

Assemblée Générale 2018 du CRÉLOC

- Excusés Bureau CA : Gérard Lopez.
- Excusés CREFCO : Xavier Garrido- Luis Grañell.
- Excusés invités : Henri Bellegarde- Renaud Lagrave.
- Remerciements pour leur présence : Benoît Simian- Bernard Uthurry.
- Remerciements aux participants à l'AG, certains venus de loin, de très loin. Chacune des AG est un des moments forts de la vie du CRELOC.

RAPPORT MORAL

J'ai été élu président du CRELOC lors de la réunion du CA qui s'est déroulée après l'AG de l'an passé. Je devrai plutôt dire réélu, puisque je fus déjà président du CRELOC, après Jean Brenot, président fondateur, pendant de nombreuses années jusqu'en 2011. Je tiens ici à saluer la mémoire de tous les membres du CRELOC qui nous ont quittés. Et tout particulièrement en cette fin d'été 2018 de monsieur René Gouin-Rabal, récemment décédé. Il fut un des fondateurs de notre association.

Je succède cette fois-ci à Jean- Luc Palacio qui a beaucoup donné en 3 ans avec l'accompagnement de la remise en service Oloron- Bedous, puis la gestion de la suite, c'est-à-dire le processus de réouverture totale. C'est la tâche que je poursuis en tant que président suivant, mais pas seul puisque, au CRELOC, notre fonctionnement est désormais collégial, avec fusion du CA et du Bureau. Je tiens à remercier ici tous les membres du Bureau et du CA pour leur implication, leur dévouement et leur réactivité à gérer au mieux les multiples défis que rencontre le CRELOC au quotidien. Je suis très attaché à une telle collégialité qui nous a permis d'éviter les grosses erreurs de stratégie, de tactique et de gérer la gestion au jour le jour, avec sang- froid et pertinence. Il faut aussi rappeler que nous militons, le plus étroitement possible, avec nos amis de la CREFCO. Des contacts permanents sont entretenus, essentiellement par Gérard Lopez, vice-président chargé des relations avec l'Aragon et l'Espagne. On se rencontre le plus souvent possible, quand bien même ce soit trop peu, car la distance, la montagne, quelques aléas de santé et de disponibilité creusent les écarts. Nous sommes en train de finaliser un Livre Blanc sur la ligne Pau- Saragosse. Il sortira cette année.

Quel bilan moral établir pour notre action au cours de l'année passée ? Quelles orientations suivre pour les temps à venir, dans un calendrier que nous voudrions à la fois plus

resserré et surtout clairement établi quant à la date exacte de réouverture complète et de modernisation du chemin de fer Pau- Saragosse par Canfranc ? Enfin quels enjeux et quelles modalités pour une telle régénération ?

1. Pour le moment, entre Bedous et Canfranc se déroulent des travaux exploratoires en vue de réaliser les études qui décideront du bien-fondé de la remise en service totale du Canfranc. Commencés au cours de l'hiver dernier, ces travaux viennent de reprendre. Concrètement ils se marquent dans les paysages de la haute vallée par le débroussaillage de l'emprise : on a vu s'activer des engins rail-route munis d'épareuses ou de scies télescopiques, on a parlé de mesures par ondes électromagnétiques et même de survol par des drones. Au CRELOC, l'équipe des photographes a mis l'essentiel en boîte et attend impatiemment que le pont de l'Estanguet et ses abords soient dégagés de la gangue végétale qui les engloutit. La gestion du bois ainsi enlevé est prise en charge par l'ONF, bel exemple de démarche vertueuse par rapport à l'environnement.

Une telle activité de terrain va de pair avec de bonnes nouvelles institutionnelles. Celles-ci proviennent de Bruxelles, quand la Commission Européenne a décidé de tripler sa participation pour que soit modernisée la totalité de l'axe Pau- Saragosse par Canfranc. Une telle décision résulte certainement des visites de responsables européens à Canfranc. Je noterai, quant à moi, que cette nouvelle capitale, tombée des téléscripateurs au printemps dernier, a été amplement relayée par le gouvernement et les médias aragonais, beaucoup moins par leurs homologues aquitains et français. Le Canfranc intéresserait-il moins au nord qu'au sud des Pyrénées ?

