

229 013

CE nombre mystérieux est le numéro de référence sous lequel a été enregistrée la requête déposée par le CRÉLOC auprès du Conseil d'État, 1, place du Palais Royal à Paris. Cet enregistrement est l'aboutissement provisoire d'une longue procédure commencée par le CRÉLOC au mois de juin dernier avec une lettre adressée au premier ministre. Nous lui demandons, au sujet du Pau-Canfranc de « bien vouloir procéder, dans le délai de deux mois à compter de l'expédition de la présente » de rouvrir la ligne. Devant le manque de réponse précise nous avons alors procédé, au mois de novembre 2007, à un pourvoi devant le Conseil d'État qui a dûment enregistré notre demande.

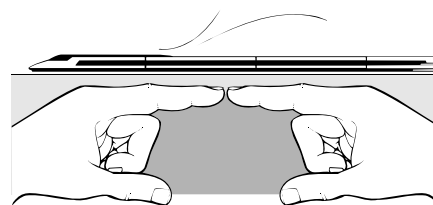
Le CRÉLOC a participé au *Débat Public*, concernant le tracé de la future LGV entre Bordeaux et l'Espagne. Le CRÉLOC a proposé parmi les trois options présentées par les concepteurs du projet, un tracé « 3 bis » qui, tout en mettant Pau ou Tarbes à 3 heures de Paris via Mont-de-Marsan, permet de raccorder le Pau-Canfranc à la nouvelle ligne et d'assurer par le Transpyrénéen occidental une relation avec Huesca où la LGV est déjà en service vers Saragosse et Madrid. Mais le but du CRÉLOC étant la remise en service du Pau-Canfranc et non une expertise ferroviaire généraliste qui diluerait la topicalité de nos actions, nous avons évité d'aller plus loin, laissant d'autres acteurs associatifs et presque tous les élus béarnais et bigourdans utiliser notre proposition et parfois même s'en attribuer la paternité.

Le troisième volet de cet éditorial concerne nos préoccupations sur l'attitude pour le moins ambi-

guë des autorités régionales d'Aragon et d'Aquitaine quant à la remise en service du Pau-Canfranc-Saragosse. L'alerte est venue de Saragosse où le journal *Heraldo de Aragón* a titré dans son numéro du 4 mars dernier : « *Los gobiernos aragones y aquitano arrinconan el Canfranc* » [L'Aragon et l'Aquitaine mettent le Canfranc au rancart]. Le journaliste déplore d'une part les manœuvres dilatoires du gouvernement aragonais et d'autre part la baisse drastique des crédits consacrés par l'Aquitaine à la réouverture du Canfranc dans le prochain Contrat de Plan.

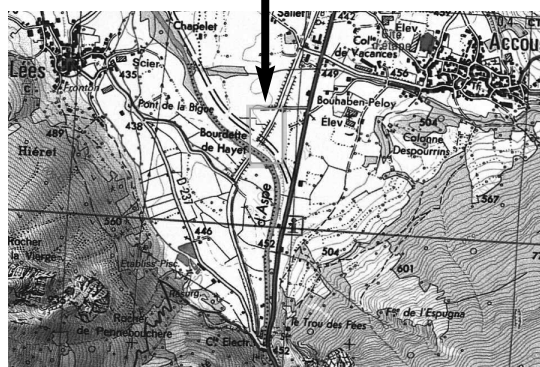
Le journal *Sud Ouest*, dans son numéro du 15 mars, publie enfin, les principales conclusions de l'audit commanditée, en 2004, par la Région Aquitaine au cabinet allemand TTK. Elles vont dans le même sens que l'étude CRÉLOC/Claraco publiée en juillet dernier. « **Pau-Canfranc : c'est jouable... pour 225 millions d'euros** » titre la une de *Sud Ouest*. Notre rapport, commandité au cabinet Claraco, aboutit, quant à lui, à un devis de 100 millions d'euros. Nous sommes même mieux-disants !

Dans tous les cas c'est la lutte sur le terrain, dans les médias, dans les institutions, auprès des élus en place et auprès des candidats aux élections, qui doit faire la différence et permettre de lever les blocages, dorénavant identifiés, que font peser les exploitants et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires actuels, tant en France qu'en Espagne.



