

ÉDITORIAL

Que c'est long, Messieurs, que c'est long !

Le processus de réouverture complète du Canfranc relève à plein de cette phrase que répétait à satiété le maître d'étude du jeune Marcel Pagnol, lycéen à Marseille, à chaque entrée en classe des élèves. Long, très long : tel est le mantra qui revient régulièrement quand il s'agit de fixer l'agenda de la réouverture Bedous-Canfranc, mais aussi le fonctionnement à venir de la ligne internationale Pau-Saragosse. Et de voir repousser d'une étude à l'autre la renaissance du Transpyrénéen occidental. 2024 ? 2026 ? 2028 ? La date fluctue au gré des déclarations, paroles de politiques ou paroles d'experts. Et le processus de se poursuivre à... petite vitesse.

De tels délais s'expliquent certes par les contraintes spécifiques du ferroviaire. Il s'agit d'abord de composer avec la gigantesque complexité de la remise en service des 33 km encore fermés : reconstruction d'une infrastructure coûteuse même si la plate-forme et les principaux ouvrages d'art ont bien résisté aux outrages de plus de 50 ans d'abandon, sécurité, tout particulièrement aux passages à niveau, avec des consignes qui s'empilent au cours des années, spécificité d'une infrastructure de haute montagne dans une nature tourmentée, électrification et son alimentation. Puis au-delà des travaux à mener dans la haute vallée, il faut anticiper le fonctionnement harmonieux des 311 km entre Pau et Saragosse : écartement UIC, signalisation unifiée,

poste de commandement des circulations centralisé, opérateur unique qui ne soit pas forcément un des deux historiques et, anticipation nécessaire, commandes des matériels appelés à rouler que ce soient les locomotives, les automoteurs, les voitures aussi bien pour les dessertes valléennes que pour les grands parcours, y compris au-delà de Pau ou de Saragosse.

« Que c'est long, Messieurs, que c'est long » répèterait-on en litanie ! Il serait toutefois possible d'accélérer le processus avec une volonté politique davantage affirmée de la part de quelques acteurs. Si les pouvoirs Régionaux d'Aragon et de Nouvelle-Aquitaine impulsent positivement, si l'Europe assure de son soutien le processus, si Madrid a participé à la construction de la nouvelle gare de Canfranc, force est de constater que des blocages subsistent à Paris. Mais certainement ne sont-ils que provisoires ! Nous savons depuis le 4 juillet que dans le nouveau gouvernement dirigé par madame Élisabeth Borne, le ministre délégué aux Transports est monsieur Clément Beaune : nous leur avons d'ores et déjà écrit pour leur demander, courtoisement bien évidemment, d'accélérer le processus de réouverture et de sortir ainsi du concours de lenteur qui scotche au sol notre Canfranc en vallée d'Aspe.

Pour le Bureau, **Alain Cazenave-Piarrot**
Président du CRÉLOC



MORT D'UN AMI †

Luis Grañell est décédé à Pau le 17 février 2022 à l'âge de 74 ans, à la suite de blessures occasionnées lors d'un accident de montagne. Journaliste, géographe, romancier et essayiste, Luis a été un des fondateurs de la CREFCO et il fut son porte-parole de 1993 à 2004. Avec la disparition de Luis Grañell, le combat pour la réouverture du Canfranc perd un de ses plus grands défenseurs. Le CRÉLOC et la CREFCO perdent un ami.

Où en sommes-nous, côté aragonais ?

Sur les 84,5 km qui séparent Saragosse et Huesca, la ligne ferroviaire est en bon état.

Entre Saragosse et Tardienta, elle dispose de deux voies parallèles, l'une à écartement européen (UIC), électrifiée en 25Kv courant alternatif et l'autre à écartement ibérique, électrifiée à 3 Kv courant continu.

De Tardienta à Huesca, il y a une seule voie à double écartement, c'est à dire qu'elle est constituée de trois files de rail, électrifiée en 25 Kv courant alternatif.

