



## ÉDITORIAL

### Le bon, la brute et le Canfranc

En cet été 2024, lourd d'incertitudes politiques françaises, la remise en service du Canfranc, en fait les 33 km encore fermés entre Bedous et l'Espagne, reste plus que jamais en suspens du côté de Paris.

D'une part se trouvent les bonnes fées qui appuient la réouverture et la modernisation des 311 km séparant Pau de Saragosse. Il faut ici souligner l'action déterminante du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine et de son président Alain Rousset. Ils ont entrepris sur les fonds régionaux la réfection de l'infrastructure entre Pau et Oloron-Sainte-Marie et, en suivant, la réouverture jusqu'à Bedous. Ils appuient de tout leur poids les processus enclenchés pour que le hiatus de l'Estanguet soit enfin supprimé. La Diputación General de Aragón, n'est pas en reste, quelles que soient les alternances de majorité. Après Javier Lambàn, le nouveau président d'Aragón, Jorge Azcón, l'a encore affirmé avec force lors de la signature de l'accord entre sa Région et la Nouvelle-Aquitaine, le 16 juillet à Canfranc. L'Union européenne qui vient de renouveler son Parlement et ses instances dirigeantes soutient la réouverture, a financé les études préalables, inscrit le Canfranc au RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transports) et financera autour de la moitié des travaux. Enfin Madrid reste en appui : c'est le ministre espagnol des Transports qui inaugure la nouvelle gare de Canfranc le 15 avril 2021, en se promettant d'y accueillir son homologue français lorsque le rail aura franchi le tunnel frontalier. Et pour ce faire c'est ADIF, le gestionnaire espagnol des infrastructures ferroviaires qui est officiellement chargé de remettre en service le tunnel international jusqu'aux Forges d'Abel.

Mais planqués derrière un rideau de fumée quelques malveillants pourraient agir en coulisse. Il s'agit tout d'abord du ministère délégué, chargé des Transports de France. Ici la volonté politique, le calendrier et la

participation au financement ne sont pas au rendez-vous : encéphalogramme plat ! Il ne s'agit plus, comme naguère, d'une opposition tranchante, mais plutôt d'une asthénie des services qui laissent traîner « le chien crevé au fil de l'eau », assaisonnant leur comportement d'un manque de moyens financiers, de regards portés sur d'autres projets, d'arguties techniques éventées depuis belle lurette. Il en résulte une évidente brutalisation institutionnelle. Dans le même registre on trouvera quelques politiques locaux, qui louvoient entre route et rail, jamais en opposition avec ce dernier, mais sans soutien affirmé non plus : combien aimerions-nous qu'ils prennent clairement position ! Surtout que la mise à enquête d'utilité publique approche. Les dernières élections législatives ont porté de nouveaux élus à l'Assemblée nationale : nous les rencontrerons.

Il ressortirait de ce rapport de forces, une musique lancinante à la Morricone, destinée à émousser les bonnes volontés si le CRÉLOC n'affirmait pas avec constance et opiniâtreté les points forts de son action : électrification, signalisation ERTMS, croisements nombreux, plateformes logistiques en Haut Béarn et en Aragón, gestionnaire d'infrastructure unique de Pau à Saragosse. De plus, nous savons que les dynamiques poussent à la réouverture, contraintes environnementales obligent : sortons les camions de la montagne et des piémonts ! Il s'agit, désormais, de « rendre le processus irréversible » selon les paroles du président Rousset. Les dernières études lourdes sont bouclées, la Commission nationale du débat public (CNDP) mène ses auditions, l'enquête d'utilité publique sera lancée en cette fin d'année 2024. Au CRÉLOC, nous ne baissons pas la garde. Hasta la victoria !

Pour le Conseil d'Administration,  
**Alain Cazenave-Piarrot**

## Pour un terminal ferroviaire en Haut-Béarn



▲ Terminal Ferroviaire de Puyoô © CRÉLOC G. Lopez

La presse locale a publié<sup>1</sup>, l'été dernier, une information qui a retenu toute notre attention. Il s'agissait de promouvoir l'ouverture d'un terminal de ferroutage en gare de Puyoô, à l'initiative de Géodis, la branche routière de transport de marchandises de la SNCF.

Quelques membres du Conseil d'Administration ont eu l'opportunité de se rendre sur place, pour voir de plus près de quoi il retournait. Comme vous pourrez le lire par ailleurs (cf. l'article publié sur notre site : <http://le-CRÉLOC.com/le-CRÉLOC-a-visite-le-terminal-rail-route-de-puyoo>), le principe est vraiment très simple. Deux voies entre lesquelles un engin porte-conteneurs peut circuler et procéder au report de la route vers le rail (ou l'inverse) des citernes de matières dangereuses. Pour l'instant : investissement d'un million d'euros, travaux réalisés en six mois.

Cet équipement me permet aussi de rappeler que, si le fret ferroviaire peut et doit reprendre la place qui lui revient, le transport routier reste pour de nombreuses années encore nécessaire pour « le dernier kilomètre ».

### En quoi cela pourrait-il nous intéresser ?

Au CRÉLOC, depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté économique européenne (CEE), nous sommes convaincus que le Canfranc peut transporter des marchandises. Et ce qui pouvait sembler rédhibitoire quand il n'était pas question d'harmoniser la question des différences d'écartement des rails – avant 2013 et l'inscription de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse au RTE-T – ne l'est plus ! Le projet de réouverture se fera à l'écartement standard européen. En Espagne, la réouverture se prépare d'ores

et déjà, avec pose de traverses à quatre encoches sur tous les tronçons rénovés de Huesca à Canfranc. Plus de rupture de charge à craindre de ce côté-là !

