un train de nuit et un train de jour grandes lignes internationales, moyennant le croisement à Buzy. Bien sûr, l'étude considère une machine supplémentaire de réserve plus une machine diesel de secours.

2,5 millions de tonnes annuelles par Canfranc, compte tenu du fait qu'un tel trafic de transit effectuée au moins 800 km, cela représente 2 milliards de tonnes-kilomètres, soit 55 % du trafic ferroviaire transpyrénéen actuel ou aussi une hausse de 5 % du fret ferroviaire français (40 milliards de t·km en 2004).

Avec un trafic initial de 250 000 t par an, l'excédent d'exploitation serait déjà de 70 k€ par an. Avec 750 000 t par an, on atteint 600 k€ par an, et avec 1,25 millions de tonnes annuelles 1 M€ par an. Tout cela en intégrant entre autres les péages à *RFF*, car en l'état de la législation, il ne saurait être question d'exploiter une ligne non-propriété de *RFF*, les limitations étant draconiennes dans le cas inverse (10 km/h, etc.).

Sur un trajet Paris-Saragosse, l'économie via Canfranc serait de 17 % en coût, malgré un surcoût kilométrique de 17 €/km entre Pau et Canfranc et grâce à l'absence de changement d'écartement à la frontière entre les deux réseaux.

Enfin, la remise en état initiale de la ligne coûterait 97 millions d'euros entre Oloron et Canfranc, 122 millions entre Pau et Canfranc, installations de traction électrique comprises. Tout le reste de l'évolution de la ligne pouvant s'autofinancer comme vu ci-dessus, les déci-

sions étant prises au franchissement de seuils de trafic prédéfinis. Claraco estime qu'il incombe à la *SNCF* d'investir elle-même pour le tronçon Pau-Oloron et à la DDE pour ses « emprunts réversibles » comme signé.

Il s'agit donc bien d'un projet industriel, et non de prestige, qui vise à redémarrer une exploitation ferroviaire qui n'attend que cela, avec un minimum de coût et de risque pour le contribuable et la collectivité.

Le rapport complet est téléchargeable en PDF sur notre site Internet (4,2 Mo).

WWW

Notre site Internet

Entièrement rénové dans sa présentation par PCP, notre maître de la toile, et régulièrement renouvelé dans ses contenus avec, en particulier, cette lettre en ligne, le rapport *Claraco*, notre site est consultable sur :

<http://intermodalite.com/creloc>
Messagerie : creloc@intermodalite.com

IMPORTANT

Le CRÉLOC a besoin d'adhérents payants

Les adhérents cautionnent notre action. Mais ils nous donnent aussi le moyen de financer nos actions, en particulier le Rapport commandé à un cabinet indépendant et que nous n'avons pas payé avec des capsules de bouteilles de Coca-Cola. Si on mesure le militantisme d'une association à sa capacité à investir ses ressources dans l'action, nous sommes bons. Car les fonds sont au plus bas. Merci de nous envoyer votre cotisation si ce n'est déjà fait.

Pour 2006, la cotisation de membre s'élève toujours à 15 €.

Vous pouvez envoyer vos chèques à l'ordre du CRÉLOC chez notre trésorier :

IVAN PICAU
39, chemin Trinité • 64300 ORTHEZ



BREVES...

LA PENTE, LE RETOUR

Chaque fois que le CRÉLOC médiatise son action, il y a toujours un retour de bâton. Par exemple, la présentation de notre rapport à Bordeaux, le 3 octobre, a fait l'objet d'une excellente couverture sur FR3, avec un reportage lors des deux journaux télévisés de la chaîne régionale, à celui de midi, donc presque en temps réel et avec moto qui attendait la cassette au pied de la caméra, et à celui du soir avec en plus reportage sur notre réception par le président Rousset. Forte motivation des journalistes et très fort impact comme on sait. Huit jours après, passe le même reportage dans les mêmes journaux, sauf à la fin quand un « expert », sorti des tiroirs de la SNCF, annonce que la ligne est trop pentue pour recevoir des trains de plus de trois cents tonnes. Nous revenons sur cet expert dans la brève suivante, mais en attendant on peut se poser de savoir comment et suite à quelles manœuvres la rédaction de FR3 Bordeaux a pu passer un tel canard. Le succès de notre présentation à Saragosse ne va pas manquer d'attirer une contre attaque de front ou en débîne. On ne va pas échapper aux LGV côtières, surtout à celle du Pays Basque qui se fera dans trente ans !

LA FATWA SUR LE RAIL

« Il y a une fatwa contre le Canfranc » a lancé Louisset Mayerau, lors de la présentation de notre rapport à Saragosse. La boutade est exacte : elle émane de ce groupe glauque que nous dénonçons dans chacune de nos lettres, gens de la DDE et de la SNCF en tête. Parmi eux, celui du reportage truqué de FR3 : Jean Hourcade, ci-devant cadre à la SNCF, actuellement embringué dans *Eurosud Transport*, le groupe de pression financé par le conseil régional Midi-Pyrénées et chargé de promouvoir le projet mort-né de TCP. Nous avons croisé cet homme à Bruxelles, à plusieurs reprises, quand il sévissait à la commission, détaché par la SNCF. Chaque fois qu'il l'a pu, il a flingué le Canfranc. Et il continue. Encore un de ces cadres « cheminots » qui ont bâti leur carrière sur la casse du chemin de fer. Au nom de la modernité, of course !