Entre Huesca et Canfranc, sur la voie unique à écartement ibérique et non électrifiée, la situation est différente selon le tronçon considéré.

- Variante de Huesca : un contournement de Huesca a été créé afin d'éviter que les trains ne traversent la ville. Entre Huesca et Alerre, un nouveau tracé de 10,5 km, avec traverses polyvalentes, a été réalisé en 2007.
- Alerre-Plasencia del Monte : 9 km – traverses polyvalentes – travaux terminés en 2009.



▲ Les voyageurs attendent l'arrivée du train dans la nouvelle gare de Canfranc - photo Gérard Lopez, CRÉLOC

- Plasencia del Monte-Ayerbe : 20,5 km – adjudication des travaux le 15 juin 2022 – durée estimée : 8 mois. Ces travaux vont nécessiter une interruption de circulation du 1^{er} août au 16 novembre 2022.
- Ayerbe-Caldearenas : 36,3 km – un appel d'offres a été lancé en mai – en attente d'attribution du marché – durée estimée des travaux : 10 mois.
- Caldearenas- Jaca : 37,4 km – traverses polyvalentes – travaux terminés en 2009.
- Jaca-Canfranc : 24,4 km – un appel d'offres a été lancé en avril avec une date butoir au 16 juin 2022 – en attente d'attribution du marché – durée estimée des travaux : 10 mois.

Si les délais sont respectés, Huesca-Canfranc sera donc complètement aménagé d'ici 2024. La ligne étant entièrement équipée de traverses polyvalentes, il suffira, le temps venu (le plus tôt possible !) : de déplacer chaque file de rail sur l'encoche libre des traverses pour passer à la voie au standard européen (UIC). Finis les transbordements en gare de Canfranc.

En mars 2022, Adif a déjà soumissionné le contrat de rédaction du projet pour l'implantation de l'écartement UIC sur environ 138 km, de la variante de Huesca jusqu'à Canfranc.

En ce qui concerne le tunnel international du Somport, les études en cours, complexes car le tunnel doit servir d'issue de secours au tunnel routier et vice-versa, devraient aboutir en tout début d'année 2024.

Et du côté français... on attend le résultat des études en cours pour, dans un premier temps, lancer l'enquête d'utilité publique sur la section Les Forges d'Abel-Be-dous.

Gérard Lopez



▲ Situation avant travaux
(février 2022, François Rebillard, CRÉLOC)

Autant les viaducs d'Escot et d'Arnousse sont bien connus entre Oloron-Sainte-Marie et Canfranc parce que la RN 134 donne un accès direct à ces 2 ouvrages d'art, autant le pont de Lescoude reste dans l'ombre, au sens propre comme au sens figuré. Seul le GR 653 permet d'y accéder, sous une frondaison très abondante en été.

Le 10 décembre 2021 et le 10 janvier 2022, 2 crues successives du gave d'Aspe ont déchaussé la fondation de la pile sud de ce pont en maçonnerie avec une arche de 36 mètres de portée. Cet ouvrage était déjà sous surveillance, parce que les crues précédentes avaient disloqué le muret destiné à protéger cette pile. Les investigations et relevés réalisés ont abouti à la nécessité d'interrompre les circulations ferroviaires sur ce pont, pour des raisons évidentes de sécurité. Le 1^{er} février dernier, le trafic ferroviaire était reporté sur route entre Bidos et Bedous, les bus de la société Touyarot assurant dès lors ce service.

C'est l'environnement boisé et vallonné qui a causé quelques soucis d'accès au chantier, au point qu'il a fallu établir une occupation temporaire pour permettre la construction d'une voirie provisoire accessible aux engins de travaux publics. C'est notamment une grue de levage de 350 tonnes qui a été mise en place par l'entreprise Rollin de Bayonne, pour descendre les matériaux au bord du gave.