### Pourquoi les entreprises seraient-elles intéressées ?

Mais, tout le monde en est conscient, il ne suffit pas de mettre à niveau l'infrastructure (reconstruction de Bedous-Canfranc, signalisation, écartement, électrification) pour que les wagons de marchandises se remplissent tout seuls. Aussi, sans préjuger du mode de gestion de la ligne internationale qui sera *in fine* retenu, on peut néanmoins examiner les éléments qui seraient de nature à alimenter cette nouvelle ligne commerciale.

On pense, bien entendu, à des trafics « naturels » du fret ferroviaire : les céréales, les matières dangereuses, les voitures, les granulats. Mais y en aurait-il d'autres ?

Là encore, c'est la presse locale qui répond en partie à cette question. À l'occasion de ses 100 ans, la direction de la chocolaterie d'Oloron annonce attendre la réouverture de la « Pau-Canfranc », comme en témoigne l'extrait de l'article<sup>2</sup>, reproduit ici :

● Enfin, les équipes d'Arturo Ferrer lorgnent aussi sur le projet de relance de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, qui permettrait d'acheminer les fèves de cacao en train jusqu'à Oloron. Pour le moment, elles partent d'Amérique latine (Équateur, République dominicaine, Pérou...) et arrivent à Barcelone par avion, avant d'emprunter des camions.

Ce qui n'est pas dit dans l'article dont je viens de parler, c'est que trois éléments (au moins !) vont inciter de plus en plus les entreprises – les grandes comme les petites – à reporter une partie de leurs trafics de la route vers le rail.

« À tout seigneur, tout honneur ! », si l'on peut dire... la lutte contre le réchauffement climatique met en danger la planète, les entreprises et tous ses habitants. Une fois le constat fait – et il l'est ! –, chacun, à son niveau, se doit d'agir. Les États, bien sûr, qui doivent définir... et mettre en œuvre les transitions énergétiques et écologiques qui permettront, collectivement, de contenir, dans un premier temps, ce réchauffement. C'est difficile, nous le savons ! Mais cela n'a rien d'impossible !!!

<sup>1</sup> « Puyoô, 2000 camions sortiront de la route », Sud Ouest, le 10 juillet 2023.

« Première en Béarn : un terminal de ferroutage en gare de Puyoô », La République des Pyrénées, le 12 juillet 2024.

<sup>2</sup> « Oloron. Lindt & Sprüngli célèbre les 100 ans de la chocolaterie », Sud Ouest, le 6 avril 2024.

<sup>3</sup> Pour en savoir plus : <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/responsabilite-societale-entreprises-rse>

Le deuxième élément est de niveau européen. J'écris ces lignes à la veille des élections des député(e)s du Parlement européen. Ces député(e)s vont, entre autres, devoir se pencher et décider de quelle manière il convient d'internaliser tous les coûts externes de la route. Pollution, sécurité, fiscalité, normes sociales, impact sur les routes, tout cela devra être internalisé. Beaucoup de monde a longtemps cru que la route était « moins cher » que le rail. Funeste erreur... savamment entretenue ! Celles et ceux qui aiment « la vérité des chiffres », vont être servis.

Le troisième élément relève d'une disposition qui s'impose aux entreprises : la RSE. « Qu'ès aquo? » RSE et l'acronyme de la « Responsabilité sociale des entreprises »<sup>3</sup>. Désormais, celles-ci ne doivent plus se contenter de chiffres et de bilans. Elles ont une responsabilité vis-à-vis de la société (au sens large du terme).

L'annonce de l'entreprise Lindt & Sprüngli s'inscrit dans la réponse aux trois défis évoqués : lutter contre le réchauffement climatique, en limitant les émissions de gaz à effet de serre des transports nécessités par son activité, en les réorientant vers un mode de transport plus sobre en émissions que la route. D'autres opérateurs sont intéressés pour utiliser le Canfranc, même si la totalité de la ligne n'est pas remise en service, comme ce groupe céréalier aragonais qui voudrait emprunter l'existant ferroviaire entre Saragosse et la France.

### 3. Pourquoi un terminal en Haut-Béarn ?

Si la capitale du Haut-Béarn a, en plus d'un siècle, perdu beaucoup d'activités industrielles et commerciales, il en reste ! Et, à son corps défendant, le territoire du Haut-Béarn est devenu un territoire de transit pour le trafic routier. Avec toutes les nuisances que l'on connaît, mais sans retombées pour l'emploi et le cadre de vie de ses habitants.

À défaut – pour l'instant – de pouvoir limiter le trafic de transit, il est indispensable que la Communauté de communes du Haut-Béarn s'associe aux industriels du territoire pour imposer, à l'occasion de l'enquête publique de la réouverture (en fin d'année... si tout va bien), la création d'un terminal inspiré de celui de Puyoô. La gare d'Oloron dispose de terrains. Une organisation logistique, suffisamment souple et adaptée aux volumes locaux, peut, avec profit pour tout le monde, satisfaire les besoins des entreprises.

À charge pour l'exploitant de la ligne de gérer les liaisons vers le terminal fret qui serait – et devrait – se situer du côté de Lacq, en Béarn. Et de profiter des rotations journalières de trains de marchandises pour, d'Espagne ou de France et d'Europe, rejoindre la péninsule ibérique et l'Europe.

