

ÉDITORIAL

Lever les yeux vers les montagnes

« Je tourne mes yeux vers les montagnes » d'Aspe, pour voir d'où viendra le train : il descendra de Canfranc, après y être monté depuis Bedous. Telle est l'équation à résoudre en cette année 2025.

La montagne qu'il faut traverser pour aller de l'autre côté des Pyrénées constitue le premier obstacle à franchir avec ses milliards de tonnes de caillasses, ses éboulis, ses torrents : vertigineuse barrière qui déchire le ciel. Mais elle est devenue plus perméable depuis maintenant un siècle qu'existe la ligne Pau-Canfranc-Saragosse. Seuls manquent encore les impérieux 33 km encore fermés entre Bedous et Canfranc. Cependant nous savons qu'ils sont aisément exploitables grâce aux moyens ferroviaires actuels : traction électrique comme depuis les débuts, mais en 25 kV, rails longs soudés et roulement de velours, croisements nombreux sur la voie unique, signalisation et aiguillages télécommandés depuis un poste unique, tonnages conséquents qui n'iront plus sur la route.

Si pentes et tracé ne sont plus le problème que d'aucuns s'évertuent encore à agiter, le montage financier reste encore à finaliser. La Région Nouvelle-Aquitaine, la *Diputación de Aragón*, le gouvernement de Madrid et l'Union européenne mettront des fonds au pot commun. Seul Paris – et plus précisément Bercy – fait toujours la sourde oreille. Mais la réalité est têtue : il faut impérativement répondre aux désordres environnementaux qui nous tombent sur la tête. Roue d'acier sur rail d'acier, bilan carbone des plus réduits face au dangereux désordre routier, développement harmonieux des territoires traversés : la remise en service du Canfranc coche toutes les cases d'un investissement vertueux au plan écologique, mais aussi économique, social et culturel, comme le démontre, en miroir, l'indéniable réussite des opérations de rénovation et de modernisation menées, par nos voisins aragonais, entre Huesca et Canfranc.

Et le processus institutionnel vers la réouverture, de continuer sa marche ascendante. Après la concertation organisée par SNCF Réseau et par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) fin 2024 et début 2025, voici venir deux temps forts : d'abord la publication du projet avec ses caractéristiques et son chiffrage, prévue pour l'automne, l'enquête d'utilité publique au cours de laquelle chacun pourra exposer son point de vue. Le CRÉLOC développera ses arguments. C'est vers la déclaration d'utilité publique qu'il faut désormais nous tourner. Celle-ci devrait tomber au début de 2026. Alors les travaux pourront commencer au plus vite, pour rouvrir. Pour quelle date ? Dans une interview, parue le 12 août dans le quotidien *La République des Pyrénées*, le président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine répond sans ambages : « Et pourquoi pas à la fin des années 2020 ? »

Regard vers le haut et pieds sur terre, le CRÉLOC continue fermement son action militante pour voir, enfin, le train de France débouler en Espagne.

Alain Cazenave-Piarrot,
président du CRÉLOC



▲ 20 juillet 2025. Manifestation CRÉLOC-CREFCO à Canfranc. Les maires de Canfranc et de Bedous sont au centre. © Jesús Crusellas

Toutes celles et ceux qui ont circulé dans la haute vallée d'Aspe l'ont vu, surplombant la RN 134 sur la déviation d'Etsaut-Borce. Ce portique est installé là depuis 2013 et il devait, comme tous ses semblables, permettre de collecter une écotaxe sur le trafic routier de transit. Installé seulement, puisqu'il n'a jamais été activé. Le mouvement des « bonnets rouges » a conduit le gouvernement à suspendre, en novembre 2016, la perception de cette écotaxe. Et si les portiques bretons ont été démontés, ailleurs, ils sont restés en place.

Aujourd'hui, les choses bougent. Inutile de vous rappeler qu'en ces temps de disette budgétaire, le financement des infrastructures de transport s'apparente pour les maîtres d'ouvrages à la quadrature du cercle. A priori insoluble ! En l'état.

En l'état, seulement, parce que cela relance le débat, dans toutes les régions frontalières, sur la mise en service des portiques qui sont, depuis plus d'une décennie, en place. Mise en service qui devrait générer des recettes fiscales qui pourraient et devraient être affectées au financement des infrastructures de transport, pour leur entretien et développement comme pour leur création, selon les cas.

Je reviens rapidement sur deux points qu'il me semble important de rappeler. L'écotaxe répond à deux exigences, dans notre société actuelle : la décarbonation des transports et la participation du transport routier international aux charges des routes. Sur le premier point, je me permets de vous renvoyer à l'article « Les marchandises sur les wagons ! » dans l'édition 2024 de la lettre du CRÉLOC. Les périodes caniculaires que nous venons de vivre, cet été, rendent encore plus urgente la nécessaire transition écologique des transports terrestres.

En ce qui concerne la participation du transport routier international aux charges des routes françaises, il s'agit de rétablir une certaine justice fiscale, sociale et environnementale entre tous les modes de transports. Un train, dès ses premiers tours de roues, s'acquitte d'un péage. Ce n'est pas le cas d'un poids lourd, à plus forte raison

lorsqu'il traverse notre pays. C'est la collectivité qui supporte la charge de l'entretien des routes.