Chantier du pont de Lescoude à Sarrance (64)

1^{er} semestre 2022



▲ Situation après travaux
(juin 2022, François Rebillard, CRÉLOC)

Les travaux se sont déroulés au cours du mois de juin, en période de basses eaux. Ils ont consisté à construire un caisson en béton au pied même de la pile fragilisée et à reconstituer le muret initial par des enrochements de blocs de pierres de 6 tonnes à la base, d'une tonne au sommet, calés avec du granulat.

Conformément au planning, la voie ferrée a été rendue aux circulations ferroviaires fin juin de manière à ce que le 1^{er} train de voyageurs puisse passer dès le 2 juillet. Un ralentissement à 10 km/h a été mis en place au droit du pont pour assurer la sécurité jusqu'à l'achèvement de la dernière phase du chantier programmée pour cet automne. Elle consistera à reconstituer la berge en amont, rive gauche, en recourant à une solution minérale et végétale la plus proche possible de milieu naturel.

Grâce à ces travaux de génie civil, la liaison ferroviaire Pau-Bedous se trouve à nouveau assurée, dans la perspective de la réouverture de la ligne internationale Pau Zaragoza.

François Rebillard

Le ferroutage : une option pas toujours pertinente

Parmi les questions que l'on pose souvent aux partisans de la réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse – sur les marchés, dans les réunions, au hasard des rencontres, par courriel... –, il y en a une qui devient récurrente. Surtout en ces temps de « transition écologique » ! C'est celle du ferroutage sur ladite ligne. Nous allons donc essayer d'examiner sa pertinence lorsqu'on veut l'appliquer à la ligne du Canfranc.

Qu'est-ce que le ferroutage ? Pour le dire rapidement, il s'agit de mettre des camions sur des trains. Pour être plus précis, on fait franchir aux poids lourds complets (tracteur + remorque/citerne) un obstacle (montagneux, la plupart du temps, ou un très long trajet) en train. C'est l'alternative que Suisses et Autrichiens ont mis en place depuis bien longtemps pour éviter de voir leurs pays respectifs être submergés par un trafic de transit incessant et polluant de poids lourds. L'objectif, en Suisse, est d'atteindre les 650 000 poids lourds/an (contre 1,4 million, en 2000 et 860 000 l'an passé) qui traversent le pays du sud au nord (source : Office fédéral des transports, 2021).

Pour pouvoir mettre en place ce type de transport de marchandises, il faut trois conditions essentielles : une volonté politique forte, des wagons plats surbaissés et une infrastructure adaptée.

S'agissant de la volonté politique, si l'Europe incite les pays de l'Union à créer des « corridors » dédiés au ferroutage, force est de constater qu'il n'y en aura pas partout. À ce jour, le Canfranc n'est pas concerné par un projet de corridor – même si sa réouverture est soutenue, politiquement et financièrement, par l'UE –, et les premières caractéristiques techniques retenues par les maîtres d'ouvrage (états, régions et Europe) ne l'envisagent pas, à cette heure.

Certains en déduisent trop rapidement que le Canfranc n'a aucun intérêt pour le fret. C'est oublier un peu vite que le fret ferroviaire ne se limite pas aux corridors européens de ferroutage. Le vrac, le transport combiné, les conteneurs...

Les wagons plats surbaissés, quant à eux, existent déjà depuis longtemps. Ils se caractérisent par des roues de petit diamètre. Ce type de matériel s'use prématurément et la maintenance de ces wagons s'en trouve renchérie. Ils supposent, en outre, une adaptation des quais de chargement, ce qui engendre, là encore, des coûts d'investissement supplémentaires dans chacune des gares accessibles.