Donc la réouverture avance, mais lentement, dans l'opacité et, aussi, l'ambiguïté, comme nous allons voir.

2. Quelles orientations suivre pour le CRELOC ?

Nous ne savons toujours pas de quelle manière est établie la feuille de route des études en cours. Et d'ailleurs est-elle établie ?

Nous ne savons toujours pas quand seront terminées les études de faisabilité. On parle de 2020 : c'est bien long ! On ignore encore plus si l'état français apposera sa signature au bas du devis et financera la part qui lui revient. Et c'est là que le CRELOC se doit d'appuyer, de pousser, de proposer. Une fois le devis accepté et le montage financier opéré : état français, état espagnol, Région Aragon, Région Nouvelle Aquitaine, même si l'ancienne Région Aquitaine tout court, à généreusement mis la main à la poche pour financer Oloron- Bedous,

les travaux pourront commencer. Et d'entendre la date de 2024 comme possible remise en service. C'est encore bien long et surtout c'est encore bien flou !

Car qui retrouverons nous dans les cabinets chargés de réaliser les études, sinon la SNCF en tenue camouflée. Et au CRELOC nous élevons un recours en suspicion légitime à l'encontre de l'opérateur ferroviaire national. Tout d'abord, c'est lui qui a tué la ligne de Canfranc en ne remplaçant pas le pont de l'Estanguet en 1972. Le pont militaire de rechange, envoyé de Toulouse était en cours d'acheminement, quand il fut arrêté sur ordre d'un vice-président de la SNCF, en gare de Saint-Gaudens. Merci, monsieur Hutter, responsable de la compagnie nationale le temps d'une absence à l'étranger du président Paul Gentil. Merci pour tous les déboires du rail en Aspe et en Aragon ! Ensuite, et c'est bien plus grave au jour d'aujourd'hui, ce sont la SNCF et la RENFE, opérateurs sur chacun des versants du Canfranc qui vont, indirectement, établir le devis de la réouverture. Et nous autres CRELOC craignons qu'il ne soit exagérément gonflé, au nom bien entendu de la sécurité. Je ne citerai que deux exemples. Tout d'abord, sur le tronçon heureusement rouvert entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous, pourquoi avoir installés murs et filets anti-avalanches et chutes de camions en amont de Pont Suzon, chantier de construction bois et métal pharaonique, réalisé au profit de la sécurité sur la route et imputé au devis rail. Cet exemple est du passé, exigeons seulement qu'il ne se reproduise pas entre Bedous et Canfranc ! Mais le second exemple est encore plus préoccupant. Il concerne la remise en service de la ligne Montréjeau- Luchon, fermée à toute circulation en 2014 après que la SNCF ait fait tout son possible pour la rendre non viable. Une telle ouverture fut décidée à l'issue des Etas Généraux du Rail organisés par la Région Midi- Pyrénées, à l'issue des dernières élections, et auxquels participa, par ailleurs, le CRELOC. Un devis, établi à 36 millions d'€, fut validé par la Région et sa présidente madame Carole Delga. Et quelle ne fut pas sa surprise le 28 août dernier de constater que le devis présenté par la SNCF est passé à 59 millions d'€, soit une augmentation de 61% ! Refus de la Région : il y a d'autres opérateurs pour rouvrir au prix convenu la Montréjeau- Luchon ! Donc méfiance et vive préoccupation sur les devis à venir, concernant la remise en service Bedous- Canfranc ! Par ailleurs, que penser d'une éventuelle exploitation de la ligne entre Pau et Canfranc, quand on constate la dégradation du service et l'inadaptation des horaires entre Pau et Bedous ? Et dire que certains détracteurs de la ligne rouverte osent avancer - brèves de comptoirs ou entre soi convenu- que le Canfranc serait la « danseuse de Rousset », manière de discréditer l'action, pourtant primordiale, de la Région et d'occulter les véritables responsabilités.

3. Quelles modalités et quels enjeux pour la régénération de l'axe ferroviaire Pau-Saragosse par Canfranc ?

Le CRELOC, bien évidemment, se réjouit des avancées qui s'opèrent actuellement. Mais nous ne serons vraiment satisfaits qu'envoyant monter de France ou descendre vers Pau, les trains en gare de Canfranc.

