



ÉDITORIAL

Le Canfranc brûle-t-il ?

Et ne serait-ce pas à Paris qu'on brûle le projet ? En reprenant le titre d'un roman et d'un film célèbres, le CRELOC s'interroge sur ce qui peut bien bloquer, auprès du gouvernement français, le processus de réouverture, alors que les autres acteurs impliqués dans le projet manifestent leur soutien et avancent dans sa réalisation.

L'Espagne en premier lieu, qu'il s'agisse de la Diputación de Aragon ou du gouvernement de Madrid. La rénovation complète entre Huesca et Canfranc qui avance à grands pas, sera achevée fin 2023, avec reprise des circulations en mai 2024 : devis dument chiffrés, calendrier prévisionnel respecté. Côté Région Nouvelle-Aquitaine les appuis s'élargissent et nombre d'élus se rendent bien compte qu'avec la nouvelle donne climatique qui se marque chaque jour davantage dans le quotidien de chacun, la remise en service des 33 km encore fermés entre Bedous et Canfranc devient une nécessité pour tous et non plus la « passion » de quelques-uns. La noria des camions en Aspe et dans

le haut Aragon concrétise les impasses du tout routier. Et, à Bruxelles, l'UE qui finance déjà les études préalables participera financièrement aux travaux dès que le processus sera engagé.

Le CRÉLOC attend avec impatience la remise des études préalables à l'enquête d'utilité publique, un devis précisément chiffré et détaillé des travaux à mener, un calendrier non repoussé de mois en mois, pour le tronçon Bedous-Canfranc. Mais aussi la programmation de la modernisation des 311 km de ligne entre Pau et Saragosse : électrification, croisements, signalisation, gestionnaire unique de l'infrastructure.

Madrid pousse, d'autant que c'est l'Espagne qui préside le Conseil de l'Union européenne du 1^{er} juillet au 31 décembre, avec comme priorité : « Faire progresser la transition écologique et l'adaptation environnementale ». À Paris, ça brûle !

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

SOMMAIRE

- 2 - Qu'attend la France ? *Jean-Luc Palacio*
- 3 - Pau-Bedous : le cha-cha-cha des trains supprimés, *Erik Brissot*
- 4 - Visite discrète du président de la SNCF en Aspe et à Canfranc, *Gérard Lopez*
Le CRÉLOC à la rencontre des élus et du préfet des Pyrénées-Atlantiques, *Bernard Cazenave*
- 5 - Quelle traction pour la ligne Pau-Saragosse : Diesel, à l'hydrogène ou électrique ? *Jean-Pierre Soustre*
- 6 - Trains voyageurs : quelle vitesse idéale ? *Michel Rodés*
- 7 - Laluque-Tartas : régénération d'une ligne ferroviaire par la région Nouvelle-Aquitaine, *François Rebillard*
- 8 - Canfranc : La Belle au bois dormant, *Alain Cazenave-Piarrot*
- 10 - Souvenir
Assemblée générale Ordinaire du CRÉLOC 2023
Le mot du Trésorier

Qu'attend la France ?

Après 170 ans de projets, de fonctionnement avec des hauts et des bas, de fermeture sur le temps long, de réouverture partielle jusqu'à Bedous, le train venu de France n'arrive toujours pas à Canfranc. Dès 1853, à Saragosse, une motion est votée pour demander que soit créée une ligne de chemin de fer reliant Saragosse à la France, en territoire aragonais. Comme nous le savons, il faudra attendre le 18 juillet 1928 pour voir cette ligne être officiellement inaugurée par Alphonse XIII, roi d'Espagne, et M. Gaston Doumergue, Président de la République française.

Aujourd'hui encore, l'impulsion en faveur de la réouverture vient du sud des Pyrénées. Des travaux lourds sont en cours pour préparer la ligne entre Huesca et Canfranc à l'arrivée de l'écartement standard européen et aux autres paramètres techniques, le tout devant intégrer le réseau ferroviaire espagnol au réseau européen. Le gouvernement espagnol et la DGA (Diputación general de Aragón) mettent ainsi en œuvre la décision, prise en 2011 par l'Union européenne, d'inscrire la ligne Pau-Canfranc-Saragosse dans le Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T), suite à la demande des gouvernements français et espagnol. Ce qui a été, d'ailleurs, rappelé le 19 janvier 2023 dans le Traité d'amitié signé par les deux pays à Barcelone (art. 26, alinéa 5). Depuis le 1^{er} janvier 2022, au nord des Pyrénées, la gestion des TER relève de la compétence régionale et le président de la Région Aquitaine (devenue aujourd'hui la Nouvelle-Aquitaine), Alain Rousset, n'a eu de cesse d'obtenir cette réouverture. Il a – pour ce qui relève de sa compétence – accompli sa part, en faisant revenir, en 2016, le train à Bedous, en vallée d'Aspe. En ce qui concerne le « maillon manquant » – 33 km de Bedous à Canfranc – les deux gouvernements, les deux Régions et leurs « bras armés » techniques (ADIF et SNCF Réseau) ont déposé trois dossiers auprès de l'Union européenne pour le co-financement des études préalables à la réou-



verture complète de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. Dossiers qui ont été acceptés et financés à hauteur de 50 % pour les études (et de 30 % pour les travaux de la nouvelle gare de Canfranc), pour un montant de 10 M€.