S'agissant de l'infrastructure, dans la mesure où la ligne de Canfranc est déjà au gabarit GB+ (Gabarit B+ : le plus utilisé actuellement qui autorise la circulation des conteneurs 9 pieds/6 pouces et 8 pieds/6 pouces de largeur, ainsi que des caisses mobiles de 2,6 m de largeur sur semi-remorques embarqués sur des wagons-poches), il faudrait quand même surbaissier les tunnels de la ligne. Ce qui, là encore, aurait pour première conséquence de faire gonfler la facture de l'investissement initial. Il faudrait alors reprendre tunnels et installations de chargement/déchargement des deux côtés des Pyrénées.

Alors, que peut-on faire ?

Eh bien, je pense qu'il est très important de rappeler que le fret ferroviaire a pour objet de transporter d'abord et avant tout... des marchandises. Ce qui peut sembler être une évidence ne l'est pas toujours, aussi étonnant que cela puisse paraître.

Imaginer que le ferroutage est l'alpha et l'oméga du fret ferroviaire devient, aujourd'hui, une ineptie. À l'heure où les énergies deviennent de plus en plus rares et de plus en plus chères, il ne saurait être question de gaspiller celles qui sont encore disponibles.

Or, l'un des défauts majeur du ferroutage, c'est qu'il embarque du poids mort. Le tracteur, la remorque, autant de tonnes qui nécessitent de l'énergie pour être transportées. L'utilisation de conteneurs, fermés ou en « open-top », est à tous points de vue préférable.

L'un des arguments développés par les opposants à la réouverture du Canfranc consiste à expliquer que la ligne n'est pas adaptée au ferroutage. Mais comme ce type de transport est appelé à disparaître, outre le fait qu'il n'est pas pertinent et rationnel... Doit-on s'en plaindre ? Vraiment ?

Quant « au dernier kilomètre » (en fait, les kilomètres restants entre le terminal ferroviaire et le client final), rien n'interdit de penser que des nouvelles entreprises de messagerie et transport s'installeront dans les territoires pour prendre en charge vrac et conteneurs (elles existaient avant le « tout-camion »). Avec les moyens classiques de nos jours, ou en mettant d'ores et déjà en œuvre les nouvelles énergies de demain (électricité verte, hydrogène). Emplois de proximité, qualité de vie... même les routiers pourraient adhérer à un tel avenir !

Jean-Luc Palacio

Le Canfranc au cœur du GREENDEAL !

Plus que jamais, il s'agit de décarboner notre économie. L'heure est aux économies d'énergie, au report des modes de transport. Il ne s'agit pas d'une mode conjoncturelle. Il s'agit d'une nécessité vitale pour notre planète, pour le vivant. Il faut structurellement réorienter nos modes de production, de transport, de consommation.

Les décisions européennes : le Pacte Vert

En décembre 2021, la Commission de Bruxelles a précisé ses objectifs. Le but est d'arriver à une Europe neutre en Gaz à Effet de Serre (GES) en 2050. Il faut produire, transporter, se loger différemment, sans augmenter les émissions carbone. La mobilité verte donne la priorité au chemin de fer mais se préoccupe aussi du mode de circulation et de logement des métropoles.

L'Europe a identifié 424 agglomérations situées sur le Réseau TEN-T (Trans European Network-Transport). Elles vont bénéficier de liaisons ferroviaires accélérées à 160 km/h. De nouvelles liaisons vont être créées entre métropoles. Les grandes agglomérations auront obligation de mettre en place des plans de mobilité soutenable. Il s'agit d'améliorer les transports publics et les infrastructures, les pistes cyclables et cheminements piétonniers. Le train est prioritaire sur l'avion. Les tarifications doivent être améliorées pour favoriser les compagnies ferroviaires concurrentes, la TVA sur les billets doit être revue ou supprimée.

Une décision clé pour le Canfranc, 28 février 2022, le GEIE :

Ce jour-là, à Saragosse, les gouvernements français et espagnol, avec les régions Nouvelle Aquitaine et Aragon s'accordent pour fonder ce Groupement Européen d'Intérêt Économique. Cela signifie que, après de lourdes études (la première tranche est estimée à 14 millions d'€), on s'accorde pour une réouverture à écartement européen avec Enquête publique en 2023 pour les 33 km Bedous-Canfranc. Certes, il est encore question de rouvrir avec... du Diesel, en contradiction avec le Pacte Vert. Mais on avance.