■ **Jean-Luc Palacio**

#### DERNIÈRE MINUTE

Pendant la campagne pour les élections législatives, nous avons appris incidemment qu'élus du Piémont et entreprises discutaient déjà ensemble pour la mise en place d'un terminal de type « Puyoô » à Oloron-Sainte-Marie. Ce sera un bon moyen d'assurer la pompe de trafics à venir. Ce qui ne peut que nous convenir ! Tous les acteurs économiques du Haut-Béarn, élus et entreprises, ont quelques années pour se préparer et décider de ne pas louper le train qui ne manquera pas de passer. Il faut qu'il s'arrête à Oloron ! Pour les marchandises et, nous l'espérons aussi, pour les salariés des entreprises du Haut-Béarn !

## Les marchandises sur les wagons !

### Changeons de système : pas de climat !

Les catastrophes liées au dérèglement climatique nous le rappellent chaque jour : il faut à tout prix réduire le largage de Gaz à Effet de Serre, GES : il faut massivement et rapidement décarboner l'économie. Pas seulement pour les trottinettes ! C'est une loi physique incontournable : la résistance à l'avancement d'une roue en acier sur un rail est 11 fois plus faible et donc 11 fois plus économe en énergie.

Sans parler de la pollution par les gaz d'échappement lorsqu'un camion – en montée – consomme 60 l de gas-oil aux cent kilomètres.

### La traction électrique s'impose : immédiatement

Le CRÉLOC s'oppose vivement au raisonnement de certaines études qui, pour faire des économies, préconisaient de rouvrir en Diesel ! Solution polluante et carrément insuffisante pour tracter des convois de plus de 1 000 t ! L'idée d'attendre 20 ans de fonctionnement pour rajouter des caténaires est aberrante, anti-économique ! Un tel report signifierait l'impossibilité d'assurer un vrai trafic de marchandises. Ce serait couler la réouverture et perpétuer le tout-camion actuel : 700 par jour !

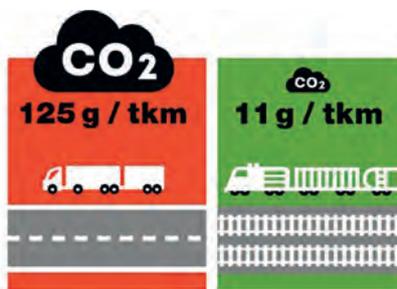
Cette ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse a été inaugurée en 1928 sous traction électrique ! Les usines hydroélectriques de la vallée d'Aspe tournent à plein. Les locomotives électriques ont la capacité – en descendant – de produire et renvoyer du courant dans la caténaire.

Seule, la traction électrique permet de rentabiliser une ligne de fret. Pour l'investissement comme pour le fonctionnement, la traction électrique est plus avantageuse, même s'il faut amortir caténaies et sous-stations. Des locomotives électriques de puissance sont disponibles : Traxx de Bombardier ou Vectron de Siemens (puissance de 6,4 mégawatts).

Déjà, pour une autre vallée on a parlé de « suissification des Pyrénées ». De fait, le train-électrique atteint Cauterets dès 1898 et Latour de Carol dès 1928.

### Pour un report massif vers le rail

La réouverture de la ligne permettra – enfin – de soulager les villages et la RN134 qui d'année en année se transforment en couloir à camions. Les déviations de villages sont très coûteuses et ne règlent qu'une partie



▲ Comparaison Train-Camion  
© Initiative des Alpes

du problème. La déviation d'Oloron elle-même semble abandonnée : 110 Millions d'Euros pour 3,6 km !

### L'exemple de la vallée de la Roya : un cas d'école évident

Rappelons l'exemple de la vallée française de La Roya : Par décision du Tribunal Administratif (01-09-2017) tous les camions de plus de 19 t sont

interdits à la demande des cinq communes de cette vallée de Tende, desservie, là aussi, par une ligne ferroviaire internationale, Nice-Cuneo (avec... trois tunnels hélicoïdaux). Après les crues catastrophiques d'octobre 2020, c'est le train qui a ravitaillé la vallée de Tende.

Rappelons que six communes aspoises avaient eu le courage de prendre un arrêté municipal conjoint interdisant les camions de matières dangereuses (03-06-2019). Le préfet avait attaqué ces arrêtés, et il avait gagné, sur une question de procédure. À refaire, en Aspe cette fois, comme sur Tende au seul motif de la sécurité et de l'environnement !

■ Michel Rodes

## Les chemins de fer français dans le cadre libéral européen

L'année 1938 voit la création de la SNCF qui intègre les deux réseaux propriétés de l'État (Chemins de fer de l'État et d'Alsace-Lorraine) ainsi que le rachat des quatre grands réseaux privés (Cie de l'EST, Cie du Nord, PO/Midi et PLM). Le chemin de fer atteint alors son plus grand niveau d'intégration en France, avec 42 500 km de lignes. Au fil des ans, et en dépit des dommages subis durant la guerre, la SNCF s'avère être un outil dont le fonctionnement et la régularité étaient un exemple envié dans le monde. En dépit des premières contractions du réseau pas toujours pertinentes survenues dès 1938 puis massivement à partir de 1968 le modèle a perduré jusqu'en 1997...

Au fil des ans la dette de la SNCF devenant insoutenable, l'État décide de créer Le Réseau Ferré de France (RFF), organisme public qui reprend la dette et est en charge de l'entretien et des investissements du réseau ferré. La situation économique toujours inquiétante conduit en janvier 2015 l'État à prendre en charge une partie de la dette et à réintégrer la gestion des infrastructures à la SNCF. Janvier 2020 voit la création de la « Holding SNCF » qui supervisera les activités Réseau et Gares, Fret et Voyageurs. Entre-temps est survenue la régionalisation des trains express régionaux. En 2018 le réseau ferroviaire ne compte plus que 28 000 km de lignes...