Mais revenons-en au portique d'Etsaut-Borce... Hormis quelques associations – dont le CRÉLOC – qui avançaient la perspective d'une activation pour participer au financement des travaux en Aspe, trois élus néo-aquitains se sont saisis de ce projet. Il s'agit



▲ 25 août 2025 : Camions sous le portique d'Etsaut.
© Jean-Luc Palacio

de Mme Frédérique Espagnac, sénatrice des Pyrénées-Atlantiques, de M. Iñaki Echaniz, député de la 4^e circonscription des Pyrénées-Atlantiques (celle de la vallée d'Aspe) et de M. Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Si nous avons bien compris, ils ont sollicité l'accord du gouvernement pour que cette activation soit déléguée à la Région Nouvelle-Aquitaine. À charge pour elle de réaffecter les fonds au financement d'infrastructure. Pour ce que nous en savons, jusqu'ici, les négociations achopperaient sur le transfert – ou pas – de la gestion des routes nationales à la Région, en contrepartie. À suivre, donc...

Que pourrait-on en attendre, en Aspe ? Nous savons qu'une partie du trafic actuel de transit est liée à la mise en place, en Euskadi, de l'écotaxe. Cela a entraîné un report du trafic de la côte vers le passage du Somport. On peut donc supposer que, en fonction du niveau de l'écotaxe, certains poids lourds chercheront un nouvel axe gratuit pour traverser la frontière. Ou bien que certains reprendront, à tarif égal, une route plus « facile ». L'écotaxe agira alors comme une régulation qui ne dit pas son nom.

Rien n'empêchera bien entendu qu'un mouvement s'organise pour réclamer une régulation du trafic routier en bonne et due forme. Régulation qui trouvera dans la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse une alternative crédible pour un report modal compatible avec les ambitions de décarbonation du transport routier et la protection de la vallée d'Aspe – milieu fragile, s'il en est – et de ses habitants.

■ Jean-Luc Palacio

Bilan de la concertation préalable à la réouverture : pitoyable ambiance

C'est dans une salle surchauffée – au sens propre comme au sens figuré – qu'a eu lieu le mardi 24 juin dernier la réunion ayant pour but d'exposer les conclusions de la concertation préalable à la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Zaragoza à Oloron.

Les personnes présentes à la tribune ont tenté de répondre à certaines des questions posées par écrit sur le désenclavement de la vallée d'Aspe, sur l'opportunité de la réouverture, les conditions du succès de réouverture, les passages à niveau, les nuisances sonores, le coût et le financement du projet, entre autres sujets.

Mais les intervenants, parmi lesquels Bernard Uthurry, maire d'Oloron et conseiller Régional, Jean-Luc Garry, directeur territorial de SNCF réseau, Jonathan Vilches, chargé de mission auprès de la Région Nouvelle-Aquitaine, ont eu à subir l'agressivité et le manque de respect des opposants à la réouverture, venus en masse dans la salle, au point de couvrir la parole quand elle n'allait pas dans leur sens. Seul Henri Bellegarde, Maire de Bedous et Conseiller départemental, assis parmi le public a pu intervenir en faveur du rail. Les opposants, quant à eux, ont pu s'exprimer longuement, possibilité refusée à un membre du CRÉLOC, qui n'a pu rien dire. Tandis que le Maire de Jurançon, lui aussi contre la réouverture – positionnement récent de sa part –, a pu parler « double peine » pour certains de ses administrés riverains de la ligne, alors qu'il aurait pu, en temps utile, obtenir un passage inférieur ou supérieur quand la ligne traverse à niveau la rocade de sud de Pau ! A priori négatifs, mauvaise foi et contre-vérités ont ainsi dominé la réunion.

Et les médias d'affirmer dans leurs reportages de restitution : « Le CRÉLOC était absent. » Non. Il fut tout simplement empêché !

■ **Bernard Cazenave**



▲ Hôtel de Matignon, 6 mars 2025.
Le CRÉLOC et la CREFCO sont reçus, accompagnés de Frédérique Espagnac, sénatrice et Inaki Echaniz, député.

LE CHIFFRE

6

Dans le projet de « Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE) pour la période 2028-2034, publié le 16 juillet dernier, la Commission européenne fait figurer la ligne ferroviaire Pau-Canfranc dans sa liste indicative de projets d'intérêt commun à dimension transfrontalière, et ce parmi les six projets retenus pour le « Réseau global ».

Alain Rousset, président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, s'est réjoui en début de semaine de cette reconduction : « Pensée selon un axe qui est celui de Pau-Saragosse, et d'un lien stratégique pour la mobilité entre Béarn et Aragon, cette ligne voit ici sa dimension structurante une nouvelle fois confirmée et renforcée au niveau européen ».

Brève in
La République
des Pyrénées
du 28 août 2025. ▶

La bonne nouvelle de l'été

Le 16 juillet dernier, la Commission européenne a inscrit la ligne Pau-Canfranc dans la liste des projets d'intérêt commun ayant une dimension transfrontalière.

C'est une bonne nouvelle qui nous fait oublier le chou blanc du 6 mars à Matignon : elle tombe opportunément avant l'ouverture de l'enquête d'utilité publique programmée cet automne. Le CRÉLOC ne boude pas son plaisir, mais le combat continue !