Le Plaidoyer du Président de la SNCF Jean-Pierre Farandou : le fer contre le carbone, doubler la place du train !

J.-P. Farandou enfonce le clou : l'objectif d'une vraie transition climatique c'est ZEN – Zéro Émission Nette – pour 2050. Pour lui, sans un report massif de la route

vers le rail, l'objectif de l'Accord de Paris n'est pas atteignable. Le transport représente 34 % des GES en France. Le train de fret consomme six fois moins d'énergie pour une tonne transportée. Le train représente 9 % des transports, la route 85 %. L'Allemagne qui a augmenté sa part de ferroviaire transporte ainsi 20 % de son fret, 34 % pour la Suisse. Il faut améliorer la complémentarité des modes de transports, d'autant que 70 % des Français habitent à moins de 5 km d'une gare, et 90 % à moins de 10 km. Et ce 14 juillet J.-P. Farandou n'hésite pas à réclamer 100 milliards pour la SNCF, arguant du fait que la DB – Deutsche Bahn – a obtenu 86 milliards.

Les décisions du Conseil Européen du 29 juin 2022 :

Plus que jamais, l'UE doit réduire de 55 % ses GES d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990 et atteindre la neutralité climatique en 2050. Un Fonds Social pour le Climat est créé.

Conclusion :

- Avec le CRÉLOC unanime, nous déplorons cette option de traction thermique inadéquate pour du fret,
- Multiplier des LGV, certes, c'est concurrencer l'avion, c'est aussi la facilité et rouler très vite : la consommation croît avec le carré de la vitesse,
- De méchants critiques apparaissent avec Jean Coldefy, (*Mobilités : changer de modèle : solutions pour des déplacements bas carbone et équitables*, Publishroom, 2022, 244 p.) responsable des mobilités à Lyon qui prône des transports en commun massifs sur les routes, avec des cars (1 million de km de routes contre 30 000 km de rail).

Je laisse avec plaisir la conclusion de la conclusion à Jean-Pierre Farandou, président-directeur général de la SNCF : « La cause première est la protection de la planète ».

Michel Rodes

Hydrogène et Canfranc, une idée dangereuse pour les deux !

La fin de l'utilisation des combustibles fossiles d'ici une vingtaine d'années pose au transport ferroviaire le problème des lignes non électrifiées. Même si on peut penser que le pourcentage de la longueur du réseau électrifié va croître dans les prochaines années, il est fort probable que l'on n'atteindra pas 100 % en raison du coût de l'électrification (de l'ordre de 1 million d'euros le kilomètre) qui rend celle-ci très onéreuse pour des lignes au trafic modeste. Sauf à atteindre 100 % d'électrification en fermant purement et simplement les lignes non électrifiées... Il s'avère donc nécessaire de développer des véhicules ferroviaires autonomes sans moteur thermique classique (l'utilisation d'hydrocarbures de synthèse ne se justifiant pas sur le plan économique pour des véhicules terrestres, à l'inverse des aéronefs pour lesquels la contrainte de masse et de volume les rendra quasiment incontournables pour les long-courriers).

La première solution est d'utiliser des batteries. Celles-ci permettent alors à un train électrique de continuer à rouler sur une voie non électrifiée, après un éventuel trajet sur lignes électrifiées. Si on considère un train du type AGC, consommant environ 200 litres de gazole aux 100 km, la quantité de batteries nécessaires est de l'ordre de 32 kg par km d'autonomie. Donc, pour 100 km il faudrait 3200 kg de batteries, mais pour 1000 km, 32 tonnes ! On voit ainsi que le train à batteries est un bon outil pour circuler sur des sections non électrifiées dans la limite d'une centaine de kilomètres sans recharge : soit une partie non électrifiée de 100 km sur un parcours globalement électrifié, soit une antenne de 50 km. En rechargeant à la gare terminus avant le retour, il est possible de circuler sur une antenne de plus de 50 km mais au prix d'un temps de recharge en gare. En cas de relief, il est clair que le dénivelé global de la section de ligne diminue l'autonomie.