Le CRÉLOC est stupéfait de la réponse apportée par le ministre des Transports, M. Clément Beaune, début juillet au député de la 4^e circonscription des Pyrénées-Atlantiques, M. Iñaki Echaniz, qui appuyait notre demande de rendez-vous. D'autres parlementaires du département l'ont été également et l'ont fait savoir au ministre. Le ministre n'a-t-il pas fait écrire : « La réouverture intégrale de la ligne Pau-Canfranc est un projet d'intérêt local », avant d'expliquer : « En accord avec les conclusions du précédent rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) » ! Lequel COI est une instance consultative, peu renseignée, par ailleurs, sur les problématiques ferroviaires transpyrénéennes.

Comment devons-nous comprendre une telle réponse ? La parole du gouvernement n'a-t-elle donc aucune valeur ? La signature de la France (celle des dossiers comme celle du Traité) n'a-t-elle donc aucune valeur ? Les engagements en faveur de la décarbonation des transports, en France et en Europe, ne sont-ils que des effets de manche ? L'annonce de 100 milliards d'euros par le gouvernement pour le report du trafic de marchandises de la route vers le rail n'a-t-elle donc aucune valeur ? Il n'est plus temps de tergiverser ! Un projet inscrit au RTE-T ne peut avoir un caractère « local ». Il est européen ou il ne l'est pas ! La lutte contre le réchauffement climatique doit être immédiate et l'engagement total.

Le CRÉLOC et la CREFCO, comme d'autres associations locales, régionales et nationales, invitent tous les élus et tous les citoyens de la région à rappeler à M. le ministre des Transports que les relations avec nos voisins aragonais et espagnols sont fondamentales dans le cadre du projet européen et dans celui, tout aussi important, de la lutte contre le réchauffement climatique. Sans que cela compromette les relations commerciales entretenues depuis des siècles de part et d'autre de la frontière naturelle des Pyrénées !

■ **Jean-Luc Palacio**

◀ *Pont Rail d'Etsaut.
Un bon coup de peinture et prêt pour reprendre du service !*

(Crédit CRÉLOC G. Lopez)

Pau-Bedous : le cha-cha-cha des trains supprimés

Selon la SNCF, 94,6 % des TER ont circulé sur la ligne 55 Pau Bedous en 2022. Les usagers ont une vision plus sombre de la réalité. Alors le CRÉLOC a sorti sa calculette : en 2022, 65 % des TER 55 ont roulé. D'où vient la différence ? Voyage au pays de 30 % envolés...

Trains supprimés et remplacés (ou non) par des autocars : depuis la fin du Covid-19, les usagers de la ligne TER 55 font grise mine. Pau-Oloron en train : 35 minutes. Pau-Oloron en autocar : une heure minimum. Quant à Pau-Bedous, c'est 40 minutes de trajet supplémentaire. Parcourir 60 km avec des bus privés, le tout en près de deux heures : seule la SNCF pouvait l'inventer. En 2022, qu'est-ce qui a déraillé ?

Car en dépit du manque de conducteurs, de portières bloquées, de coulées de boues, de chutes d'arbres, et même d'un pilier branlant à Sarrance, la SNCF brandit chaque année à peu près le chiffre lors du comité de ligne : selon elle, 95 % des TER 55 ont circulé. Les usagers ont beau témoigner de leurs galères, la Région Nouvelle Aquitaine s'entête à afficher la statistique officielle : celle qui évite d'infliger des pénalités à l'opérateur pour défaut de service.

Soupe aux chiffres

Comment la SNCF calcule-t-elle ses 95 % de fiabilité ? Secret des affaires. L'équation reste circonscrite au siège régional du transporteur à Bordeaux. Tout comme le calcul du taux de retard. Au vacarme de l'information officielle s'oppose la petite musique des plaintes et des regrets : celle que les usagers égrenent au fil de l'année. Alors le CRELOC s'y est collé.

En 2022, nous avons téléchargé les trois fiches horaires que la SNCF a publiées sur le site TER Nouvelle Aquitaine : celle publiée en décembre 2021 ; puis celle publiée en juin 2022 ; et enfin celle publiée en septembre 2022. Nous avons intégré les fiches horaires qui portent sur les travaux programmés, à condition que ceux-ci figurent à la rubrique « travaux annuels » du site TER.

Une fois la grille horaire « type » établie, nous avons consulté l'application « Assistant SNCF » : une fois après 17 h, quand le programme du lendemain est arrêté ; une seconde fois le matin, pour identifier les imprévus. Du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022, nous avons vérifié un par un les trains qui roulaient et les trains supprimés, qu'ils soient remplacés ou non par des autocars. Dans un surcroît de prudence, nous nous sommes rendus de façon inopinée sur le quai à Bedous pour consulter l'écran d'in-



▲ En gare de Bedous. (Crédit photo CRÉLOC, E. Brissot)

formation (souvent en panne), mais surtout pour vérifier les arrivées et départs des trains. Ce qui nous a permis de supprimer quelques trains fantômes que l'application SNCF affichait, mais qui ne circulaient pas.