Le lundi 9 juin 2025, après quasiment deux ans de travaux et avec six mois de retard, la circulation ferroviaire a repris entre Saragosse et Canfranc.

Cette reprise des circulations marque l'aboutissement d'une opération de longue haleine menée en Espagne, pour assurer la continuité du rail vers le Nord et vers la France par le centre des Pyrénées. Les travaux de réhabilitation entre Jaca et Canfranc ont duré plus longtemps que prévu, car on a profité du chantier pour rabaisser le radier de chacun des tunnels de manière à permettre l'installation de la caténaire à venir. Les derniers travaux réalisés ont concerné les tronçons Ayerbe-Caldearenas (36,9 km) et Jaca-Canfranc (23,9 km). Ils complètent ceux achevés en 2022 entre Plasencia del Monte et Ayerbe (20,7 km).

Ainsi ce sont les 214 km du parcours aragonais du « Canfranc », qui, depuis Saragosse, se retrouvent dorénavant modernisés, à l'écartement ibérique de 1,66 m, mais avec des traverses à 4 encoches qui permettront une mise rapide à l'écartement UIC de 1,44 m, une fois rétablie la liaison avec le réseau français.

Les 180 M d'euros investis par ADIF – le gestionnaire espagnol des infrastructures ferroviaires – entre Jaca et Canfranc ont permis une refonte complète de toute l'infrastructure, avec des chiffres pharaoniques comme à l'accoutumée quand il s'agit des actuels travaux publics d'envergure : 130 000 m de rails, 133 000 traverses, 210 000 m³ de ballast, mais aussi 14 aiguillages neufs motorisés et télécommandés, des signaux LED, des quais de gare rehaussés pour une accessibilité aisée aux voitures, le tracé « amélioré pour favoriser une vitesse moyenne plus élevée, notamment grâce à une optimisation des courbes. Ces efforts ont inclus « l'installation de systèmes de gestion du trafic de dernière génération, tels que des postes d'aiguillage électroniques, des dispositifs de libération automatique des voies, et des télécommunications basées sur la technologie GSM-R, tout en permettant une gestion automatisée du trafic »¹.

Ces aménagements effectués par Adif pour la rénovation et la modernisation de la voie ont permis de réduire



▲ 9 juin 2025. Retour du 1^{er} train de voyageurs en gare de Canfranc. © Gérard Lopez



▲ 25 juin 2025. Passage à Castiello de Jaca, du « Cereal », train de maïs descendant de Canfranc. © Gérard Lopez

de 30 minutes le temps de trajet entre les deux cités. Ceux-ci ont nécessité un investissement de plus de 180 millions d'euros.

Le résultat est probant, car pour la saison estivale qui s'annonce, la vente de billets a plus que triplé par rapport à la même période avant travaux (10 000 billets vendus pour cet été).

En complément des deux aller/retour du service voyageur quotidien entre Saragosse et Canfranc, la gare a reçu la visite, le 14 juin 2025, du train historique de l'AZAFT (Association de Saragosse des Amis du Train et du tramway), le « Tren Azul ».

Depuis le 12 juillet et jusqu'au 30 septembre, c'est un autre train touristique, « El Expreso de Canfranc », opéré par Alsa Rail, qui effectue le trajet Jaca-

Canfranc, trois fois par jour, du mercredi au dimanche, avec possibilité de descendre à Castiello de Jaca ou à Villanua, mais aussi d'embarquer son vélo pour visiter les alentours.

Le succès ne s'est pas fait attendre : au 20 août on dénombrait 15 000 passagers transportés. Les organisateurs envisagent même de prolonger l'exploitation d'abord jusqu'en octobre et, pourquoi pas, jusqu'à la fin de l'année, au moins les dimanches et périodes de vacances. Le souhait de l'opérateur pour 2026 serait une exploitation à l'année.

Le 25 juin, le train de maïs, le « Cereal », a également repris du service en direction de Sariñena et de Zuera. Ce premier convoi de dix trémies transportait 900 tonnes de maïs qui étaient arrivées de France par la route à bord de vingt-six semi-remorques.

La société « Silos de Canfranc » qui opérait avant les travaux, a été rachetée par la société « TransCanfranc ».

Cette dernière prévoit trois circulations par semaine, mais pense déjà à passer à cinq, lorsque la prochaine saison de récolte du maïs aura débuté.

Nous verrons donc certainement davantage de camions « Coatrans » emprunter la vallée d'Aspe... tant que la réouverture du trafic ferroviaire entre Bedous et Canfranc ne sera pas effective.

■ Gérard Lopez

¹ Revue Rail Europ News du 10 juin 2025.

Alors que le projet de réouverture du Canfranc est balayé par un vent violent de contestation, le président du CRÉLOC préconise plus que jamais la nécessité de faire preuve de « courage et de souffle » pour, déjà, affronter les longs mois qui nous séparent du terme de l'enquête d'utilité publique. Ce chemin de fer n'en est pas à sa première épreuve, et il a su triompher de toutes les difficultés. Le franchissement du Somport par le Transpyrénéen est en effet le fruit d'un long combat : envisagé dès 1853, soutenu à partir de 1889 par le jeune député Louis Barthou et l'ensemble de sa circonscription, le projet ne sera finalement adopté par le Parlement qu'en 1907, avant d'être inauguré en 1928.