CRELOC

COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA
LIGNE
OLORON-CANFRANC



Tronçonnage

Les travaux du contournement routier de Bedous montrent le démantèlement du remblai ferroviaire sur une centaine de mètres. Le pont-rail de Léas-Athas ne sera pas construit au franchissement de la déviation routière tant que la décision de rouvrir le Canfranc ne sera pas prise, nous indique-t-on à la DDE de Pau. Encore un « emprunt » qui tronçonne le Canfranc. Le CRÉLOC réagira en écrivant à RFF, à la DDE, à la Région et au Conseil général, décidément peu regardants sur ce nouveau méfait. En revanche le profil de la déviation dégagera le gabarit routier qui permettra, le moment venu, de poser le pont-rail sans nouveaux travaux de chaussée.

Notre site Internet

Tenu au mieux par PCP, notre webmestre, et régulièrement renouvelé dans ses contenus avec, notre site connaît une fréquentation soutenue. Il est consultable sur :

<http://www.intermodalite.com/creloc>

Messagerie :

creloc@intermodalite.com

Alain Cazenave-Piarrot,
président du CRÉLOC

Sud Ouest

du 15 mars 2007

À la une de l'édition Béarn et Soule :

PAU-CANFRANC : C'EST JOUABLE

Un audit commandé par la Région assure que la ligne ferroviaire serait viable. Il évalue les travaux à 225 millions d'euros.

La voie possible

[Odile Faure]

Reverra-t-on, un jour, un train de voyageurs ou de marchandises grimper la côte d'Urdos et soulager la route de quelques camions ? L'audit des études techniques, commandé en 2005 par le Conseil régional au cabinet allemand TTK, permet de croire à un possible déblocage de la situation.

Cet audit, dont les conclusions sont globalement connues, n'a toujours pas été rendu public par la Région. Une réunion publique était envisagée début mars à Bedous mais a été reportée.

D'autre part, les conseillers du président Alain Rousset ne voulaient pas encombrer l'actualité ferroviaire déjà bien remplie par la ligne à grande vitesse.

225 millions d'euros.

Sud Ouest s'est procuré le rapport de la phase 1 et le dossier de synthèse dont voici les grandes lignes.

Le cabinet TTK estime que pour remettre la ligne de Pau à Canfranc en état, l'investissement se monte à 225 millions d'euros sachant que les Espagnols devront investir la même chose de l'autre côté, depuis Canfranc jusqu'à Saragosse.

Il faut se souvenir que la première étude commandée en 1999 au cabinet Systra avait chiffré à 100 millions d'euros la réfection de la ligne, tout comme l'étude *Claraco* du Comité pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc (CRÉLOC). Trois ans plus tard, en 2003, Réseau Ferré de France avait conclu à un investissement trois fois plus élevé. Cette dernière étude avait d'ailleurs bloqué le projet de relance de la ligne. Aujourd'hui, avec une estimation de 225 millions d'euros, TTK coupe la poire en deux mais propose, de surcroît, des pistes intéressantes pour l'exploitation.

Mise en concession et péage

Les experts de TTK assurent que « pour le fret, le coût d'exploitation permet d'atteindre l'équilibre financier », considérant à « 1,45 million de tonnes par an » le volume de marchandises transportées, à condition que les investissements de réfection soient pris en charge par la collectivité. « Avec une capacité portée ultérieurement à 3 millions de tonnes par an, le ratio "investissement à la tonne annuelle transportée" passe à une valeur honorable. »

Le cabinet TTK, qui fait souvent référence au modèle suisse en matière de transport ferroviaire, propose la mise en place d'une « délégation de service public globale entre Pau et Huesca avec une exploitation des voyageurs et l'intégration du tunnel routier mis en péage. »

TTK n'exclut pas les risques liés au fret sur rail dans un pays où celui-ci stagne, mais avance de nombreux avantages quant à la réouverture de la ligne Pau-Saragosse. La portion Pau-Oloron y gagnerait, atteinte par une vétusté irréfutable. Et puis, cette ligne servirait de test grandeur nature pour le transport des marchandises entre l'Espagne et la France, avant la percée d'un tunnel de base sous les Pyrénées. Reste un os : convaincre RFF et le gouvernement français du bien-fondé de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

Retrouvez l'étude TTK sur notre site : www.sudouest.com

Heraldo de Aragón

4 mars 2007

Les gouvernements aragonais et aquitain mettent le Canfranc au rancart

La DGA n'a pas créé la société mixte qu'elle avait promise pour promouvoir la réouverture.

L'Aquitaine réduit drastiquement le devis destiné à rouvrir la ligne historique.

[Carlos Villanova].