D'où la deuxième solution consistant à utiliser de l'hydrogène (produit par électrolyse avec une électricité non carbonée) dans une pile à combustible qui oxyde celui-ci en eau en produisant directement du courant continu alimentant une chaîne de traction électrique. Avec un rendement d'électrolyse de 70 %, de 50 % pour la pile plus les pertes de compression (stockage à 700 bars) on arrive à un rendement global d'environ 33 % soit un

tiers. Ainsi, le train à hydrogène consomme trois fois plus d'électricité qu'un train électrique. En revanche, avec notre type AGC, le stockage pèserait environ 5,5 kg/km d'où 3300 kg pour 600 kilomètres. On notera qu'un train à hydrogène sera équipé de batteries pour récupérer l'énergie de freinage, une partie de celle des dénivelés, amortir les variations de puissance de la pile et limiter la puissance donc la taille, la masse et le coût de celle-ci. Le train à hydrogène a donc une autonomie qui se compte en centaines de kilomètres et peut donc très facilement effectuer un parcours national comprenant de longues sections non électrifiées. Là encore, en cas de relief, le dénivelé global de la section de ligne diminue l'autonomie (ce qui était déjà vrai en traction diesel) mais surtout, à partir d'une certaine valeur de rampe, il faut surdimensionner la pile pour avoir assez de puissance ce qui augmente sa masse, son volume et son coût et donc celui du train.

Dans le cas du Canfranc et son dénivelé cumulé de 1250 mètres sur 88 kilomètres, la consommation d'énergie est multipliée par 3,5 en roulant à 70 km/h comparativement à un parcours à 120 km/h sur du plat. On a donc la même consommation que 310 km en plaine. En considérant le rendement énergétique du train à hydrogène et le fait qu'un train sous caténaire peut récupérer beaucoup d'énergie potentielle à la descente, le rapport de consommation s'élève à environ 5,2. Enfin, avec une montée continue telle que Canfranc sur plusieurs dizaines de km le dimensionnement de la pile devrait être beaucoup plus conséquent que pour un train « de plaine » !

En conclusion, autant les trains à batteries et les trains à hydrogène seront d'excellents outils pour continuer à exploiter des lignes non électrifiées au trafic modeste et également effectuer de longs trajets continus en empruntant par moments des sections non électrifiées, autant dans le cas du Canfranc ils sont totalement hors de leur domaine de pertinence. En effet, s'engager dans un modèle de traction multipliant par plus de 5 les coûts énergétiques et nécessitant des véhicules nettement plus chers du fait du surdimensionnement de la pile, condamnerait totalement la viabilité économique de la ligne, voire même sa pertinence environnementale !

Patrick Marconi

Après les élections : et un nouveau ministre des Transports !

Quand notre cher président (du CRÉLOC, pas de la République) m'a demandé de faire un article sur l'après élection, je pensais que j'allais avoir davantage de choses concrètes à vous proposer. Contentons-nous de quelques informations sur le ministre et sur le site du ministère.

Clément Beaune, qui est donc le nouveau ministre des Transports, 40 ans, est un néophyte en matière de transports. Il a été conseiller auprès d'Emmanuel Macron, puis secrétaire d'État aux Affaires européennes en 2020, avant d'être désigné ministre délégué chargé de l'Europe sous le 1^{er} gouvernement d'Élisabeth Borne. Son ministère est placé sous la tutelle de Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de cohésion des Territoires. Lui sont attribuées les politiques publiques, le transport ferroviaire, les infrastructures ferroviaires, la sécurité et les grands projets, le transport de marchandises ferroviaires, les lignes à grande vitesse.