Remontons un instant le temps pour revivre, en compagnie de certains de ses acteurs, les grandes étapes de cette aventure qui ont conduit à l'adoption de ce projet...

Le projet ferroviaire du Somport chemine lentement (1853-1888)

Le choix d'une ligne ferroviaire par le Somport est émis publiquement en 1853 par la municipalité d'Oloron dont le négoce est tourné vers l'Espagne, suivie quelques mois plus tard par l'Aragon. En Béarn, le projet progresse lentement, freiné par des contraintes économiques et techniques, et concurrencé par une douzaine d'itinéraires à l'étude à l'échelle des Pyrénées. Il faut attendre 1878 pour que le tracé aspois gagne le soutien du Conseil général des Basses-Pyrénées, puis, en 1881, celui de la ville de Pau qui souhaite capter plus largement la clientèle espagnole. Le lancement des travaux, en 1882, de la ligne Huesca-Jaca et l'ouverture du tronçon Pau-Oloron, en 1883, plaident en faveur du Canfranc.

La ligne du Somport est ainsi retenue lors d'une première convention internationale, signée en février 1885 entre la France et l'Espagne, mais celle-ci ne sera jamais ratifiée. Le projet manque d'être abandonné, néanmoins les négociants du Haut-Béarn, dont l'activité commerciale a décliné au profit de la liaison Hendaye-Irun ouverte en 1864, comptent sur la candidature d'un compatriote, un jeune républicain de 27 ans, lors des législatives de la circonscription d'Oloron (qui inclut la vallée d'Aspe).

La promesse électorale du candidat Barthou (1889)

C'est dans ce contexte difficile que Louis Barthou, lors de sa première campagne électorale en 1889, prend l'engagement de faire aboutir le dossier du Somport. Cette promesse marque le début d'une brillante carrière politique², aussi bien à l'échelle départementale que nationale, pour cet avocat natif

d'Oloron, dont l'engagement restera localement associé à l'aventure du Transpyrénéen. Ainsi, peu après son élection, le jeune député obtient du ministère des Travaux publics que l'étude technique de la ligne soit poussée tant dans les bureaux que sur le terrain. Côté aragonais, le rail arrive déjà à 28 km de la frontière française en 1893, car la construction de la ligne Huesca-Jaca s'est poursuivie malgré le défaut de ratification de la convention de 1885.

Devenu ministre des Travaux publics en 1894, Louis Barthou s'emploie à obtenir le vote d'utilité publique de la section Oloron-Bedous auprès du Parlement. Mais il se heurte à de nombreux obstacles (opposition des sénateurs de Haute-Garonne qui veulent voir passer le Transpyrénéen par Luchon, coût trop onéreux du projet...) et doit patienter jusqu'en 1897 pour décrocher le précieux sésame. C'est malgré tout un premier succès pour le député-ministre, encouragé par la volonté inébranlable de l'Espagne et de l'Aragon de concrétiser cette liaison et par le soutien de ses administrés, en particulier des Aspois qui l'ont élu assez majoritairement au cours de ses législatures³.

Élus aspois et député unis dans la lutte

Durant des décennies, et sans jamais faiblir dans leurs revendications, les élus du canton d'Accous réclament régulièrement que le chemin de fer soit prolongé jusqu'à Bedous. Le 24 août 1878, face au projet concurrent des Aldudes, Jean-Baptiste Larricq, conseiller général d'Accous, parvient à convaincre le département des Basses-Pyrénées d'adopter le tracé aspois, grâce à un discours remarquable. De même, de 1875 à 1895 (et au-delà), les conseillers d'arrondissement réitèrent chaque année des vœux de prompt ouverture du Canfranc auprès du sous-préfet.

Dans ces conditions, le discours de Barthou, lors de sa première campagne des législatives, est très attendu en Aspe : « Si j'ai l'honneur de devenir ce représentant,



▲ Louis Barthou (1862-1934) jeune. In Actes du colloque de Pau 9-10 nov. 1984.

² Après une première élection difficile en 1889, Barthou est largement réélu député de l'arrondissement d'Oloron jusqu'en 1922, avant de devenir sénateur des Basses-Pyrénées. Il est aussi élu en 1904 représentant du canton d'Oloron-Est au Conseil général, et également président de ce même Conseil jusqu'à sa mort en 1934. Très vite, sa carrière politique dépasse le cadre du département, puisqu'il occupe, entre 1894 (il a alors 32 ans) et 1934, 19 portefeuilles ministériels dont la présidence du Conseil des Ministres en 1913.

³ Barthou remporte en Aspe, au cours des cinq législatures, de 1893 à 1914, entre 57 et 69 % des suffrages.

je prends l'engagement de me consacrer tout entier à l'étude et à la solution de cette question vitale⁴. » Les valléens reportent alors tous leurs espoirs sur ce futur député, dont ils se sentent proches (n'est-il pas petit-fils de Lourdios ?) et avec lequel ils discutent naturellement en béarnais.