La révolution est en cours avec les « paquets ferroviaires » de l'Europe qui impose la spécification de règles communes, la libéralisation du transport voyageurs et de marchandises, ainsi que la séparation des activités. La gestion des infrastructures est séparée de la traction des trains. La ou les lignes considérées dépendent d'un gestionnaire d'infrastructure (GI), tandis que la traction des trains revient à une ou plusieurs entreprises ferroviaires (EF). SNCF Réseau devient le GI du réseau ferroviaire, et remplace RFF le 1<sup>er</sup> janvier 2015. La SNCF cesse ce jour-là d'être une « entreprise intégrée ».

Quatre activités indépendantes les unes des autres sont mises en place : TGV, trains d'équilibre du territoire (TET), TER et fret. Ainsi sont créés des parcs de matériels roulant spécifiques pour chacune de ces activités, parcs qui sont gérés de manière indépendante. Par exemple les locomotives fret ne peuvent être utilisées en trafic TER et réciproquement. Des ateliers d'entretien sont propres à chaque type d'activité. Un conducteur de TGV ne peut assurer en cas de besoin, comme c'était antérieurement le cas, la conduite d'un TER ou d'un train de fret. De ce fait, lors de perturbations, la gestion de certains incidents peut être longue en raison d'un manque de flexibilité. Ne parlons pas de la délivrance des titres de transport qui se complexifie (différents types d'automates de distribu-

tion des billets. L'on ne peut plus voyager en TER avec un billet de TGV, etc.) Toutes ces nouvelles contraintes sont contre performantes.

L'expérience au travers d'exemples européens conduit en conséquence à s'interroger sur les bienfaits de la libéralisation du transport ferroviaire. Les chiffres parlent : le trafic fret ferroviaire français ne représente que 10 % du volume des transports terrestres... Le trafic fret allemand et les investissements consentis ont sérieusement diminué durant cette dernière décennie. En revanche, les États-Unis, « chantres » du capitalisme, ne s'y sont pas trompés. Quelques « méga compagnies » exploitent de

très grands réseaux supportant un énorme trafic fret, en demeurant des entreprises totalement intégrées et bénéficiaires. L'infrastructure, la traction des trains, l'exploitation ainsi que la maintenance des installations fixes et du matériel roulant sont des entités qui collaborent au profit d'une même direction générale. Aux États-Unis, près de 40 % du transport terrestre des marchandises est assuré par le secteur ferroviaire !

N'est-il pas permis de s'interroger sur la pertinence et les bienfaits de la libéralisation du transport ferroviaire en France et en Europe ?

■ Jean Pierre Soustre

## L'Union européenne n'abandonne pas le Canfranc

Contrairement à ce que d'aucuns affirment et avancent sans preuves, l'Union européenne (UE) n'abandonnera pas la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse. Et ce pour plusieurs raisons !

En tout premier lieu, Pau-Canfranc-Saragosse est inscrit au Réseau (global) TransEuropéen des Transports (RTE-T) depuis 2013. Après le retour du train en Aspe en 2016, Espagne, France, Aragon et Nouvelle-Aquitaine, ADIF et SNCF-Réseau ont déposé plusieurs dossiers (2017, 2019 et 2022) pour lancer des études en vue de rouvrir la ligne de Pau à Saragosse aux standards ferroviaires européens. L'UE a cofinancé ces études à hauteur de 50 % (voir la page Internet <https://www.canfraneus.eu/projet-europeen/>).

Lorsque nos voisins espagnols ont créé la nouvelle gare et préparé l'infrastructure de la plateforme de Canfranc à la réouverture (changement d'écartement, signalisation), l'UE a encore cofinancé ces travaux, à hauteur de 30 %.

Et, "last but not least", les travaux en cours entre Huesca et Canfranc – toujours en prévision de cette réouverture – ont également été co-financés, à hauteur de 96,8 M€ sur les 183,4 M€ mis sur la table par le gouvernement central espagnol (information publiée le 26 mai 2024, sur le site Internet du Heraldo de Aragón). Soit une participation de l'ordre de 53 %.

Il faudra attendre encore quelques mois pour savoir à quelle hauteur exacte l'UE contribuera au financement du maillon manquant Bedous-Canfranc. Patience, patience... Ce qui est certain, c'est que l'UE n'a jamais abandonné le Canfranc depuis 2013 !!!

■ Jean-Luc Palacio



▲ Accident le 12 juillet 2022 à Sarrance. Un camion de bitume heurte le mur de soutènement de la voie ferrée et verse son chargement sur la RN 134.  
© Journal la République des Pyrénées à Pau

## Les conséquences négatives du transport routier

Actuellement, en France, 88 % des marchandises sont transportées par la route, 10 % par le train et 2 % par la voie d'eau. Le transport routier est la première source d'émission de CO<sub>2</sub>, principal responsable du réchauffement climatique. Il est responsable de 33 % des émissions de CO<sub>2</sub>, selon le ministère de la Transition écologique et solidaire. Mais il contribue également à la pollution de l'air, de l'eau, aux nuisances sonores, et a un coût social, économique et humain important.

### La pollution de l'air et de l'eau

En France, le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air : en 2020, il est le premier émetteur de cuivre (75 % des émissions tous secteurs confondus), de zinc (50 %) et d'oxyde d'azote (49 %).

Le dioxyde d'azote a des impacts sur la santé et l'environnement : il irrite les voies respiratoires et contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux ; les concentrations annuelles en NO<sub>2</sub> sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier. Les particules fines ont aussi des conséquences sur la santé ; elles sont classées comme cancérigènes pour l'homme et peuvent causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Les freins émettent de 55 à 59 % des émissions de particules fines nocives (à base de carbone). Elles sont dues à l'abrasion des plaquettes au moment du freinage. Elles peuvent atteindre les zones profondes des poumons ; elles se concentrent dans l'air à proximité du sol, à hauteur d'enfant.