Le 1^{er} janvier 2023, le résultat est tombé : en 2022, 65 % des TER 55 ont effectivement circulé. Et même 35 % si l'on prend en compte les cinq mois au cours desquels le trafic fut interrompu entre Bidos et Bedous (pilier branlant à Sarrance), ainsi que les trois semaines au cours desquelles l'ensemble du trafic Pau-Bedous fut interrompu (travaux à Ogeu non prévus sur le planning annuel).

L'autocar en renfort

Face à un abîme entre 65 et 95 %, le CRÉLOC s'est gratté le crâne : « Mais comment procèdent-ils, à la SNCF ? » Voici notre hypothèse : la SNCF calculerait le taux de trains supprimés après la publication du plan de transport du jour J publié la veille à 17 h. Ce qui signifie qu'un train remplacé par un autocar, la veille avant 17 h, serait considéré par la SNCF comme une circulation effective, et non comme un train supprimé. Tant pis si l'autocar dégrade le service avec des temps de parcours dignes d'une diligence.

95 % d'un côté. 65 % de l'autre. Qui a raison ? Qui a tort ? À chacune et à chacun d'estimer quelle méthode de calcul est la plus pertinente. Quoi qu'il en soit, la région Nouvelle Aquitaine fait preuve, soit d'indulgence, soit de naïveté, en reprenant en l'état les chiffres de la SNCF sans s'équiper elle-même d'un logiciel de calcul.

Moralité de l'histoire : lors du prochain comité de lignes, accueillons la statistique de la SNCF avec la même prudence qu'un cheminot dans sa cabine.

■ Erik Brissot

Dernière heure. Au 31 juillet 2023, 77 % des TER 55 ont effectivement circulé entre Pau et Bedous depuis le début de l'année. Là encore, le décalage entre notre méthode de calcul et la statistique de la SNCF est patent.

Visite discrète du président de la SNCF en Aspe et à Canfranc

Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF, est venu en Aspe et à Canfranc à l'invitation d'Alain Rousset. Henri Bellegarde, maire de Bedous les accompagnait. Visite discrète, sans médias et sans staff, les trois ont parcouru la haute vallée, avec traversée du tunnel hélicoïdal de Sayerce, avant de se rendre à Canfranc, où les attendait Fernando Sanchez, maire de Canfranc.

Celui-ci a relaté la visite sur sa page facebook :

Hoy nos ha visitado nuestro amigo Alain Rousset, presidente de Nueva Aquitania, acompañando del presidente nacional de la SNCF, es el homónimo al presidente de RENFE y ADIF española. Han visto la nueva estación y la parte francesa que aún no está en servicio. Hay que seguir trabajando de cara a la reapertura del Canfranc.



▲ Visite non-protocolaire à Canfranc le 9 août.
De gauche à droite : H. Bellegarde, J.-P. Farandou,
F. Sánchez, A. Rousset. (Crédit photo Mairie de Canfranc)

Le CRÉLOC se réjouit de l'intérêt porté au Canfranc par le dirigeant de la SNCF et espère de tout cœur qu'une telle reconnaissance contribuera à lever les ambiguïtés gouvernementales. Puisse cette visite estivale accélérer le processus des études préalables pour aboutir au plus vite à l'enquête d'utilité publique !

■ Gérard Lopez

Le CRÉLOC à la rencontre des élus et du préfet des Pyrénées-Atlantiques

Ce premier semestre 2023, plusieurs membres du Bureau-CA, sont allés à la rencontre d'élus du département, suivant ainsi une ligne politique décidée en Bureau. Nous avons déjà pu apprécier l'utilité de ces échanges quand nous avons été reçus par Nicolas Patriarche, maire de Lons, conseiller départemental et vice-président de la Communauté d'agglomération de Pau. L'équipe CRÉLOC était constituée à chacune des rencontres par Alain Cazenave-Piarrot, Bernard Cazenave, Jean-Luc Palacio, auxquels se sont joints Christian Broucayet, président de la FNAUT- Nouvelle-Aquitaine pour la visite chez le Préfet et Gérard Lopez pour la rencontre à Ogeu.

La liste des entrevues est longue : Florence Lasserre, Iñaki Echaniz, David Habib et Jean-Paul Mattéi, députés des Pyrénées-Atlantiques à l'Assemblée Nationale, Marc Oxybar, maire d'Ogeu et conseiller régional, Patrice Laurent, Président de la Communauté de communes de Lacq-Orthez, les collaborateurs de Josy Poueyto, députée, et de Max Brisson sénateur, et enfin Bernard Uthurry maire d'Oloron et président de la Communauté de Communes du Haut-Béarn. Seul manque à l'appel, pour l'instant, François Bayrou, maire de Pau, qui s'est déjà déclaré favorable à la réouverture. D'autres rencontres sont prévues : Frédérique Espagnac, sénatrice, Denise Saint-Pée, sénatrice et Laurence Farreng, députée européenne.