En 1894, c'est l'événement : Barthou est aux Travaux publics ! Tout le Béarn se réjouit avec la circonscription d'Oloron, une telle promotion ne peut qu'accélérer le projet du Somport. Toutefois, malgré le vote du décret d'utilité publique acquis en 1897, leur attente est vite déçue car le député-ministre n'obtient pas les fonds pour démarrer les travaux entre Oloron et Bedous, au motif principal que « la ligne n'a de raison d'être que si elle doit se continuer jusqu'à l'Espagne et les conditions de ce prolongement sont irréalisables présentement⁵ ».

Le dossier s'enlise de nouveau, les administrés s'impatientent et ne ménagent plus leur député. Que fait donc Barthou ? s'interroge-t-on en Aspe. Henri Saraillé, le successeur de Jean-Baptiste Larricq, « se demande à quoi sert d'avoir un ministre dans la circonscription, s'il faut attendre dix ans pour ne pas avoir une ligne de chemin de fer⁶ ».

L'affaire du tramway (1898)

Autre désagrément en 1898, voilà que des notables oloronais, lassés par l'attente, proposent en remplacement de la voie ferrée, la construction d'un tramway électrique qui relierait Oloron à Jaca par le Somport. Un véritable camouflet pour Barthou devenu alors ministre de l'Intérieur.

Forte de 89 souscripteurs, une société anonyme instruit le dossier et entame des négociations avec le ministère des Travaux publics. Ce projet d'un tramway à crémaillère, longeant la nationale 134, avec des toits à neige « comme dans les Andes », alarme les élus du canton d'Accous, même si cette réalisation leur paraît impossible « du fait du peu de largeur, des fortes rampes et des brusques tournants de la route surtout entre le Peilhou et le Somport⁷ ». Les communes aspoises veulent leur train et rien d'autre, aussi se mobilisent-elles activement contre ce qu'elles considèrent comme une tentative de déstabilisation. Et Barthou de les assurer de sa loyauté et attester que la ligne n'est pas abandonnée, en adressant une lettre à Henri Saraillé⁸. Le chemin de fer résiste encore une fois à l'agitation de ses détracteurs, cependant ses défenseurs doivent rester vigilants et s'armer de patience...

⁴ Journal *Le Glaneur*, 12 juillet 1889.

⁵ Journal *Le Glaneur d'Oloron*, 25 février 1899.

⁶ Voir Jean Bousquet-Mélou, *Louis Barthou et la circonscription d'Oloron (1889-1914)*, Edition Pedone, Paris, 1972, page 225.

Vers une convention internationale (1900-1907)

En 1901, la Commission des finances accepte enfin l'inscription au budget d'un premier crédit pour le tronçon Oloron-Bedous dont les travaux ne débutent qu'en mai 1902. Le vent tourne en faveur de Barthou : les négociations avec l'Espagne ont repris efficacement et l'adoption de la traction électrique vient réduire considérablement les frais de construction de cette ligne transpyrénéenne.

En juillet 1904, le député reste toujours la cible de vives critiques de ses opposants politiques qui dénoncent, depuis la vallée d'Aspe, quinze ans d'inaction et de tromperie : « Les travaux de la ligne de chemin de fer de Bedous, pour laquelle les Aspois ont donné à plusieurs reprises leurs voix à M. Barthou [...] sont à peine arrivés à Escot, aux portes de la vallée proprement dite ! Or M. Barthou, en 1889, raillait les services de M. de Lacaze [le député sortant]. Qu'étaient-ils en comparaison de la grandiose entreprise qu'il allait mener à bon terme si on le nommait député ! Avec lui, le chemin de fer ; sans lui pas de chemin de fer ! Hélas, il nous faut déchanter [...] Il a promis beaucoup, mais il n'a rien tenu⁹. »

Un mois plus tard, par une convention internationale signée le 18 août 1904, Français et Espagnols s'engagent à construire dans un délai de dix ans la ligne du Somport. Et cette fois, l'accord conquis de haute main ne restera pas sans effet : malgré des délais administratifs très longs, la convention est ratifiée le 27 janvier 1907 par les Parlements des deux nations.



▲ 1908 : Le viaduc d'Escot en construction.

© Collection Régine Pélau-Gerbet

La loi du 2 août 1907 déclare d'utilité publique et concède définitivement à la Compagnie du Midi la jonction Bedous-la frontière espagnole. La construction de la section Bedous-Canfranc débute en 1908 et ne sera achevée qu'en 1928, mais c'est déjà une autre histoire...

⁷ Société anonyme d'études d'un tramway électrique entre Oloron et Jaca, Avant-projet, 1898.

⁸ Journal *Le Glaneur*, 25 février 1899.

⁹ Journal *Le Patriote*, 14 juillet 1904.

« Du courage et du souffle... », il en a fallu, aux Aspois, aux Oloronais, à leurs élus, et à tous les acteurs de ce projet transpyrénaïque pour l'imposer. Si les différents portefeuilles ministériels ont permis à Louis Barthou de surmonter bien des obstacles, son action a toutefois été entravée, en particulier par les atermoiements du Parlement, la lenteur de l'administration, les oppositions internes, les réactions désordonnées des électeurs et autres attaques de toute nature, comme en atteste la durée de son combat livré patiemment.