Malgré leurs déclarations officielles en faveur de la réouverture du Canfranc, les exécutifs régionaux d'Aquitaine et d'Aragon ont dans leur action gouvernementale, mis au rancart le projet de remise en service de la ligne internationale. Tandis que la DGA

(*Diputación de Aragón*) n'a pas tenu la promesse de Xavier Velasco, conseiller aux Travaux Publics, de créer une société mixte pour mettre en œuvre la réouverture, le Conseil régional d'Aquitaine a prévu de réduire au maximum les sommes destinées à financer ce projet.

La réponse faite à une question du député du Parti Populaire Antonio Torres montre le réel désintérêt du gouvernement autonome d'Aragon. Alors que le porte-parole du PP avait demandé aux services de Velasco des informations au sujet de cette société mixte, il lui fut répondu « qu'il n'existe (à la Direction des Transports) aucune documentation relative » à la dite entité ! Velasco avait pourtant annoncé la création de cette société mixte après l'échec du sommet franco-espagnol du 9 décembre 2004 à Saragosse, au cours duquel fut confirmée la décision des deux États de rétrograder la ligne internationale Pau-Canfranc en ligne d'intérêt régional. Le conseiller aux Travaux Publics avait alors immédiatement annoncé que le gouvernement aragonais allait « relever le gant » lancé par les exécutifs français et espagnols, se « mettre en tête de l'attelage » et créer une société d'économie mixte avec des capitaux publics et privés, pour relancer le projet et gérer une ligne améliorée quant à son tracé.

L'attitude du président du Conseil régional d'Aquitaine, le socialiste Alain Rousset fut alors différente. L'exécutif régional s'engagea à terminer les études sur la rentabilité de la ligne qu'il avait lui-même engagé en commanditant une expertise au consultant allemand TTK.

Changement d'attitude

Cependant, malgré les déclarations de Rousset lui-même dans lesquelles il défendait fermement la réouverture, au besoin en demandant une concession à la SNCF et à la RENFE, le Conseil régional d'Aquitaine semble avoir radicalement changé de position sur le Canfranc. La preuve en est le projet de Contrat entre la région et l'État français pour la période 2007-2013, dans lequel la réouverture n'est créditée que de un million d'euros destinés à financer des études sur une possible concession. Dans le précédent contrat État-Région les crédits pour la réouverture s'élevaient à 50 millions d'euros. Ces crédits ne furent au demeurant jamais dépensés, sauf une seule fois pour construire un petit passage souterrain !

Trad. R.P. Laffès.

DIARIO INDEPENDIENTE • FUNDADO EN 1895
HERALDO
DE ARAGON

Abn. CIB. N° 7036 - 4

Salida: 24 de marzo de 2007

Ligne à grande vitesse Bordeaux-Espagne

le CRÉLOC propose un tracé 3 bis

LE CRÉLOC émet tout d'abord un recours en suspicion légitime sur la procédure même de Débat Public qui sert de prétexte à discussions quand les décisions sont déjà prises (voir ce qui s'est passé pour le débat public sur le grand contournement de Bordeaux).

Afin de donner la pertinence maximale au projet de LGV Bordeaux-Espagne, le CRÉLOC fait les propositions suivantes :

1. — Choix du tracé « Est » par Mont-de-Marsan et Dax, les deux gares de ces deux villes étant desservies, la LGV étant raccordée au réseau existant. Pas de gare située entre les deux villes, hors urbanisation et non raccordée au réseau ferroviaire classique.

2. — Liaison ferroviaire avec Tarbes assurée par une ligne classique, électrifiée et apte à la circulation à 200 km/h, reprenant en totalité ou quasi-totalité le tracé de la ligne actuelle passant par Aire-sur-l'Adour, Riscle, Maubourguet. Le temps de parcours des 99 km de la ligne étant alors de 30 minutes, celle-ci pourrait demeurer en voie unique sur sa plus grande partie, des sections à double voie de quelques kilomètres seulement pouvant permettre les évitements sans ralentissement majeur.

3. — Liaison ferroviaire avec Pau assurée par une ligne classique, électrifiée et prolongeant l'actuelle ligne Mont-de-Marsan – Saint-Sever – Hagetmau jusqu'à Pau. Cette ligne utiliserait au maximum la plate-forme déjà construite d'une ligne jamais posée dans années trente du siècle dernier entre Pau et Hagetmau par Arzacq. La nouvelle section Hagetmau-Pau se raccorderait à la ligne Dax-Pau légèrement à l'ouest de Les-car pour éviter au mieux les zones nouvellement urbanisées au nord-ouest de Pau. Une vitesse de l'ordre de 160 km/h permettrait de parcourir en moins de 30 minutes les 80 km. Cette ligne, aussi, pourrait demeurer en voie unique sur sa plus grande partie, des sections à double voie de quelques kilomètres seulement pouvant permettre les évitements sans ralentissement majeur.