Mais si vous voulez en savoir davantage, il faudra patienter ; en effet les attributions sont, au 13 juillet, en cours de mise à jour, le site étant en maintenance...

Bernard Cazenave

P.S. Mieux vaut tard que jamais : fin juillet sont arrivées dans la presse des déclarations intéressantes du ministre. Celui-ci a déclaré que la colonne vertébrale de la mobilité durable et verte, c'est le ferroviaire, que le gouvernement veut faire du réseau ferroviaire une priorité, qui sera matérialisée, accélérée, financée et que « nous devons la priorité au réseau, et nous continuerons l'effort entrepris depuis quelques années pour augmenter les montants consacrés à la modernisation des voies ferrées ». Alors que Jean-Pierre Farandou, le PDG de la SNCF, réclame 100 milliards d'euros sur 15 ans, M.Beaune a donné rendez-vous au prochain projet de loi de finances. Nous jugerons les actes.

Les gares de croisement

Depuis plus d'un siècle, de nombreuses lignes, dont l'axe international Pau-Saragosse, ont été réalisées en voie unique, pour des raisons d'ordre économique, mais également en raison du moindre trafic à supporter que celui attendu pour les lignes à double voie. Se posait naturellement la question de la meilleure gestion possible des mouvements de trains circulant dans des sens contraires. L'obligation de disposer de gares de croisement s'est en conséquence imposée. Elles étaient à l'origine nombreuses sur chaque ligne en raison de l'acheminement des trains de marchandises qui assuraient un trafic de « cabotage » tout au long de la ligne, desservant ainsi chaque gare dans lesquelles, selon les besoins, des manœuvres étaient réalisées pour laisser ou prendre des wagons, à une époque où l'essentiel des transports de marchandises était réalisé par le rail. Ainsi de Pau à Canfranc relevait-on jusqu'aux années 1960 une dizaine de gares de croisement sur 58 km de ligne. La baisse continue du trafic marchandises à partir des années 70 a conduit sous la pression ministérielle, la SNCF à fermer de nombreuses lignes, et pour celles subsistant à interrompre les dessertes marchandises dans la plupart des gares, avec pour conséquence la suppression de possibilité de croisement des trains. Ces gares privées de personnel, sont devenues des PANG (point d'arrêt non géré). Seules s'imposaient alors un nombre très réduit de gares de croisement indispensables à la réalisation d'un trafic TER trop souvent squelettique (deux à trois circulations quotidiennes dans chaque

sens...). Ainsi, à titre d'exemple est-on passé des années 70 à aujourd'hui d'une distance entre deux gares de croisement de l'ordre de quelques kilomètres, à une distance pouvant varier dans des proportions de l'ordre de 20 à 30 km. Dès lors, il devient impossible dans de telles conditions d'augmenter le nombre de circulations quotidiennes. La suppression des gares de croisement a eu pour conséquence un déclin très significatif du nombre de trains, donc de voyageurs qui, exigeant de la souplesse dans les horaires proposés, ont choisi d'emprunter leur véhicule automobile pour se rendre à leur travail, délaissant ainsi le chemin de fer.

Il pourrait être remédié à cette lente agonie qui se poursuit, en investissant dans la remise en service de nouvelles installations de croisement qui seraient gérées à partir d'une commande centralisée, laquelle n'imposerait plus la présence « d'agents circulation » dans ces gares. Certes, il s'agit toujours pour les équipements de voie d'un investissement lourd, que compensent d'une part la suppression des agents circulation dans les gares, d'autre part l'amélioration de la fréquence de circulation des trains et l'augmentation de leur vitesse. Ces critères sont susceptibles d'engendrer tout naturellement un report de nombreux utilisateurs de véhicules automobiles vers le chemin de fer.