Si en 2025 le contexte a changé, l'histoire se répète pour les défenseurs du Canfranc : après une première déclaration d'utilité publique arrachée de haute lutte, il faut aujourd'hui se battre avec force contre des vents contraires pour franchir de nouveau cette étape. Alors, ne cédon rien face à l'adversité : restons combattifs et avançons, avec ténacité, jusqu'à la victoire !

■ Régine Péhau-Gerbet

Les jeunes et le Canfranc

Alors que les jeunes deviennent de plus en plus sensibles à l'aspect écologique dans leurs transports du quotidien, utiliser le train comme moyen de déplacement leur apparaît comme une bonne solution : qu'ils soient dans de grandes villes ou plus reculés dans nos campagnes, aidés par leur smartphone, en quelques clics, ils peuvent réserver et acheter leur voyage.

Concernant le Canfranc, notons que des échanges linguistiques sont déjà en cours avec notamment le collège de Bedous mais aussi l'école d'Etsaut. On peut aussi envisager des échanges entre lycées d'Oloron-Sainte-Marie et Jaca qui emprunteraient la ligne, une fois celle-ci rouverte. On se souvient que les enfants des agents de la SNCF en poste à Canfranc et en âge de fréquenter le lycée, étaient internes à celui d'Oloron et rejoignaient Canfranc chaque week-end. La réouverture de la ligne permettrait à leurs parents d'être plus soulagés dans la gestion familiale de l'emploi du temps de leurs enfants. De plus certains déplacements, dits occasionnels, pourraient leur permettre de se rendre plus aisément en Espagne, lors de leurs vacances, qui peuvent être tout simplement, à la découverte d'un patrimoine inconnu, de retrouver des amis voire même de la famille mais aussi favoriser un transport plus sûr lors des festivités estivales.



▲ En gare d'Oloron-Sainte-Marie, veille de la rentrée 2025
© Gérard Lopez

Aujourd'hui, quelques influenceurs se portent sur les réseaux sociaux afin de poster leurs clichés et leurs vidéos, qui peuvent faire des milliers de vues, tout en utilisant le train. Notons un certain @guillaumepayen, voisin de notre région, qui se déplace principalement en Occitanie dans les plus beaux endroits et fait découvrir aux jeunes utilisant Instagram, de très beaux spots (lieux incontournables à voir).

Malgré la disparition du Pass'Rail, qui permettait aux jeunes de se déplacer de partout en France, en été, pour la modique somme de 49 €, nous devons continuer à aller dans ce sens pour leur faire aimer le train mais aussi leur faire prendre conscience que nos véhicules engorgent de plus en plus le réseau routier. Que nos politiciens départementaux, régionaux et nationaux, se penchent sur la problématique suivante : **Que devons-nous laisser à nos jeunes en matière de déplacement dans l'avenir ?** Oui au CRELOC, nous défendons et réaffirmons que la réouverture de la ligne est primordiale pour que les jeunes puissent faire vivre le Haut-Béarn et nous autres, tout simplement, entendre le sifflement du train dans la vallée !

■ Tristan Guizard

J'habite à 25 m de la voie ferrée : 45 trains par jour !

Tous les trains Paris-Tarbes et Bayonne-Toulouse passent ici à Orthez. Est-ce l'enfer ferroviaire annoncé par quelque Cassandre en Vallée d'Aspe ? Pas du tout ! Un train c'est un bruit en continu qui ne dure que 45 secondes. Rien à voir avec le tac-tac des rails d'autrefois ! Et surtout rien à voir avec les poids lourds qui font crisser leurs freins, ronfler leur moteur ou hoqueter leur embrayage !

Voilà la réponse, la vraie à tous ces détracteurs du chemin de fer. Je ne suis qu'un témoin parmi d'autres. Mais, puisque le CRÉLOC me demande mon avis, je dis tout haut ce que les riverains pourront tous vous dire: le train n'est pas une gêne. Même à 25 m de ma chambre à coucher !

Il semble que les opposants au rail en Aspe ignorent tout de l'actuelle situation :

- Les rails longs soudés : les « LRS ».
- Mieux vaut un train que 25 camions.
- Mieux vaut la traction électrique que les gaz à effet de serre.
- Mieux vaut une vallée desservie par le train plutôt qu'un couloir à camions.

Les Aspois peuvent et doivent réussir ce que les communes de la Roya ont obtenu : zéro poids lourds de transit et transfert du fret sur la ligne internationale Nice-Cunéo.

▪ **Michel Rodes - Point Kilométrique 256**

**Précisions techniques :
améliorations qui permettent de gérer le bruit
près des voies ferrées**

- Écran acoustique : gain de 6 à 10 décibels
- Isolation acoustique de façade : gain de 20 dB
- Remplacement des rails courts par de longs rails soudés sans joint : gain de 3 dB
- Remplacement des traverses bois par des traverses béton : gain de 3 dB
- Merlon anti-bruit : gain de 6 à 8 dB
- Abaissement ou enterrement de la ligne : gain de 4 dB
- Pose d'absorbeurs sur rail : gain de 1 à 3 dB.