Parmi les points positifs de ces entrevues, retenons que nos arguments ont porté, au point de faire évoluer un opposant à la réouverture, comme Marc Oxybar ou de susciter de l'intérêt des personnalités pourtant réservées en début d'entretien, comme Jean-Paul Mattei qui a pris congé en nous disant : « Je vous sens assez convaincants », quand ce n'est pas un appui marqué comme ceux de David Habib, Florence Lasserre et Iñaki Echaniz.

Rapportons aussi que ces rencontres ont apporté de fructueuses informations, comme l'évolution de certaines entreprises comme Lindt, ou les eaux d'Ogeu par rapport à un possible report modal de la route vers le rail : ainsi pour les fèves de cacao arrivant du port de Barcelone vers Oloron, ou les eaux d'Ogeu qui pourraient vouloir développer leur distribution vers l'Espagne.

Par contre, les courriers adressés par les mêmes parlementaires au Ministre des transports pour appuyer notre demande de rencontre n'ont eu aucun effet. Paris reste sourd et aveugle, même si nos arguments sont bons, comme nous l'ont affirmé M. Julien Charles,

préfet des Pyrénées-Atlantiques et Mme Anna Nguyen Sous-Préfète d'Oloron-Sainte-Marie (en visio-conférence) lors de notre rencontre du 8 mars à Pau.

■ Bernard Cazenave

Quelle traction pour la ligne Pau-Saragosse : Diesel, à l'hydrogène ou électrique ?

Pour l'heure les trains à hydrogène ne concernent que des automoteurs de transport de voyageurs qui, semble-t-il, offrent des performances satisfaisantes pour des lignes régionales à profil plan. Il est clair qu'en termes de puissance disponible et de performances ce n'est pas meilleur que le diesel, c'est même moindre. Rappelons que ces trains dont les réservoirs d'hydrogène sont volumineux et soumis à une pression de l'ordre de 300 bars constituent de véritables bombes en cas de fuite importante survenant sur le circuit de stockage et de distribution de l'hydrogène !

Ce qui conditionnera le succès ou l'échec de la liaison Pau-Saragosse sera conditionné par le volume des marchandises transportées : il faut viser un trafic de l'ordre de 700 000 à 1 million de tonnes annuelles, dès les premières années d'exploitation, pour atteindre, à terme, 1,5 M de tonnes annuelles.

Parlons performances, donc coûts d'exploitation. Seule la traction électrique permettrait d'offrir des coûts de transport acceptables, en mesure de concurrencer la route. Nous savons qu'une locomotive électrique type CC de 7 360 kW (10 000 ch) convient pour l'acheminement d'un train de 1 000 tonnes de Pau à Bedous, puis deux locomotives de Bedous à Canfranc. Sur cette dernière section, comportant de très fortes rampes, la vitesse des trains de marchandises atteindrait sans problème 50 km/h dans les rampes de 4,3 %. En diesel, 3 locomotives seraient nécessaires de Bedous à Canfranc avec une vitesse qui ne dépasserait pas 45 km/h... La maintenance d'une locomotive diesel coûte 40 % plus cher que celle d'une locomotive électrique. Quant aux locomotives à hydrogène, elles n'existent pas encore, à notre connaissance. Nous présumons, par ailleurs, que leur coût d'entretien, aujourd'hui inconnu, sera plus élevé que celui des locomotives électriques, pour des performances bien moindres. Comme cela est déjà établi, l'investissement nécessaire pour les deux sous-stations de distribution du courant 25 kV 50 Hz (entre Pau et Canfranc), et pour la caténaire pourrait être amorti sur une période de 10 à 15 ans maximum, en considérant les différentiels, d'une part entre le coût global d'acquisition du parc de locomotives électriques et celui de locomotives diesel ou à hydrogène (le parc électrique nécessaire ne représente que les 2/3 d'un parc de locomotives thermiques pour un même service), d'autre part, le différentiel d'entretien entre les locomotives électriques et thermiques nettement à l'avantage de la traction électrique.

En effet, le rendement d'une locomotive thermique (diesel) ne dépasse pas 40 % quand celui d'un engin électrique atteint 80 % ! On relève toutefois que le freinage des trains par récupération d'énergie produite par les locomotives dans les pentes n'est pas encore mis en œuvre sous tension alternative 25 kV 50 Hz, en raison de la production d'un courant instable renvoyé de la locomotive vers la caténaire. Les ingénieurs étudient néanmoins la possibilité de s'affranchir d'un tel phénomène. On est ainsi en droit d'espérer qu'une solution interviendra dans les années à venir, ce qui entraînerait de facto des économies de courant notables, contribuant ainsi à un rendement effectif des locomotives électriques supérieur à 80 %. Quant à la locomotive à hydrogène, dont le rendement à la jante ne serait que de l'ordre de 20 % (d'aucun optimiste l'estimant à 30 %) elle n'existe pas encore sur le marché. Selon la SNCF, le coût d'acquisition d'une locomotive électrique est inférieur à celui d'une locomotive thermique d'environ 75 %. Le coût d'entretien d'un engin diesel est de 40 % supérieur à celui d'un engin électrique alimenté par caténaire. Globalement, le coût d'exploitation de la traction électrique s'avère trois fois moins cher que celui de la traction thermique ! Enfin, la mise en œuvre, à venir, de la récupération d'énergie sur les engins électriques contribuerait à augmenter le différentiel de coût d'exploitation qui dépasserait alors le facteur 3 entre solution thermique et solution électrique.