Selon la revue « Que choisir », chaque année, l'usure des pneus génère 6 millions de tonnes de particules plus ou moins fines. Moins de la moitié reste cantonnée aux bords de route, 55 % circulent dans l'environnement, véhiculées par les eaux de pluie, et contribue à la pollution aux micro-plastiques dans les rivières et les océans. La composition de ces particules est aussi source d'inquiétude : on y trouve des hydrocarbures polyaromatiques, des benzothiazoles, de l'isoprène ou encore des métaux lourds comme le zinc et le plomb. Ces substances sont responsables de troubles immédiats (irritations cutanées, troubles respiratoires, etc.) et à long terme. Plusieurs d'entre elles sont cancérigènes, mutagènes génotoxiques ou ont un effet perturbateur endocrinien.

La pollution de l'air a causé 8,1 millions de décès (2<sup>e</sup> facteur de risque) dans le monde en 2021.

### La pollution sonore

Les émissions acoustiques d'un camion peuvent, selon sa vitesse, dépasser celles de 10 véhicules légers (entre 75 et 85 décibels).

La pollution sonore a un coût social important ; 25 millions de personnes en souffrent. Selon un rapport de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), quasiment 20 % de la population européenne est exposée à des niveaux de bruits de longue durée nuisant à la

santé. L'audition peut être affectée : surdité, acouphènes ou hyperacousie (exagération de l'acuité auditive). L'espérance de vie est altérée par des effets néfastes sur les systèmes immunitaire, endocrinien et cardiovasculaire. Il peut également avoir un impact sur la vie sociale, provoquer des troubles du sommeil, de l'anxiété, et plus largement sur la santé mentale. Certaines populations sont particulièrement vulnérables au bruit, comme les enfants, les personnes âgées ou les personnes souffrant de déficiences auditives.

Le bruit a aussi des impacts sur la biodiversité. En effet, les espèces qui utilisent l'écholocation pour se déplacer et communiquer sont des cibles de cette pollution.

L'ADEME évalue le coût social du bruit, payé par la collectivité afin de le compenser, à 155,7 milliards d'euros par an (elle a estimé pour cela le prix donné à une année de vie en bonne santé à 132 000 € en 2020). Ce coût social prend en compte les coûts sanitaires liés aux maladies dues à la pollution sonore, les médicaments permettant de les soigner, ou la mortalité prématurée. À ce coût social s'ajoute l'économique ; pour exemple, la décote de l'immobilier ou les répercussions économiques liées au manque de productivité représentent 7,6 milliards d'euros.

### Les accidents

Les accidents sont généralement plus graves lorsqu'un poids lourd est impliqué : le taux d'accidents graves est de 44,6 pour 100 accidents corporels. En 2022, 408 personnes ont été tuées dans un accident avec un poids lourd en France. En vallée d'Aspe, le danger est permanent.

■ **Bernard Cazenave**

## Rencontre du CRÉLOC avec la Commission nationale du débat public

**L**e 12 juin j'ai rencontré M. Richard Pasquet, membre de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour un entretien préparant la concertation au sujet de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse et de l'enquête publique à venir. L'entretien a duré une heure et demie.

Tout d'abord, Richard Pasquet a fourni une explication détaillée du principe de cette concertation. Dans une vie précédente, il a été très proche du siège de Réseau ferré de France (RFF) chargée de la gestion des infrastructures ferroviaires, dorénavant remplacée par SNCF-Réseau.

Puis nous avons abordé l'historique du CRÉLOC et l'histoire de notre ligne, depuis sa construction à son sommeil partiel, provoqué par l'accident de l'Estanguet

en 1970. Je lui ai relaté cette histoire en prenant l'angle de vue côté SNCF et RFF dont je fus un des acteurs au cours de ma carrière professionnelle. Ceci l'a intéressé pour comprendre d'une part les positions et actions de la SNCF, opérateur historique et d'autre part les actions militantes et démarches du CRÉLOC. Je lui ai remis la première version de l'Opuscule que nous sommes en train de publier avec la CREFCO « Pau-Canfranc-Saragosse 2024 : état de la question » et qui complète le Livre Blanc « Pau-Canfranc-Saragosse : un chemin de fer d'avenir » publié en 2019.

M. Pasquet m'a posé de nombreuses questions sur l'évolution technique nécessaire de la ligne pour cette réouverture, ce qui m'a permis de faire le point sur sa

technologie, aujourd'hui dépassée et sur la nécessité de remettre en service dotée des dernières avancées de la signalisation ferroviaire (ERTMS). Nous avons abordé l'électrification (avantages, technique). Il a convenu avec moi que l'hydrogène n'était pas la solution pour le trafic lourd envisagé sur une telle ligne de montagne. J'ai également évoqué les nécessaires croisements à rajouter,

afin d'optimiser les circulations. M. Pasquet pense quant à lui que la ligne entre Pau et Canfranc pourrait être exploitée par un opérateur européen autre que SNCF, en faisant le rapprochement avec les opérateurs portuaires. Affaire à suivre.

■ **Philippe Gauzence de Lastours**

## Rencontre au sommet à Canfranc

Le mardi 16 juillet 2024, le président du conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, Alain Rousset, et le président du Gouvernement d'Aragon, Jorge Azcón Navarro, se sont rencontrés à Canfranc.

Ce rendez-vous avait pour objet la signature d'une convention de coopération transfrontalière entre les deux régions, mais également la signature d'une déclaration conjointe sur la poursuite du projet de ligne ferroviaire internationale Saragosse-Canfranc-Pau.