Pour que la ligne rouverte et modernisée jusqu'à Canfranc et modernisée sur tout son parcours entre Pau et Saragosse, le CRELOC entend se battre sur les recommandations suivantes.

Nous préconisons tout d'abord une gestion du trafic unique de Pau à Saragosse sur une voie à écartement UIC. Pourquoi pas installée à Canfranc même ? La signalisation et la commande centralisée du trafic (CCT) sont les outils indispensables du chemin de fer.

Nous préconisons aussi un opérateur unique pour les acheminements, non seulement entre Pau et Saragosse, mais au-delà aussi bien vers le nord que vers le sud, pour les passagers comme pour le fret.

Dans une logique identique, nous demandons du matériel de traction et des personnels dédiés, avec pour ces derniers des équipes d'astreinte de façon à éviter les scénarios catastrophe trop souvent fréquents sur les deux tronçons existants, tout particulièrement Oloron Sainte Marie- Bedous.

Le CRELOC est convaincu que la ligne Pau- Saragosse par Canfranc sera certes une ligne pour les passagers qu'il s'agisse des trafics valléens et inter- valléens, mais aussi des trafics inter cités entre Bordeaux et Toulouse au nord, Saragosse, Valence et Madrid au sud, ainsi que des trafics à plus long parcours entre Madrid et Paris, pourquoi pas avec ces trains de nuit qu'on s'évertue à liquider en France, alors qu'ils fonctionnent très bien, ailleurs, en Europe. Mais en plus de tels trafics voyageurs, le Canfranc sera une ligne pour les marchandises et tout particulièrement pour les produits dangereux. Le tragique accident de poids lourds qui vient d'endeuiller la vallée d'Aspe et de polluer gravement le gave sur plusieurs kilomètres montre que la réouverture du Canfranc devient une urgence pour la sécurité des habitants et la conservation de la biodiversité montagnarde au nord comme au sud de la chaîne. Dès lors pas besoin de préconiser des navettes ferroviaires avec camions embarqués de part et d'autre de la montagne : le Canfranc transportera des conteneurs, certains open top (voir les Actes de notre Journée d'étude), des citernes pour produits dangereux, des trémies- céréales et des portes- voitures. Le récent accident mortel de camions de Chlorite monte à l'évidence qu'il faut faire cesser, et au plus vite, ce type de trafic routier.

Le CRELOC remercie toujours nos interlocuteurs de ne pas prendre en compte les fausses-évidences de ceux qui disent, avec cynisme, que le rail est aussi dangereux que la route pour le transport des produits dangereux. C'est faux. Nous remercions nos interlocuteurs de ne prêter aucun crédit aux affirmations d'une association soi-disant pro- rail, en fait émanation du lobby routier, quand elle assène que les voies rapides convergeant de toute l'Espagne vers le haut Aragon, la construction d'une autoroute en Aspe est inéluctable. C'est faux : il y a le Canfranc. Et nous aurons malheureusement à déplorer d'autres accidents de ce type tant que le chemin de fer ne sera pas mis en service.

Enfin le CRELOC pense que le Canfranc rouvert devra constituer un exemple d'aménagement pour le respect de la biodiversité et la qualité de l'environnement en montagne : électricité produite tout le long de la ligne, versant nord comme versant sud, nombreux tunnels qui permettent la circulation de la faune, faible emprise au sol qui ne constitue pas un obstacle infranchissable pour celle-ci, ouvrage d'art déjà en place et bien intégré dans les paysages, circulation tout temps avec une faible dépense d'énergie pour le déneigement. Le Canfranc rouvert doit constituer un modèle pour la conservation des écosystèmes béarnais et aragonais.

En conclusion, le CRELOC milite sans repos avec, d'une part, des avancées certaines, mais de l'autre beaucoup de questionnements sans réponses pour le moment. C'est pourquoi nous persévérons dans notre action militante, avec une haute conscience non seulement du travail accompli, mais aussi et surtout, de tout le chantier qu'il nous reste à terminer pour arriver à notre but ultime : réouverture complète ! ¡Reapertura Ya !

Bedous, 8 octobre 2018.