4. — Remise en service de la liaison Oloron-Canfranc permettant la liaison Saragosse-Pau en 3 h 30 et donc Saragosse-Paris en moins de 7 heures.

La proposition du CRÉLOC permet donc, au prix de la construction de 45 km de ligne nouvelle classique et de la rénovation d'environ 130 km de lignes existantes de mettre Pau et Tarbes à 3 heures de Paris, sans pour autant pénaliser le tracé de la LGV Bordeaux-Euskadi par un déport excessif de celle-ci au sud-est. L'augmentation du maillage ferroviaire qu'apporte cette solution accroît également les possibilités des trafics tant TER que fret. Elle accroît également la pertinence de la ligne Pau-Canfranc-Sara-

gosse, donnant à l'Aragon une réelle ouverture ferroviaire vers le nord.

Ce qu'il reste de notre intervention dans le compte-rendu du débat public TGV Bordeaux-Espagne :

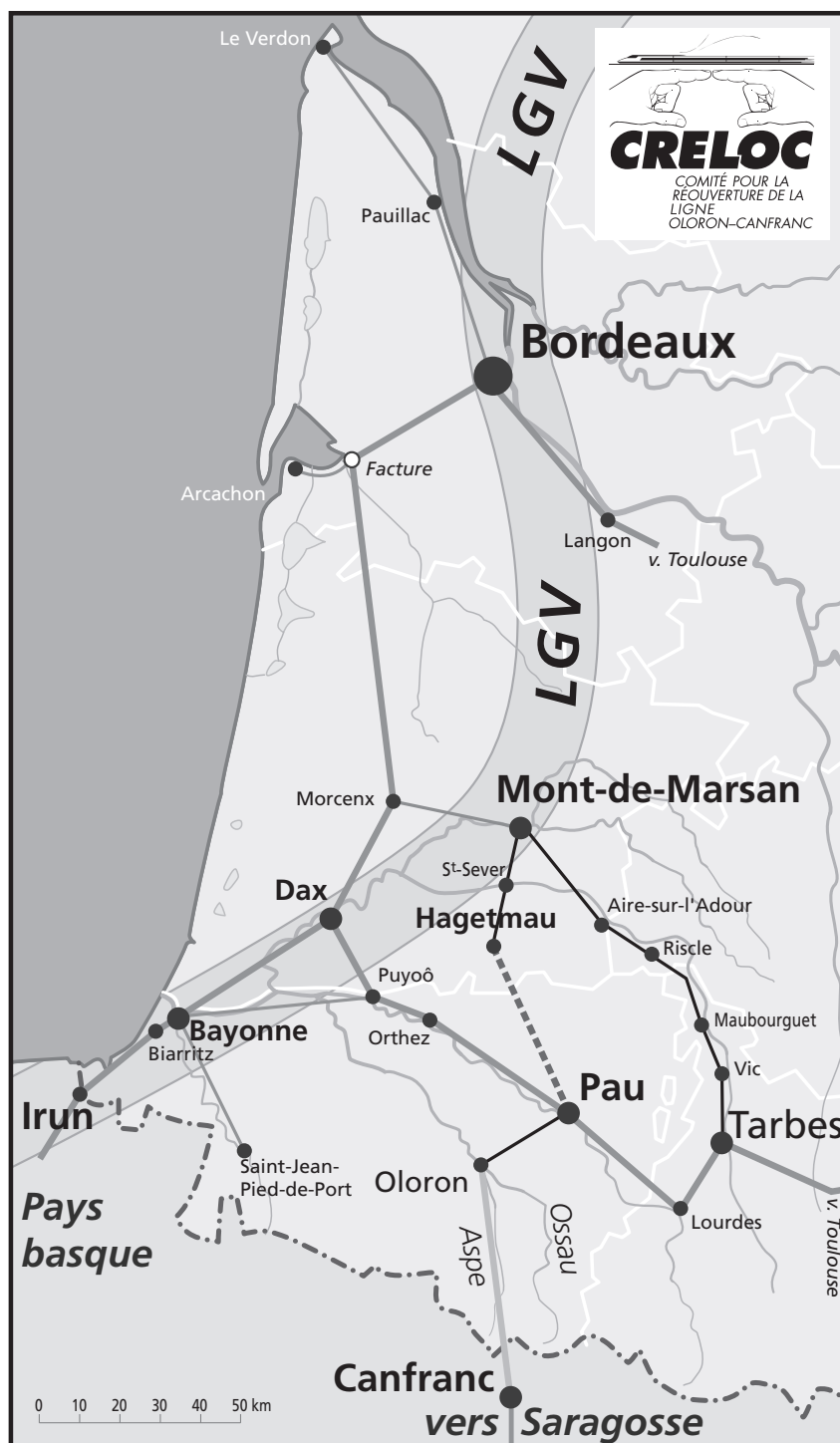
Émanant du Béarn et de Midi-Pyrénées, une proposition d'infléchissement vers le sud de l'option de passage du scénario 3 vise à raccourcir encore les temps d'accès à Pau et à sa région, ainsi que vers les villes du piémont pyrénéen (Lourdes, Tarbes...). Elle