Si le premier document a été paraphé dans un des wagons transformé en restaurant, le *Canfranc Express*, le second l'a été devant la tête du tunnel ferroviaire du Somport, côté espagnol.

Lors de son intervention, Jorge Azcón a déclaré : « *L'Espagne, l'Aragon et la Nouvelle-Aquitaine ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour que cette réouverture soit une réalité. Nous attendons le même niveau de soutien politique et d'implication économique du gouvernement français* ». Il a également insisté sur le fait que le soutien politique au projet doit rester « *maximum* ».

Pour cette raison, les deux présidents ont décidé de mettre en place un programme « *pour continuer à parler de cette ligne ferroviaire non seulement en Aragon et en Nouvelle-Aquitaine, mais aussi à Bruxelles, en France et en Espagne* ». Tous deux ont convenu d'effectuer dans les prochains mois des visites conjointes à Bruxelles, Madrid et Paris pour « *rendre plus visible* » le soutien des deux régions à la réouverture de la ligne internationale du Canfranc.

Alain Rousset a, pour sa part, rappelé qu'il reste 30 kilomètres sur le versant français pour que la réouverture totale de la ligne soit effective et a souligné que les études géotechniques ont commencé entre les Forges d'Abel et Bedous. Il a également annoncé qu'un accord avait été conclu entre SNCF Réseau et l'ADIF afin que cette dernière assume en totalité les travaux dans



▲ *Le 21 juillet les deux présidents*  
© CRÉLOC G. Lopez

le tunnel ferroviaire du Somport, ce qui « *accélérera la réouverture* ». Il estime que cela pourrait être terminé d'ici deux ou trois ans. « *Nous suivons toute la réglementation, tout ce que nous impose la partie française avant la réouverture, mais espérons que d'ici la fin de cette décennie les trains français arriveront en gare de Canfranc* », a déclaré Rousset.

Le maire de Canfranc, Fernando Sánchez, a également pris la parole et a rappelé que ce chemin de fer vit un des meilleurs moments de ces dernières années. Non seulement les travaux en Espagne ne s'arrêtent pas, mais actuellement a lieu « *le plus grand investissement réalisé depuis l'ouverture de la ligne en 1928* ». Ils devraient être achevés fin 2024.

Il a reconnu que beaucoup de progrès avaient été accomplis en France, cependant aujourd'hui elle a pris du retard, aussi a-t-il demandé une plus grande implication du gouvernement français. « *Nous avons le soutien de l'Europe, avec de l'argent. Soyons têtus et constants* », a-t-il conclu.

À signaler que le CRÉLOC et la CREFCO ont reçu une invitation à laquelle bien évidemment les deux associations ont répondu favorablement.

■ **Gérard Lopez**



▲ *Rencontre à Canfranc* © Jesús Crucellas

## Canfranc ou le fabuleux parcours d'une classe de 4<sup>e</sup>

C'est en début d'année scolaire, à l'automne 2023, que le Créloc est contacté par Hervé Ibos, professeur d'enseignement professionnel (section habitat) auprès de la 4<sup>e</sup> Segpa<sup>1</sup> du collège Jeanne d'Albret de Pau. En accord avec notre président, Alain Cazenave-Piarrot, nous acceptons, Jean-Luc Palacio et moi-même, de répondre à la sollicitation.

### Le projet des 4<sup>e</sup> SEGPA

Hervé et son équipe nous proposent en effet de participer au projet de cette classe de 12 élèves (6 filles et 6 garçons) intitulé « *La fabuleuse histoire de la construction d'une voie ferrée Pau-Canfranc-Saragosse* ».

Appréhendé principalement d'un point de vue technique, ce projet pédagogique a pour but de faire découvrir à ces collégiens les métiers du BTP, de créer du lien entre enseignement général et professionnel – entre les connaissances acquises en classe et leur utilité pour la réalisation de constructions – et enfin de valoriser les productions des élèves et l'établissement. Pour répondre à ces objectifs, l'équipe enseignante prévoit l'élaboration par la classe de trois maquettes d'ouvrages d'art de la ligne Oloron-Canfranc, la réalisation d'un court-métrage qui sera projeté au cinéma Le Méliès (à Pau) et la participation au concours *Les Génies de la construction*<sup>2</sup> dont la finale se déroule à Paris.

### Les interventions du CRÉLOC

Après de nombreux échanges avec Hervé, le premier temps fort de notre démarche consiste à nous rendre au collège, début décembre, pour une intervention. À sa demande, nous présentons à la classe un diaporama illustré sur l'historique de la ligne, du projet à son inauguration, en détaillant le profil et les ouvrages d'art les plus emblématiques. Nous abordons également l'exploitation de cette voie jusqu'à la fermeture en 1970 du maillon Bedous-Canfranc, la problématique de la réouverture et son combat en lien avec notre action militante.

Le deuxième point fort se passe sur le terrain au mois de janvier 2024. Jean-Luc et moi rejoignons en vallée d'Aspe les élèves et leurs accompagnateurs : Hervé, Olivier, enseignant de français, et Kévin, vidéaste. Le voyage en bus jusqu'à Canfranc permet à chacun de mieux appréhender la succession des ouvrages d'art en tous genres, leur envergure, les fortes rampes et le tracé tortueux de cette voie ferrée qui tantôt longe ou surplombe la route, tantôt enjambe le gave et change de rive ou disparaît dans les entrailles de la montagne par l'entremise de tunnels.