En conclusion l'adoption de la traction diesel ou à hydrogène, surtout durant une longue période de 10 ans, pour la section française de la ligne, engendrerait une contre-performance notable qui conduirait à un coût d'exploitation du transport de marchandises non concurrentiel par rapport à celui de la route et la condamnerait à terme à... la fermeture.

Dès lors, l'électrification de la ligne dès sa remise en service s'impose comme la seule option pertinente permettant d'acheminer un trafic de marchandises substantiel et concurrentiel par rapport à la route.

■ Jean-Pierre Soustre

Locomotive Eurodual Stadler ▶





◀ *Ligne Oviedo-León en Espagne. Une locomotive électrique Eurodual de Stadler remorque un train de marchandises dans le col de Pajares (1 270 m), rampe continue de 20 ‰ sur 50 km. L’Eurodual se décline en deux versions : Électrique 1,5 kV et 25 kV d’une puissance de 6,15 kW (8 360 ch) et Bimode, électrique 6,15 kW et diesel 2,8 kW (3 800 ch) ».*

(Crédit Photo : RENFE)

Information récente : La compagnie allemande LNGV du Land de Basse-Saxe qui exploite des rames automotrices de voyageurs à hydrogène a décidé d’abandonner ce mode de traction au profit de l’électrification de ses lignes par batteries et caténaires. Il convient également de souligner que le coût d’acquisition d’un autorail à hydrogène est de 80 % supérieur à celui d’un autorail diesel pour un rendement moindre (12 août 2023).

<https://www.railtech.be/fr/materiel-roulant/2023/08/11/le-train-a-hydrogene-face-au-realisme-du-rendement-et-des-couts/>

Documentation consultée :

- Ferrovia-Midi n°354 du 14/04/2018. Le train à hydrogène est-il l’avenir des lignes régionales (Jacques Ottaviani)
- Chemin de Fer n°587 avril 2021. Électrification ferroviaire : hydrogène ou bien caténaire ? (Jean-Jacques Marchi)
- Site internet « h2-mobile.fr »
- Blog « nosterpaca.com » du 26 /05/21.
- Blog rail tech.com août 2023

Trains voyageurs : quelle vitesse idéale ?

La réponse à un tel questionnement relève de la quadrature du cercle.

À l’heure du dérèglement climatique et de la nécessaire décarbonation des transports, la question s’impose pourtant. Il y a des choix collectifs. Il ne s’agit pas seulement du Canfranc mais du ferroviaire en général.

1) Dans une SNCF idéale, il serait facile de le définir avec le « yaka faucon » des solutionnistes :

Décarboner les transports en atteignant le fameux « ZEN » Zéro Émission Nette pour 2050 grâce à un report modal massif de la route vers le rail.

Optimiser l’offre ferroviaire : rendre attractif le choix du train pour les voyageurs. Notons que 70 % des Français habitent à moins de 5 km d’une gare. Et précisons que 90 % des français sont à moins de 10 km d’une gare écrit encore J.-P. Farandou (*Le Fer contre le carbone*, Éd. Fondation J. Jaurès, 2022). Une clientèle énorme à reconquérir ! Idem pour le fret !

2) Des investissements considérables :

À proportions égales, les Chemins de Fer Fédéraux Suisses investissent neuf fois plus que la SNCF. Ce

qui coûte le plus dans le système ferroviaire ce sont les installations fixes, pas la masse salariale, ni l’énergie. Raison de plus pour rentabiliser le réseau en le faisant tourner « à plein ». À l’heure actuelle, le sous-investissement chronique dans les infrastructures et surtout la signalisation expliquent les pannes, les retards les dysfonctionnements les plus divers.

3) Un public, une clientèle à reconquérir :

La ponctualité et la fiabilité se sont effondrées, sur les lignes SNCF, comme dans bien d’autres pays. Cela annihile complètement l’attrait et l’opportunité de ce mode de transport. Cela met en péril l’existence de certaines lignes. Blablacar est devenu beaucoup plus fiable que la SNCF !

4) Quels choix politiques ? Quels choix de société ?

- Le choix du « Tout TGV » n’est abandonné qu’en théorie. On connaît l’argument quelque peu élitiste de ce mode de transport qui n’avantage que les métropoles, les cadres et la centralisation jacobine. Il suffit de regarder la carte isochrone des temps de parcours. Les lignes transversales sont sacrifiées.