cherche aussi à offrir au projet un nouveau débouché vers l'Espagne via la ligne Pau-Canfranc qu'il s'agirait de rouvrir. Ce « scénario 3 bis » a fait l'objet d'une demande d'étude adressée à RFF au cours du débat. Une autre solution du même ordre a été avancée, consistant à établir, entre les environs de Mont-de-Marsan et Pau, un barreau de connexion plus performant que celui prévu par RFF à la hauteur de Dax.

Patrick Marconi

Page 39, dans le document <compte-rendu-cdp-bat.pdf>

<http://www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org/>



..... 45 km de ligne nouvelle à construire.

Recours devant le Conseil d'État

LA France est un État de droit. Au CRÉLOC nous avons utilisé cette dimension institutionnelle et juridique pour essayer d'obtenir la réouverture.

Tout a commencé en juillet dernier par une lettre envoyée au premier ministre. En vertu de l'article R 421-1 du *Code de justice administrative* nous lui demandons, en étayant notre requête par la jurisprudence en cours, de « bien vouloir procéder, dans le délai de deux mois à compter de l'expédition de la présente, à l'adoption de toute mesure requise pour la réouverture de la ligne ferrée litigieuse. »

Réponse le 8 août du chef de service des Interventions et qui indique que le premier ministre a fait transmettre notre correspondance « à monsieur Dominique Perben, ministre des Transports, etc., déjà saisi du dossier, afin qu'une réponse soit apportée dans les meilleurs délais. »

Comme le premier ministre n'a pas répondu à notre requête, nous adressons le 24 novembre 2007, une requête en excès de pouvoir au Conseil d'État. Tâche compliquée, 18 pages de requêtes, 6 pièces annexes dont les copies de la Convention de 1905, du Traité international de 1928, des notes échangées entre la France et l'Espagne le 7 mars 1970, le tout en 8 exemplaires. Dans cette requête le CRÉLOC demande au Conseil d'État :

1°) d'annuler la décision de rejet implicite du premier ministre à la demande tendant à obtenir dans un délai de trois ans la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc ;

2°) d'enjoindre à l'État de procéder aux actes et aux actions pour pouvoir à l'exécution de la décision à intervenir, dans les délais demandés, sous astreinte de 10 000 euros par jour de retard ;

3°) de mettre à la charge de l'État le versement, au requérant, de la somme de 5 000 euros au titre de l'article L 761-1 du *Code de justice administrative*.

En même temps nous envoyons le texte de la requête en excès de pouvoir à tous les maires de la ligne, au président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques et aux conseillers concernés, au président du Conseil régional et aux conseillers du 64, aux députés à l'Assemblée nationale. Seuls le maire de Bedous et le président du Conseil régional d'Aquitaine ont répondu à notre envoi... et avec sympathie. En Espagne la CREFCO essaye de mener la même opération.

Le 12 décembre 2007, nous recevons accusé de réception de notre requête. Elle est enregistrée sous le n° 299 013.

Nous informons la presse française par un communiqué de presse en janvier 2007 et faisons une conférence de presse sur cette action, à Saragosse, le 9 février 2007.

L'affaire suit son cours.

Les brèves

L'étude TTK trop longtemps sous le coude !

