



## Étude de convergence pour la réouverture du Canfranc Déclaration commune CREFCO-CRÉLOC

M. José Luis Soro, ministre de l'Aménagement du territoire du gouvernement autonome d'Aragon (DGA), a présenté, le 23 novembre 2020, les hypothèses de l'étude de convergence réalisée dans le cadre du projet de réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse<sup>1</sup>. La CREFCO et le CRÉLOC ont donc appris, avec plaisir, que la ligne aura bien les caractéristiques techniques indispensables aux trafics voyageurs et marchandises de ce début de XXI<sup>e</sup> siècle (voie standard européen, signalisation ERTMS, charge maximale de 22,5 t/essieu, gabarit GB). La réouverture est toujours attendue, en Espagne, pour 2025.

En revanche, nous sommes pour le moins surpris par le calendrier présenté par M. Soro : l'aménagement des voies d'évitement (de 450 m) serait achevé en 2030 – 5 ans après la réouverture – et l'électrification en 2040 – 15 ans après la réouverture !? Ces deux éléments sont pourtant, selon nous<sup>2</sup>, fondamentaux dans la perspective d'une réouverture réussie du Canfranc !

Nous ne savons pas comment ces choix techniques ont été faits. Nous ne savons quels étaient les scénarios et les chiffrages associés qui étaient présentés. Nous ne savons pas qui, parmi les commanditaires de l'étude (cf. les sept logos présents sur le document présenté par M. Soro), a retenu ces hypothèses et le calendrier annoncé.

Si toutes les voies d'évitement ne sont pas aménagées avant la réouverture, la gestion des circulations sera digne d'une ligne du XIX<sup>e</sup> siècle. Les convois ne pourraient se croiser – avant 2030 ? – qu'en de trop rares points. Si la ligne n'est pas électrifiée dès sa réouverture, on prend le risque de limiter grandement les trains de marchandises faute de locomotives thermiques assez puissantes. Ne pas électrifier de suite va pénaliser et dissuader voyageurs et entreprises qui voudraient utiliser le train entre la Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon, entre la France et l'Espagne, entre la péninsule ibérique et le nord de l'Europe. De plus, l'utilisation de locomotives diesel participera de la pollution atmosphérique et acoustique des vallées d'Aspe et de Canfranc, et elle pourrait susciter un rejet de la population locale. Nous redoutons que les choix techniques et politiques de cette étude de convergence ne condamnent – encore une fois ! –, la ligne Pau-Canfranc-Saragosse avant même qu'elle ne renaisse ! Nous craignons aussi que cela ne réduise l'attrait de cette ligne internationale lorsqu'il s'agira de rechercher un opérateur.

L'étude de convergence n'évoque à aucun moment la possibilité de remettre en service la ligne directe Zuera-Turuñana, que la CREFCO et le CRÉLOC estiment absolument indispensable pour réduire

---

1 Sur le site du gouvernement aragonais :

<http://www.aragonhoy.net/index.php/mod.noticias/mem.detalle/reلمenu.48/id.268883>. À notre connaissance, rien de tel côté français...

2 Pour en savoir plus sur ces points, voir « [Pau-Canfranc-Saragosse, un chemin de fer d'avenir](#) », CREFCO-CRÉLOC, juin 2019

significativement les temps de parcours, aussi bien pour les trajets internationaux que régionaux – Saragosse-Pyrénées – qui représentent les meilleures prévisions de croissance de trafic. La réouverture de cet itinéraire pourrait, de plus, permettre de réduire l’impact du trafic de trains internationaux de marchandises sur l’axe Saragosse-Huesca, qui est la plus empruntée, côté espagnol.

Ces choix nous surprennent d’autant plus que nous sommes, en cette année, dans une période bien particulière. Accord de Paris (décembre 2015), « Pacte vert » ou “Green Deal”, plans de relance liés à la pandémie appellent au rééquilibrage des transports de marchandises de la route vers le rail. L’électricité plutôt que les énergies fossiles. Les régions Aragon et Nouvelle-Aquitaine ont, quant à elles, dégagé les leviers d’optimisation du trafic de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, en décembre 2019<sup>3</sup>. Électrification, voies d’évitement et réouverture de Zuera-Turuñana dans un second temps sont des éléments majeurs de l’attractivité économique et technique de cette ligne.

C’est pourquoi nous, CREFCO et CRÉLOC, appelons tous les acteurs majeurs de ce dossier à revoir le calendrier de l’équipement de la voie ferroviaire internationale Pau-Canfranc-Saragosse et à, sans attendre, investir pour qu’elle soit dès sa réouverture en mesure d’offrir un service efficace à tous ses usagers, aussi bien voyageurs qu’entreprises. À titre d’exemples, si la ligne était électrifiée dès son ouverture, le futur opérateur pourrait récupérer 25 % de l’électricité en utilisant le frein de récupération des trains à la descente, les convois de marchandises seraient plus lourds et les temps de parcours voyageurs et marchandises en seraient notablement raccourcis. De plus, la réouverture de la ligne directe Zuera-Turuñana réduira significativement les temps de parcours, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Nous appelons aussi tous les responsables politiques locaux, régionaux, nationaux et européens, conscients des enjeux économiques et de l’intérêt que représente cette ligne pour nos territoires, à tous les niveaux, et à soutenir activement le projet d’une réouverture complète du chemin de fer Pau-Canfranc-Saragosse. Cette réouverture peut et doit servir d’exemple aux ambitions et déclarations des décideurs quant à la lutte contre le réchauffement climatique et au nécessaire rééquilibrage route-rail. Dans les Pyrénées comme ailleurs.

Nous espérons que tous les travaux actuels d’amélioration de la voie qui seront réalisés avant la réouverture au trafic international doivent intégrer l’électrification de la ligne (plate-forme de taille suffisante pour installer massifs et supports de caténaires, gabarit des tunnels). Et en engageant aussi rapidement que possible les travaux des voies d’évitement. Sans ces engagements fermes, aucun signe de la volonté de réussir ne seraient envoyé aux usagers potentiels de cette ligne et à de possibles opérateurs. Et nous serions, CREFCO et CRÉLOC, les premiers à le regretter, amèrement.

Bien entendu, nous restons à votre disposition pour développer plus largement nos arguments en faveur d’une réouverture complète, sans délais. Il faut construire un vrai projet européen, ambitieux sur les plans économique, environnemental et technique. Le choix de l’opérateur doit être rapide, afin de l’associer à toutes les phases de la rénovation de la ligne et de lui permettre, sur des bases saines et claires, de démarcher bien en amont encore plus de chargeurs et clients potentiels de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse.

Ferroviairement vôtres !

Bedous, le 22 février 2021

---

3 <https://canfraneus.eu/wp-content/uploads/2019/12/RNA-LivreBlanc-PauCanfranc-A4-1219Web.pdf>