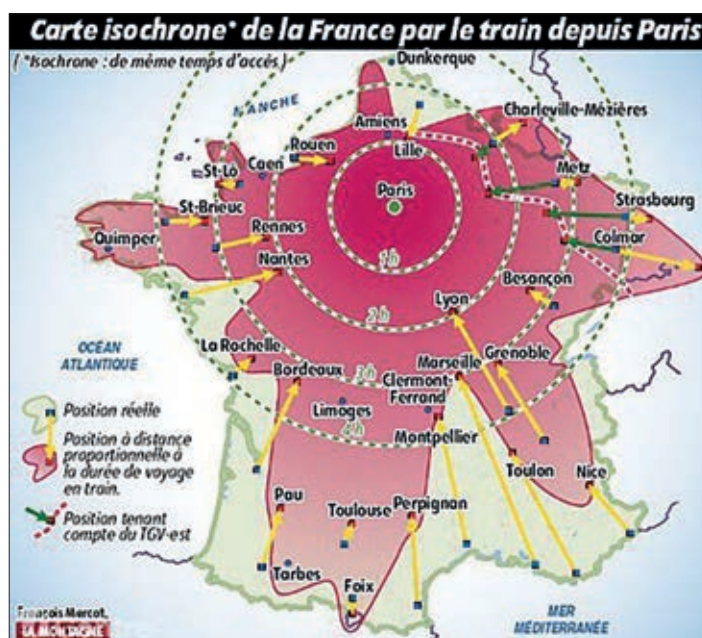
- **Le choix du train du quotidien** : 80 % des usagers utilisent des trains du quotidien. Pour ces usagers, le train est vital : domicile-travail. Ces usagers sont encore les grands perdants des politiques publiques de transport en commun. Certes, depuis une dizaine d'années, le gouvernement prétend répondre à leurs besoins basiques tout en poursuivant la construction de nouvelles LGV. Cependant, retards et annulations perdurent.

La question est de savoir si oui ou non la SNCF et l'État sont capables de redresser techniquement, financièrement les capacités d'un réseau qui ne fonctionne qu'en mode dégradé. Notre pays est-il en mesure de réaliser de nouvelles LGV tout en se donnant les capacités de :

- moderniser le réseau classique
- innover : nouveaux RER métropolitains, trains légers, etc.
- réinventer le réseau hérité du XIX^e siècle : nouveaux tracés, nouvelles performances.

- **La question de la vitesse optimale** :

La solution des chemins de fer suisses du 220 km/h pour les Intercités est-elle une cote bien réglée entre vitesse et économie d'énergie ? Saluons le retour des trains de nuit ou des trains Corail. N'oublions pas que la consommation énergétique croît avec le carré de la vitesse ! Pour les usagers du quotidien, la priorité absolue reste la fiabilité, la certitude que le train sera au rendez-vous et qu'on ne perdra pas son emploi pour cause de retards SNCF répétés.



Source : François Marcat. Journal La Montagne.

Conclusion : La France de 2023 manque de débats.

En réalité, les problèmes climatiques, logistiques, énergétiques, urbanistiques mériteraient des débats à tous les niveaux de notre société. Certes, il y a eu la Convention citoyenne pour le climat. Et d'abord, jusqu'où faut-il encourager la mobilité de nos concitoyens ? Jusqu'à quand la bougeotte perpétuelle qui agite la société doit-elle continuer ?

■ **Michel Rodes**

Laluque-Tartas : régénération d'une ligne ferroviaire par la région Nouvelle-Aquitaine (2021 - automne 2023)



▲ Bourreuse-niveleuse-dresseuse Plasser & Theurer entre Laluque et Tartas le 27 avril 2023.

(Crédit photo CRÉLOC F. Rebillard)

À 20 km au nord de Dax, la Région de Nouvelle-Aquitaine, propriétaire de la ligne Laluque – Tartas (ex-Voies Ferrées départementales des Landes) vient d'achever la régénération de cette voie unique de 13 km, qui permettra aux trains de marchandises de desservir à nouveau la zone industrielle de Tartas. Les travaux ferroviaires proprement dits se sont déroulés de novembre 2022 à juillet 2023 ; ils ont notamment consisté à mettre en œuvre 19 000 tonnes de ballast, renouveler 21 000 traverses, poser les rails (utilisation directe ou emploi d'un autre chantier), remplacer le tablier du pont-rails sur la rivière du Retjons et conforter celui du Luzou, enfin réaliser des travaux hydrauliques pour drainer la plateforme et sécuriser les PN.

Le montant de ces travaux s'élève à près de 17 M€ soit 1,3 M€/km, financés à 75 % par la Région et à 25 % par l'État dans le cadre de son aide à la régénération des lignes capillaires du fret.