▲ *Le témoin dans son jardin* © Elisabeth Rodes

Les très fortes rampes en Vallée d'Aspe

Certains affirmations ont la vie dure. En effet, d'autres prétendent qu'il sera impossible de faire circuler des trains de marchandises sur la ligne Pau Canfranc Saragosse en raison des rampes de 4,3 % qui jalonnent la ligne entre Etsaut et Canfranc. Ils s'appuient sur les données qui étaient en vigueur du temps de la traction vapeur sur les lignes du réseau ferroviaire...

S'il était couramment admis que pour la traction vapeur l'on ne pouvait concevoir des rampes supérieures à 3 % en raison d'une part de la puissance insuffisante des locomotives, mais surtout du travail inhumain du chauffeur qui ne cessait d'enfourner des pelletés de charbon dans le foyer d'une locomotive, c'est bien la raison pour laquelle la Compagnie du Midi a procédé en son temps à une électrification massive de son réseau.

L'électrification permettait en effet de s'affranchir de cette règle pour admettre des circulations dans les très fortes rampes supérieures à 3 %, atteignant jusqu'à 4,3 % sur les deux axes pyrénéens de Canfranc et de La tour de Carol. Cela n'allait pas cependant sans de nombreuses contraintes qui limitaient le tonnage des trains. Compte tenu des possibilités offertes par les locomotives électriques de l'époque dont la puissance n'excédait pas 1000 ch pour les locomotives 4500 des années 1923/26

et 1600 ch pour les 4600 de 1929/31, les tonnages remorqués étaient faibles. Sur la ligne de Canfranc, ils ne pouvaient excéder 400 tonnes, bien que tractés par deux locomotives 4600. En outre, la résistance des attelages des wagons n'était plus garantie au-delà d'un tel tonnage remorqué. Ces contraintes de traction des trains ont eu cours jusqu'à la fermeture de la ligne au-delà de Bedous en 1970.

Certains opposants à la réouverture de la liaison internationale Pau Canfranc Saragosse s'accrochent à ces données, ignorant les nombreux progrès qui ont été accomplis depuis les années 70 jusqu'à nos jours. En effet, la contrainte de résistance des attelages est aujourd'hui bien supérieure avec les wagons modernes. Par ailleurs, la puissance des engins de traction a évolué dans d'énormes proportions. A titre d'exemple, une locomotive électrique Euro 9000 développe une puissance de l'ordre de 7300 kW (environ 10 000 ch). Il est ainsi possible d'envisager la circulation de charges remorquées de 1 000 tonnes, voire plus, avec deux locomotives de Bedous à Canfranc. L'on peut également s'affranchir de la notion de résistance des attelages en procédant à « la pousse attelée » qui consiste à disposer d'une locomotive en tête de train, la seconde étant

attelée en queue du train afin de participer à la pousse du convoi.

L'on entend également qu'au-delà des rampes d'une valeur de 4 % l'adhérence « rail roue » n'est plus garantie. Voilà bien une nouvelle fausse assertion. Nous citerons à titre d'exemples la ligne franco – Suisse de Saint Gervais-Vallorcine-Martigny, ouverte au service voyageurs, qui accepte une rampe de 9 % en simple adhérence à Chedde en territoire français. Enfin, en Suisse, plusieurs lignes ouvertes aux voyageurs acceptent des

rampes de 7 % en simple adhérence, sans qu'il en résulte quelque souci pour la sécurité des voyageurs.

Pour conclure

Oui, les performances techniques d'aujourd'hui permettent d'envisager la mise en œuvre d'un trafic ferroviaire apte à se substituer aux circulations des camions en vallée d'Aspe. Un train de 1 000 tonnes se substituera à la circulation d'une trentaine de camions !

■ Jean-Pierre Soustre

Quand les documents font des blagues !

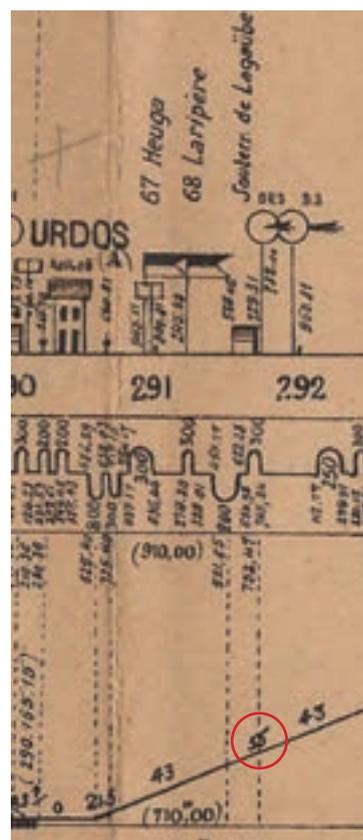
Quand le Réseau ferroviaire du Midi eut gagné Oloron-Sainte-Marie, puis Bedous, furent commencées les études pour la construction du dernier tronçon : Bedous-Les Forges d'Abel, cette gare étant la dernière station avant l'entrée du Tunnel Ferroviaire International du Somport. Il fallait partir d'une altitude de 405 m, et atteindre une altitude de 1 080 m. L'étude du tracé retenu, partant du PK 275,260 et arrivant au PK 299,718 donnait une longueur de 24,458 km. Un calcul basique donnait une rampe moyenne de 24,5 pour 1000, ce qui était acceptable !