Nous attendons que l'exécutif d'Aquitaine organise la réunion qu'il avait promis de faire en Béarn pour présenter l'étude TTK, achevée en juin 2006. Celle-ci lui a été littéralement extorquée par le journal *Sud Ouest* qui vient de la publier 9 mois plus tard. Au CRÉLOC nous ne validons pas l'argument mis en avant de « ne pas interférer avec le débat LGV », alors que les deux opérations sont très liées. Sans sombrer dans la parano, nous aimerions connaître les véritables raisons de cette mise sous le boisseau, d'autant que *Débat Public* sur la LGV, dans son organisation, avait pris soin d'exclure le Canfranc. M. R.

Vœux 2007 d'Hervé Lucbéreilh, Maire d'Oloron-Sainte-Marie

À l'occasion de cette cérémonie, le 4 janvier dernier, le maire a notamment plaidé avec force pour la réouverture de la ligne ferroviaire Oloron-Canfranc. C'est en ces termes que la presse régionale rapportait cette annonce : « La Ville d'Oloron-Sainte-Marie, ayant fait avancer les dossiers routiers, va maintenant s'atteler au rail. » F. R.

Reconstruction de la sous-station électrique de Bidos

Rappelons très brièvement (pour de plus amples informations, voir les journaux locaux de fin avril 2006) que pour honorer ses commandes, l'usine aéronautique Safran / Dowty / Messier de Bidos doit impérativement s'agrandir. Or cette extension — vitale en termes d'emplois — doit supprimer la sous-station électrique de Réseau Ferré de France qui alimente en 1 500 volts la caténaire Oloron-Pau. Au titre de l'aménagement du territoire, les collectivités (État, Région, Département et Communauté de Communes) ont convenu de financer à hauteur de 2,7 M€ la reconstruction d'une sous-station en gare d'Oloron. En ce début d'année 2007, le dossier en est au stade des validations. F. R.

Travaux de voie sur Pau-Oloron

Dans le cadre de travaux de massification, du bourrage mécanisé vient d'être réalisé en matinées du 8 au 26 janvier. Ces travaux se continueront du 2 au 13 avril et du 4 au 29 juin, les circulations ferroviaires de voyageurs supprimées en raison de ces interventions étant reportées sur la route. Il est utile de rappeler qu'il s'agit notamment de conserver à la ligne ses caractéristiques géométriques pour éviter une dégradation du service, étant précisé que sur plus de la moitié du parcours (de Pau à Buzy-en-Béarn) les vitesses autorisées sont comprises entre 60 et 70 km/h, avec un tronçon limité à 40 km/h depuis longtemps déjà aux abords de Haut-de-Gan, et que l'autre moitié (de Buzy à Oloron) est autorisée à 90 km/h. Par ailleurs, on notera que le train graisseur de caténaire et le train désherbeur sont intervenus sur la ligne à l'automne dernier. F. R.

Garage sécurisé en gare d'Oloron

Il est un mal très répandu qui affecte le matériel ferroviaire : les tags. Sont surtout atteintes les rames qui stationnent de nuit dans les « petites » gares fermées à l'exploitation durant cette période. C'est le cas à Oloron. Pour mettre un terme à ces dégradations qui affectent aussi bien les clients que le personnel, un équipement constitué de grillages, de projecteurs et de caméras de surveillance est en cours d'achèvement. F. R.

Projet de rénovation du bâtiment des voyageurs d'Oloron

Des travaux sont prévus dans le courant de l'année pour rénover le hall d'accueil et les guichets. La place de la gare sera également traitée. F. R.

Le CRÉLOC a besoin d'adhérents nombreux

Les adhérents cautionnent notre action et nous donnent aussi le moyen de financer nos actions. Si on mesure le militantisme d'une association à sa capacité d'investir ses ressources dans l'action, nous sommes bons : les fonds sont au plus bas. Merci de nous envoyer votre cotisation si ce n'est déjà fait et de faire adhérer ceux qui, autour de vous, partagent notre combat.

Pour 2007, c'est quinze euros, tarif inchangé depuis plusieurs années.

15 €

Chèques à l'ordre du CRÉLOC à envoyer

Ivan Picau

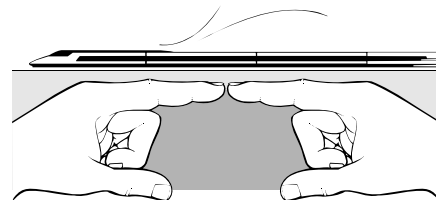
39, chemin Trinité 64300 Orthez

ou bien à virer sur notre compte

n° 03254200401, banque Pouyanne

12, place d'Armes, 64300 Orthez.

Le trésorier,
Ivan Picau.



CRELOC
COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA
LIGNE
OLORON-CANFRANC