Pérennisée pour la décennie à venir, cette voie sera en capacité de répondre aux besoins de logistique de deux entreprises déjà embranchées : la papeterie du groupe américain Ryam et les silos de la coopérative agricole Maïsadour, si les offres techniques et commerciales des opérateurs ferroviaires satisfont ces deux clients. L'enjeu, c'est sortir de la route 8 000 poids-lourds par an (2 000 de matières dangereuses et 6 000 de céréales) pour un objectif annuel de 200 000 tonnes de fret transportées par wagons.

La réussite d'un tel pari sera suivie avec la plus grande attention par le CRÉLOC puisque le challenge du report modal de la route vers le rail constitue une des raisons d'être de la réouverture de la ligne PCZ (Pau Canfranc Zaragoza).

■ François Rebillard

Canfranc : La Belle au bois dormant

Un nouveau paysage urbain et ferroviaire s'est installé à Canfranc. L'immense bâtiment voyageur de la gare de 1 200 m. de long a retrouvé, l'an passé, ses couleurs combinant harmonieusement les tonalités en gris et blanc crème, comme à l'origine. Dès 2016 l'édifice de trois étages, le dernier mansardé et couvert d'ardoises, avait été mis hors d'eau avec réfection de la toiture, remplacement des pinacles de pierre par des pinacles lumineux. Les 300 fenêtres et les 156 portes d'origine furent ensuite remplacées par des huisseries modernes. Le faisceau des voies situées à l'ouest, devant le monument, est aménagé en espace gazonné et de parking. À l'extrémité nord, une ancienne dépendance de la gare a été transformée en gîte d'étape sur le Chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, point de départ de nombreux pèlerins espagnols. À l'intérieur, le vestibule central, richement décoré dans le style Arts déco à l'espagnole apparaît dans toute la splendeur d'une rénovation ayant conservé le jus d'origine : stucs blancs, grandes baies vitrées, escaliers en marbre, blasons monumentaux de la République Française et du Royaume d'Espagne.

Mais l'imposante construction n'est plus une gare : elle est devenue un hôtel de luxe, bardé de cinq étoiles, avec 104 chambres, auxquelles s'ajoutent des appartements et un spa. « Canfranc Estación » affiche l'établissement qui appartient au groupe Barceló, avec des tarifs à 225 € la nuit en moyenne. Heureusement, le petit-déjeuner est compris ! Il y a aussi un restaurant avec, en cuisine, un chef étoilé au Michelin et, en salle, une hôtesse connue en Aragon, après avoir dirigé un établissement très select à Huesca. Les deux ont acquis, en peu de temps, une certaine réputation gastronomique. Le bar offre des cocktails aux noms évoquant le passé de la gare, toutefois on a promptement donné une nouvelle appellation au dénommé « Gestapo » sur les premières cartes : il est des passés qui ne passent pas ! Les voies ferrées à écartement UIC et ibériques qui enserraient cette ancienne gare ont disparu. Une voiture Voyageurs des années 1950 maintenue à l'arrière, tout comme quelques poteaux



▲ L'entrée principale du nouvel hôtel.
(Crédit photo CRÉLOC F. Rebillard)

caténaires Midi, une grue roulante et une grue hydraulique pour le remplissage des tenders décorent une vaste esplanade paysagée avec gazons, fleurs, terrain de jeu pour les enfants. La partie ferroviaire fonctionnelle est dorénavant décalée dans la partie est de l'emprise. Un nouveau BV (Bâtiment Voyageurs) a été installé dans une des halles marchandises, complètement rénovée pour ce faire, dans le style ferroviaire actuel des nouvelles gares LGV. Six voies sont conservées : deux et un tiroir pour le trafic passagers, trois pour le fret, toutes reliées par un dispositif d'aiguillages. Ces nouvelles installations ferroviaires furent officiellement inaugurées le 15 avril 2021, en pleine pandémie, par le ministre espagnol des Transports. Au sud de Canfranc, montant depuis Huesca, les travaux de RVB (Renouvellement voie-ballast) avancent rapidement. Après la rénovation Alerre-Ayerbe en mars 2023 qui suivait celle depuis Huesca, ce sont les tronçons Ayerbe-Caldearenas et Jaca-Canfranc qui sont en travaux, toujours avec des traverses à quatre encoches, destinées au passage à l'écartement UIC, et promesse de débouler dans la nouvelle gare de Canfranc, fin 2023, avec reprise des circulations en mai 2024. Au nord de

Canfranc, la monumentale porte sud, puissamment armoriée, du tunnel international, attend l'arrivée du premier train monté de Bedous. Les études préalables traînent, l'enquête d'utilité publique est annoncée, mais pour quand ? La DUP (Déclaration d'utilité publique) et la date des premiers travaux restent dans le brouillard. Quant au devis et à la participation de la France, il est difficile de sortir des approximations.