Une première halte au défilé d'Escot voit ainsi surgir l'imposant viaduc en pierre de taille dont la grande



▲ *Élèves, enseignants et intervenants lors de la réception au collège, avec au 1<sup>er</sup> plan (à gauche) la maquette du portail du tunnel du Somport* © Collège Jeanne d'Albret

arche franchit le gave d'Aspe et la Nationale étroitement coincés au fond de la gorge. Au cours de cet arrêt, nous détaillons les mensurations de l'édifice, les différentes étapes de construction et sa récente « remise en service », confirmée fort à propos par le passage, sur le viaduc, du train d'Oloron, celui qui arrive à Bedous aux environs de 10 h 30.

L'escale suivante, aux Forges d'Abel, projette cette fois le groupe en haute vallée d'Aspe, à plus de 1 000 m d'altitude, dans un lieu désert et inconnu de la presque totalité d'entre eux. Ils y découvrent l'entrée du tunnel ferroviaire du Somport qui relie le versant français au versant espagnol. Nous leur expliquons avec Jean-Luc les techniques de percement (des années 1910) de cet ouvrage franco-espagnol de 8 km de long, ainsi que les conditions difficiles de vie et de travail des ouvriers vivant dans ce hameau alors surpeuplé. L'architecture du superbe portail de ce tunnel, classé depuis 1984 à l'inventaire des monuments historiques français, retient toute leur attention, certains esquissent même un croquis de l'ouvrage.

Enfin, le bus rejoint la dernière halte : Canfranc où s'offre à leur regard la somptueuse gare internationale, un édifice de style Art déco avec sa façade de 241 mètres. Transformée en hôtellerie de luxe, elle retrouve aujourd'hui une nouvelle vie. Après une rapide description du bâtiment historique et du programme de réhabilitation de cet immense espace ferroviaire, nous invitons les élèves à découvrir le hall des voyageurs (seule pièce de l'hôtel ouverte au public). Fidèlement restauré, ce hall affiche les blasons français et espagnol sculptés en vis-à-vis, symboles de la double nationalité de l'édifice.

À l'arrière, nichée dans les anciens hangars français de marchandises, apparaît la nouvelle gare, bien plus petite mais fonctionnelle, avec ses écrans connectés où défilent les horaires et correspondances jusqu'à Saragosse. Petite déception pour nos collégiens, la circulation ferroviaire est interrompue par les travaux de modernisation de la voie entre Canfranc et Huesca et, de ce fait, aucun train ne stationne en bordure des quais. Une façon pour le

groupe de comprendre combien l'Espagne se prépare activement à la réouverture de cette ligne internationale.

La visite se poursuit auprès de l'office du tourisme de Canfranc. À tour de rôle, chaque élève interroge la directrice espagnole, à partir d'un questionnaire portant sur l'historique de la gare, dûment préparé en classe avec leur enseignant de français. Un camarade de 3<sup>e</sup> du collège, bilingue, venu spécialement pour cet exercice, traduit simultanément en français les réponses tandis que Kévin, le vidéaste, s'occupe de la prise de son.

Ainsi s'achève ce voyage qui permet à la classe d'appréhender de près les monuments et sites remarquables de cette ligne, de faire le plein d'informations, de photos, d'enregistrements audio et vidéo.



▲ Sortie à Canfranc des élèves en janvier 2024 © CRÉLOC

### Le temps des réalisations et d'une belle réception

Notre intervention s'arrête là, enfin presque... Car nous poursuivons notre collaboration avec l'envoi de cartes postales anciennes numérisées, de clichés actuels de la voie et le prêt de documents techniques (plans et profils d'ouvrages d'art). Ces derniers éléments permettent à la classe de s'activer à l'élaboration des maquettes (à l'échelle) qui nécessitent également l'intervention d'autres bénévoles, en particulier l'association de modélisme Pau Pyrénées des amis du rail (Appar). Les documents iconographiques sont quant à eux destinés à compléter la vidéo en cours de préparation.

Le projet touche à sa fin avec la projection, le 26 mai, du court-métrage réalisé par la classe au cinéma Le Méliès

lors du festival Clap-Ciné. La qualité de cette réalisation leur permet de surcroît d'être sélectionnés pour disputer la finale du concours des *Génies de la construction*. Le 5 juin, c'est donc à Paris, dans les locaux de la FFB (Fédération Française du Bâtiment), qu'ils se voient remettre le deuxième prix du concours dans leur catégorie. Une magnifique récompense !

Au Créloc, nous saluons avec enthousiasme cette distinction et sommes impatients de découvrir leurs différentes productions. Ce sera chose faite au collège, le 18 juin, au cours d'une réception officielle à laquelle nous sommes conviés Jean-Luc et moi, en compagnie du président Alain Cazenave-Piarrot et de tous les acteurs du projet.

Tout est soigneusement préparé : les jeunes prennent la parole pour rappeler les différentes phases de leur démarche avant de projeter au public leur court-métrage. Ce petit film<sup>3</sup> de 9 minutes, tout en rythme, présente le contexte historique et géographique de ce chemin de fer puis les solutions techniques retenues pour franchir ce territoire de montagne. Les principes de construction de l'arche centrale du viaduc d'Escot, du spécifique tunnel hélicoïdal de Sayerce et du portail (français) du tunnel du Somport y sont expliqués par leurs soins, à l'aide des trois maquettes dédiées à ces ouvrages d'art qu'ils ont réalisées en atelier. Pour finir, la vidéo aborde la question de la réouverture, l'action du Créloc et l'hypothèse d'une inauguration en 2028, pour le centenaire de la ligne...

Objectifs atteints pour Hervé Ibos (et ses collègues) qui nous confie que « la sortie à Canfranc et le montage des maquettes ont permis aux élèves de comprendre les défis techniques relevés par les ingénieurs au début du XX<sup>e</sup> siècle et d'apprécier la qualité du travail effectué par les ouvriers. Le travail pluridisciplinaire et de groupe, l'aide de nombreux intervenants extérieurs ont développé et renforcé chez eux le goût du travail en équipe, l'ouverture sur le monde extérieur et la connaissance des métiers. Enfin, le court-métrage leur a donné l'opportunité de mettre en valeur le patrimoine historique local et le collège Jeanne d'Albret ».