Mais la montagne ne voulut pas s'accorder simplement à cette rampe moyenne... Le Midi étant le premier des réseaux français à avoir électrifié la majorité de ses lignes, se dit qu'avec la traction électrique, il pouvait aborder des rampes jusqu'à 45 pour mille, car il connaissait la présence dans certains réseaux européens de voies ainsi construites ! Cela lui permettrait de faire face au relief pyrénéen tourmenté de la vallée d'Aspe ! Le travail des ingénieurs permit de faire un tracé respectant cette valeur maximale de rampe avec un « point dur » pour la ligne : 7 km à 43 pour mille sur 7 tronçons disjoints.

Toutefois, la lecture d'un document ancien de 1928 nous surprend, car une rampe de 55 pour mille semble être présente à la montée du Tunnel de Lagaoübe ! Cette patte de mouche reste visible jusqu'au plan de ligne de 1959 d'où elle disparaît, sans qu'il y ait aucun doute sur la valeur de la rampe indiquée à 32 pour mille sur toute la longueur du tunnel. Renseignement pris sur les documents de référence plus récents édités par la SNCF : c'est bien une erreur ! Ouf : aucune rampe supérieure à 43 pour mille ne se trouve sur le tronçon Bedous-Canfranc ! Tout va bien !

À bientôt, tenez la rampe !

■ Philippe Gauzence de Lastours



▲ Profil de la ligne au tunnel de Lagaoübe : 55 ‰.

© Coll. Philippe Gauzence de Lastours

Les Shifters et le Canfranc

Le « Groupe Local des Shifters de Pau-Béarn » conclut dans son étude intitulée « L'axe routier et ferroviaire Pau – Saragosse : Projets Inutiles ? » : *Le développement de cet axe qui concerne un trafic de fret marginal, de l'ordre de 2 % des échanges France Espagne, est en train de coûter aux contribuables de l'ordre de 150 Millions € pour l'axe routier et 500 Millions € pour l'axe ferroviaire (voie unique). La traction ferroviaire sur la partie Pau Canfranc plus le report partiel du trafic des poids lourds vers le transport ferroviaire permettrait de réduire de 17 % soit 3 000*

tonnes CO₂eq les émissions GES sur 17 000 Tonnes CO₂eq.

Une telle conclusion est dans la parfaite continuité des arguments tendant à montrer que le Canfranc n'est qu'une ligne d'intérêt local, sans réelle utilité au-delà des frontières du Béarn et de l'Aragon. Ce faisant, ils oublient, eux aussi, que la réactivation du Canfranc permet de longs trajets ferroviaires de bout en bout sans rupture de charge. Ainsi, la remise en activité des 32 km entre Bedous et Canfranc permet des centaines de kilomètres effectués uniquement en train ! Car qui

pourrait sérieusement imaginer qu'un trajet Nord Europe-Espagne serait effectué en train, avec transfert sur route entre Bedous et Canfranc au motif que la réactivation Bedous-Canfranc « ne décarbone pas assez relativement à son coût » ??? Non : on reste dans le tout routier !

Bien sûr, on peut passer par Irun, mais dans le dossier de 1998, nous avons écrit que le passage par Canfranc réduit la distance entre Dax et Saragosse de 26 km (et même de 63 km en réactivant le shunt de Zuera) : 394 km via Jaca, 357 km par le shunt de Zuera (Gain 37 km), 420 km via Irun. En utilisant le freinage par récupération, le passage par Canfranc permettrait un gain de 28 % sur la consommation énergétique comparé au trajet via Irun.

Ainsi, le Canfranc n'induit pas de surcoût énergétique, réduit la distance à parcourir, ceci sans changer significativement le temps de trajet.

Le passage par Irun doit aussi faire face à la capacité limitée côté français : zone très urbanisée, avec la nécessité d'y accroître fortement le trafic voyageur régional (y compris transfrontalier), ceci dans un contexte très lourd sur l'accueil d'une éventuelle ligne nouvelle et/ou du doublement du nombre de voies sur le trajet actuel.

Enfin, le passage par Canfranc permet d'optimiser au maximum la capacité de la ligne côtière en la débarrassant de convois moins lourds à destination de Zaragoza mais pourtant tout aussi nécessaires au transfert modal.

Oui la ligne Pau-Zaragoza via Canfranc est clairement un outil qui doit être analysé dans le contexte du système ferroviaire complet, c'est-à-dire incluant la longue distance. Se contenter de ramener son coût de réactivation aux seuls 32 km encore fermés, relève d'un singulier manque de recul sur le problème très général de la transition énergétique.

■ Patrick Marconi

Convocation à l'Assemblée Générale du CRÉLOC 2025

Elle aura lieu :

Samedi 27 septembre 2025 à 11 h

Salle de réunion n°1 - Château Fénart - 64490 Bedous

Un repas est ensuite prévu à 13 h 30.

Restaurant Le Mayabor, 12 rue Gambetta à Bedous.

**Inscription obligatoire auprès de
M. Henri Paroix, administrateur**

henri.paroix@orange.fr ou 06 82 94 52 70

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 2025

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