Canfranc a changé de paysage, aussi bien dans la gare que dans la ville. La fonction ferroviaire est puissamment mobilisée au point de vue patrimonial, par les nombreuses références historiques : conservation, panneaux informatifs, visites guidées, projet de musée qui sera installé dans l'ancien dépôt de locomotives. Les anciennes voitures RENFE et CIWL (Compagnie Internationale de wagons-lits), longtemps garées sur l'emprise et qui avaient souffert des intempéries, sont redescendues l'an passé à Saragosse pour rénovation. Elles reviendront pour servir de référence patrimoniale. Mais, en 2023, la modernité déferle aussi : Canfranc a retrouvé l'espérance ferroviaire de ses origines. D'un site en déshérence, d'emprises ferroviaires vouées à l'abandon et soumises aux dangers de la nature montagnarde à 1 200 m. d'altitude – neige, pluie, vent, chaleur estivale – le volontarisme de la DGA (Diputación General de Aragón) et de la mairie de Canfranc, programmé dès la présidence de Santiago Marraco entre 1983 et 1987, a permis la renaissance du site ferroviaire et le remodelage des paysages de la ville. Le scénario à la John Ruskin (1819-1900), exposé dans son ouvrage *Les sept Lampes de l'Architecture* paru en 1849, réédité en 1980 et qui préconisait de laisser la nature reprendre ses droits sur toute l'emprise, a certes provoqué nombre de délectations littéraires, journalistiques et photographiques à base de déclinisme, dolorisme et romantisme des ruines, se trouve ainsi récusé. C'est le contraire qui a été retenu : principe de réhabilitation-conversion, dans le droit fil du projet premier. Pour construire la gare et la ville autour au lieu-dit Los Arañones, de gigantesques travaux de correction de la nature furent entrepris : détournement, canalisation avec cascades du Rio Aragon, reboisement et installation des paravalanches sur les versants est et ouest de la vallée, construction ex nihilo d'une plateforme de 18 ha, desservie, à l'origine, par 27 km de voies ferrées, construction d'une ville nouvelle. Le tout fut mené avec les savoir-faire d'il y a un siècle, combinant techniques nouvelles – béton/acier – et utilisation des ressources locales : parements de pierres tirées de la montagne voisine, hydro-électricité avec la centrale installée au sud de la ville. La démarche séculaire se poursuit actuellement : l'hôtel et les activités de loisir sont high-tech, le RVB qui monte vers Canfranc comporte traverses béton, rails longs soudés, aptes à recevoir des wagons de 22,5 t à l'essieu. La ville construite selon les

plans d'un architecte italien est à l'unisson de la gare et poursuit une expansion dorénavant tirée par le tourisme, hiver comme été.

Une telle volonté tout au long du siècle, aussi bien aragonaise qu'espagnole s'inscrit dans le vaste mouvement du Régénérationisme, consécutif aux guerres carlistes et à la perte en 1898, après une guerre dévastatrice contre les États-Unis, de Porto Rico, de Guam, des Philippines et surtout de Cuba, l'île à sucre, derniers lambeaux de l'immense empire espagnol post-colombien, « sur lequel le soleil ne se couchait jamais ». Le Régénérationisme/ Regeneracionismo – à ne pas confondre avec le mouvement Génération 98 littéraire, artistique, subjectif d'Unamuno et d'Ortega y Gasset – se voulait objectif, documenté, scientifique. Il fut impulsé par l'Aragonais Joaquin Costa (Monzón 1846-Graus 1911) et préconisait industrialisation, développement des infrastructures, amélioration matérielle et sociale de la population. On lui doit, entre autres, l'introduction de la culture de la betterave sucrière dans la vallée de l'Ebre et des industries d'aval, pour pallier le tarissement du sucre cubain. La construction du Canfranc et de sa gare monumentale s'inscrit dans la démarche. Le CRÉLOC est très fier d'avoir reçu le prix Joaquin Costa 2016.

En juillet 2023, le CRÉLOC est venu à Canfranc plusieurs fois pour appuyer les manifestations annuelles autour du chemin de fer, dont celle de la CREFCO le 16 juillet. Chacune combine, dans ses thématiques 1928, notre époque et les années à venir. Le combat se continue pour la réouverture des 33 km encore fermés entre Bedous et Canfranc et la modernisation des 311 km du parcours Pau-Saragosse. Hasta la victoria !

■ **Alain Cazenave-Piarrot**



▲ *La nouvelle gare Voyageurs.*
(Crédit photo CRÉLOC F. Rebillard)



▲ Luis Grañell. In memoriam.
(Crédit photo CRÉLOC JL Palacio)

Souvenir

À l'occasion de la manifestation organisée à Canfranc le 16 juillet 2023 pour célébrer les 30 ans de la CREFCO, une plaque posée dans l'enceinte de la nouvelle gare en mémoire de Luis Grañell, notre compagnon de lutte, fondateur de la CREFCO, tragiquement disparu en montagne au cours de l'hiver 2022, a été dévoilée en présence d'une assistance nombreuse, avec tous les amis espagnols et français, ainsi réunis.

Assemblée Générale Ordinaire du CRÉLOC 2023

Elle aura lieu :

Samedi 14 octobre 2023 à 11 heures

Salle de la Mairie,
Place François Sarraillé - 64490 Bedous

Un repas est ensuite prévu à 13 heures.
Restaurant Le Mayabor
D 834 (Route nationale).

**Inscription obligatoire par mail
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 2023

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