LE LIVRE DU MYTHE

Canfranc, el mito

par Santiago Parra, Bernard Barrère, Jean Brenot, Alberto Sabio, J.-M. Latorre.
(Éditions Pirineum. Jaca. 338 pages. 2005)

Le 14 décembre dernier, Sergio Sánchez et J. Javasa, jeunes journalistes et libraires éditeurs de Jaca ont présenté, aux journalistes et libraires palois, le résultat de leur projet, lancé il y a juste treize mois, à savoir un livre-somme :

Canfranc, el mito.

La gageure fut, à si bref délai, de concilier une illustration abondante, six cents clichés en noir et blanc, soit les deux tiers des pages, embrassant près de deux siècles, issus de cinquante fonds d'archives et des explicatifs dus à vingt-deux Aragonais et deux Aquitains. Les deux responsables ont choisi de privilégier une perspective interactive et transpyrénéenne, nourries des manifestations des deux associations sœurs, les pugnaces défenseurs le CRÉLOC béarnais et sa cadette de sept ans, la CREFCO (1973), pour plaider une fois de plus la réouverture, presque trente-six ans après l'accident de l'Estanguet qui n'a ni ému, ni surpris la SNCF.

L'originalité de cette réalisation déroutante est de concilier deux couleurs et deux typographies pour les textes, les textes didactiques noir sur blanc, s'insinuant entre les photographies et les apports divertissants ou très précis, de même que la voie serpente entre les pages grises et les clichés comme la ligne serpente de plaines en rampes, entre sierras, cluses et gorges, entre les écueils semés de toutes parts, par militaires, politiciens, crises diverses... topographie, météo et géologie.

Les textes répartis en quatre grands chapitres évoquent divers aspects de cette épopée politico-industrielle, et notamment Santiago Parra, défenseur infatigable de ce rêve né dès 1853 des frustrations dues au centralisme paralysant de deux dynasties, qui réduisirent un vieux royaume domi-

nant la Méditerranée de la Sicile à Naples en une région de deuxième ordre. Le Canfranc fut le catalyseur de ce rêve de renaissance, avec le retour de capitaux de Cuba ou d'autres colonies, la croissance sporadique dès 1908, l'expansion liée à la métamorphose de Saragosse en nœud ferroviaire et l'enrichissement du aux exportations de 1914-1918... suivi d'une crise qui dura jusqu'à la fin de la première dictature. Le 2^e chapitre rédigé par Jean Brenot, premier président du CRÉLOC et Bernard Barrère évoque la prudence, voire la retenue des acteurs économiques et financiers, locaux ou parisiens, malgré l'enthousiasme de Louis Barthou et de quelques Valléens. Le troisième, spectaculaire, retrace le gigantesque remodelage de la haute vallée de l'Aragon : A. Sabio-Alcutén, historien, ressuscite les travaux cyclopéens entrepris pour lancer le « bateau-amiral » que fut la gare de Canfranc-Arañones, le protéger des avalanches et capturer les chutes d'eau, qui associait des ouvriers très pauvres, ingénieurs, topographes et botanistes. J.-M. Peréz-Latorre, architecte, présente l'édifice en déshérence, à savoir les plans, les choix de la monumentalité, les proportions grandioses qui ne sont que la concrétisation d'un rêve que la dureté de temps, l'incapacité des hommes ont vite détruit.

Concluons cette présentation comme Sergio Sanchez le 14 décembre « *Si, pasarán* » (*los trenes*) et comme Luis Grañell à la dernière page de l'ouvrage « *Sigue la lucha* ».

Bernard Barrère

Cet ouvrage est en vente à la Librairie Marrimpouey, 2, place de la Libération F-64000 Pau et aux Éditions Pirineum, 4, calle del Carmen E-22700 Jaca, au prix de 35 €.

... BRÈVES

ALAIN ROUSSET DÉTERMINÉ

Le président du Conseil régional d'Aquitaine, Alain Rousset, défend la réouverture du Pau-Saragosse avec une constance que nous saluons. Il se plaint d'être trop souvent seul dans ce combat. Il peut être sûr d'avoir gagné des appuis et de l'estime en Aragon, même si cela ne lui rapportera pas de voix, directement. Sa détermination tranche en effet avec les attermoissements de son collègue Marcellino Iglesias qui n'a pas encore « compris » que la TCP est dorénavant impossible. Pour débloquer côté français et utiliser enfin les fonds de contrat de plan État-Région, pourquoi le président Rousset ne joue-t-il pas la carte des « PPP », participations public privé, qui permettrait d'engager les premiers travaux ?

<http://intermodalite.com/creloc>

Messagerie : creloc@intermodalite.com