Venons-en à « notre ligne » Pau-Canfranc-Saragosse. Seules trois gares de croisement sont envisagées sur la section française de cet itinéraire ; à Buzy, Oloron et

Bedous, avec la possibilité de garer un train de marchandises aux Forges d'Abel en cas d'incident.

Les distances entre ces gares de croisement sont respectivement de :

- 20 km de Pau à Buzy
- 15 km de Buzy à Oloron,
- 25 km d'Oloron à Bedous
- 24 km de Bedous aux Forges d'Abel.

Où l'on constate que le projet manque d'ambition, d'autant que l'électrification de la ligne n'interviendra que dix ans après sa réouverture ! Cependant, dès que le besoin s'en fera sentir, il sera toujours possible de créer, (à la condition que le chemin de fer ne soit plus le mal-aimé des ministères des Transport et de l'Économie) une ou deux nouvelles gares de croisement...

On relève toutefois, que la remise en service d'installations de croisement en gare de Buzy est susceptible d'offrir la possibilité de mettre en place un service cadencé à l'heure durant les affluences du matin et du soir, entre Pau et Oloron, soit trois trains assurés durant une période de deux heures, le matin et le soir pour le sens de l'affluence. Il serait souhaitable que deux de ces trois trains soient prolongés vers Bedous. Cependant au stade actuel des données dont dispose le CRÉLOC, cette dernière possibilité reste à vérifier.

Pour conclure, il est utile de rappeler que des lignes performantes à voie unique pourvues de gares de croisement en nombre suffisant, correctement implantées et placées sous l'autorité d'une commande centralisée, sont à même d'accepter un trafic quotidien de l'ordre de 70 trains. Rêvons qu'il en aille de sorte pour le Canfranc !

Jean-Pierre Soustre

Assemblée Générale Ordinaire du CRÉLOC 2022

Elle aura lieu :

Samedi 15 octobre 2022 à 11 heures

Salle de la Mairie,
Place François Sarraillé - 64490 Bedous

Ordre du jour :

- Accueil
- Rapport Moral
- Rapport d'activité
- Rapport financier
- Questions diverses
- Élections du Conseil d'Administration

Le présent avis tient lieu de convocation.

Un repas est ensuite prévu à 13 heures.
Restaurant Transhumance et Cie
(gare de Bedous).

Inscription obligatoire auprès du Trésorier :
tresorier@le-creloc.com

Le mot du Trésorier

Le CRÉLOC ne peut justifier son action militante que par un nombre élevé d'adhérents. Et nous avons d'autant plus besoin de votre présence au CRÉLOC qu'il nous faut pousser pour vaincre les derniers obstacles. Aussi, merci d'adhérer ou de ré adhérer pour cette année, si vous ne l'avez déjà fait.

Gérard Lopez

C.RÉ.L.O.C. Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron-Canfranc

BULLETIN D'ADHÉSION / RÉADHÉSION pour 2022

NOM :.....**Prénom :**.....

Rue :..... N°:.....

Code postal :..... Ville :.....

Téléphone :..... Adresse courriel :@.....


TARIF DE BASE : 20 €

Je joins mon **chèque** à l'ordre de « CRÉLOC » : je l'adresse à : CRÉLOC, Mairie de BEDOUS, 64490 BEDOUS

Je souhaite régler par **virement bancaire** : j'adresse ce bulletin dûment complété à tresorier@le-creloc.com. Le trésorier vous communiquera alors les coordonnées bancaires du CRÉLOC. En retour, vous recevrez votre reçu.

ACTUALITÉ

www.le-creloc.com ou

 [groups/107924299234292/](https://www.facebook.com/groups/107924299234292/)

CONTACTS

Le président, Alain Cazenave-Piarrot : president@le-creloc.com - Tél. : 06 31 61 29 08

Le secrétaire : vacant pro tempore

Le trésorier, Gérard Lopez : tresorier@le-creloc.com - Tél. : 05 59 39 85 64