Après les avoir chaudement félicités et remerciés, le président du Créloc remet à chaque collégien la distinction honorifique de membre « Junior » de notre association, spécialement créée pour eux, afin de les récompenser de leur remarquable travail et de leur engagement en faveur de cette voie ferrée si singulière. Un buffet sucré, préparé par les élèves eux-mêmes, clôture ce joli moment de partage.

<sup>1</sup> Segpa : Section d'enseignement général et professionnel adapté.

<sup>2</sup> Le concours des Génies de la construction, créé en 2005, est « le concours des territoires intelligents ». Il vise à encourager la créativité et valoriser sa transposition concrète par un travail collectif d'élèves ou d'étudiants qui traitent et illustrent des problématiques liées aux enjeux de la construction et de

l'aménagement des territoires. Il est destiné aux élèves de collège et de Lycée, ainsi qu'aux étudiants de l'enseignement supérieur. (<https://lesgeniesdelaconstruction.fr/>)

<sup>3</sup> À voir sur YouTube en cliquant sur le lien <https://www.youtube.com/watch?v=ukxbbmsUFHQ>. Ce lien apparaît également sur le site du Créloc accompagné d'un petit article résumant ce projet.



▲ La carte de membre Junior du CRÉLOC  
 créée spécialement pour les élèves © CRÉLOC

Encore bravo à tous ces jeunes pour leur fabuleux parcours, Ermonda, Kyara, Salma, Clara, Maryam, Thomas, Mathis, Saya, Mathias, Paul, Gonçalo et Alex, et à leurs professeurs, Hervé Ibos (Atelier habitat/parcours avenir), Olivier Pez (Français), Corinne Dutrey (Mathématiques), Léo Bahurlet (Éloquence) et Sylvain Bocher (atelier HAS).

■ Régine Péhau-Gerbet

## Pourquoi je suis venu au CRÉLOC

Ossalois de naissance, c'est l'amour qui m'a fait découvrir la Vallée d'Aspe et sa voie ferrée. La Vallée d'Aspe qui venait de perdre le pont de l'Estantuet et espérait encore en sa reconstruction. Ma bien-aimée vivait à la gare de Gurmençon, sa mère était garde barrière et responsable de la halte, la vie y était rythmée par la circulation des trains. Mais, jeune, frais diplômé et ambitieux, j'ai écouté les sirènes de la vie et nous sommes partis gagner (ou perdre) notre vie vers les lumières des métropoles. Mais loin de nos montagnes vite est arrivée la nostalgie, j'ai déserté ce monde de chimères et j'ai débarqué à Pont-Suzon comme artisan forgeron. Les trains venaient encore jusqu'à Bedous, puis c'est avec émotion que nous avons vu descendre le dernier train avec sa couronne mortuaire et son klaxon. Par mon travail, je circulais dans toute la vallée et je voyais tous ces ouvrages magnifiques devenus inutiles et abandonnés, une voie ferrée c'est fait pour faire rouler des trains. Cela me désolait, artisan, je savais le travail qu'ils représentaient, alors je me suis intéressé à la

construction de la ligne à travers plusieurs livres (notamment : « le transpyrénéen en Vallée d'Aspe » de Régine Péhaut-Gerbet). Laisser mourir ainsi un si grand patrimoine me semblait criminel et même une insulte à nos anciens qui l'ont réalisé. Mais mon travail ne me laissait pas beaucoup de disponibilités (artisan rural c'est galère) quand bien même il me donnait satisfaction. Le temps est passé, le train est revenu à Bedous emportant mon atelier au passage, l'heure de la retraite est venue. Libéré de bien de contraintes je me suis réintéressé au « Canfranc » et me voilà adhérent au CRÉLOC puis pourquoi pas au CA. Et depuis j'essaie de participer à des réunions où l'on parle technique, politique et ce avec beaucoup de sigles et parfois même des échanges pointus. J'avoue que, n'ayant pas assez de recul, je me sens parfois un peu largué. Les kW, les dB, les 1 500 W continu ou pas, le RTE, le CNDP... J'ai du mal : mon rêve c'est d'aller à Saragosse en train. Même à vapeur !

■ Henri Paroix

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

### BULLETIN D'ADHÉSION / RÉADHÉSION pour 2024

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](mailto: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](http://www.le-creloc.com) ou

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

#### CONTACTS

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

Le secrétaire : vacant pro tempore

Le trésorier, Gérard Lopez : [tresorier@le-creloc.com](mailto:tresorier@le-creloc.com)



## Assemblée Générale extraordinaire 2024

convoquée le :

**Samedi 19 octobre 2024 à 10 h 50**  
Salle de réunion n° 1. Château Fénart,  
64490 Bedous

Objet : adoption d'un règlement intérieur

## Assemblée Générale ordinaire 2024

Elle aura lieu :

**Samedi 19 octobre 2024 à 11 h 20**  
Salle de réunion n° 1. Château Fénart,  
64490 Bedous

Un repas est ensuite prévu à 13 h 30.  
La Transhumance.  
8, avenue Robert Balangué. Gare de Bedous.

**Inscription obligatoire par mail à**  
**[j-l.palacio@orange.fr](mailto:j-l.palacio@orange.fr) ou au 06 85 12 18 75**

## 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 réadhérer pour cette année, si vous ne l'avez déjà fait.

■ Gérard Lopez