

Le pied dans la porte



Pour le CRÉLOC et pour tous ceux qui veulent la réouverture du Canfranc, les bonnes nouvelles ne cessent d'affluer. Le 19 juillet, nous avons pu créer l'événement, avec nos amis de la CREFCO, en rassemblant deux cent trente manifestants dans une marche spectaculaire sur la portion de voie débroussaillée au nord de Bedous. On fêtait les 80 ans de l'inauguration ! Le 25 août, nouvelle journée faste avec arrivée en train en gare d'Oloron et passage dans la vallée, du président du Conseil régional d'Aquitaine à la tête d'une délégation de deux cents personnes se rendant pour trois jours à l'exposition de Saragosse. Tout au long de ce voyage, il fut question du Canfranc, de la réhabilitation du tronçon Oloron-Bedous, de la modernisation de la Pau--Oloron, de la réouverture Bedous-Canfranc et de l'exploitation à venir de l'axe Bordeaux-Saragosse. Le Canfranc réintègre ainsi la modernité et l'actualité politique, économique et sociale dont l'excluaient d'un méprisant revers de main les partisans du « tout-camion-tout-goudron » et leurs séides médiatiques.

Nous avons mis le pied dans la porte entrouverte de la réouverture. Mais elle résiste encore et il faudra donner plusieurs coups d'épaule pour arriver au but. Pied dans la porte, signifie que nous ne voulons plus revenir à la spirale d'abandon, de fermeture et d'oubli qui tirait le Canfranc vers l'abîme depuis plus de trente ans ! Coups d'épaule à donner se déclinent au pluriel, car les obstacles à surmonter sont nombreux. Il s'agit tout d'abord de lever l'hypothèque psychologique qui plombe le Canfranc, en vallée d'Aspe et ailleurs. Après tant d'années de promesses non tenues, on n'y croit plus. Il faut libérer cette obstruction par la parole et par les actes. La réouverture est en marche : dès 2010, il sera possible de rallier Bedous à Pau en moins de 40 minutes. Mais il faut aussi préciser les calendriers et voir qui



La gare de Bedous, le 19 juillet 2008. — Nous en sommes à la fin de la marche pour le Canfranc qui s'est déroulée sur les rails et même dans un tunnel dont on a vite vu le bout. Le train arrivera ici dans deux ans. Maintenant, tout le monde est tourné vers la barrière qu'il faudra bien franchir.

fera quoi. Si 2010 est acté pour la réhabilitation jusqu'à Bedous à quand la remise en service de Bedous à Canfranc ? Quel est le devis, qui paiera la note, qui exploitera de Pau à Saragosse, quel positionnement du Canfranc par rapport aux passages par les extrémités est et ouest de la chaîne et par rapport au projet Traversée Centrale des Pyrénées ? Le CRÉLOC et la CREFCO ont proposé leurs choix dès 2005 dans le rapport « Pour une exploitation moder-

ne du Canfranc — Ligne de chemin de fer Pau-Saragosse ». Nul doute qu'il faudra faire pression encore et encore avant de voir circuler les trains entre Aspe et Aragon. Avec au-dessus de nos têtes les épées de Damoclès d'un tragique accident de camions en vallée, des manœuvres du lobby routier, des coups tordus de quelques politiques, des renoncements de RFF/SNCF. Funeste précédent du pont de l'Estantuet oblige !

ALAIN CAZENAVE-PIARROT
président du CRÉLOC



L'action. — Ces deux-là écrivent des articles ronflants dans la Lettre, mais on les voit aussi écrire en lettres géantes ce qu'ils ont à dire le moment venu (ACP & MR).

Assemblée générale 2008

L'Assemblée générale
du CRÉLOC aura lieu,

Samedi
11
octobre
2008

à 15:00 h

Salle de la Mairie de Bedous

Chers passages à niveau

ou plutôt... à plusieurs niveaux !

Notre grand ami, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, peut enfin se réjouir : les récentes prises de position du secrétaire d'État chargé des transports, auprès du ministre de l'éco-logie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire Dominique Bussereau, à propos de la sécurité sur les passages à niveaux, lui procurent une occasion inespérée de montrer son enthousiasme sans limites pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc. Fort mari de ne point avoir dans ses attributions et compétences le transport ferroviaire, notre pauvre cg64 ne savait que faire pour prouver sa bonne volonté ! Eh bien voilà l'occasion en or ! Soucieux de la sécurité de tout un chacun sur ces chères routes dont il a désormais la charge, il va enfin pouvoir apporter sa contribution à l'œuvre ferroviaire. À chaque intersection de la ligne avec la route, il va pouvoir étudier, proposer, détailler, réaliser et bien sûr financer la meilleure solution pour éviter qu'un véhicule routier n'entre en collision avec un train vaquant à ses occupations sur la voie. Car bien sûr, nul n'oserait imaginer un train poursuivant une auto sur la route... Passages supérieurs, passages inférieurs, giratoires à PN duaux, feux de préannonce, caméras cachées : les cas des figures diverses ne manquent pas et toute l'ingéniosité du cg64 va pouvoir s'exprimer. Et tout cela bien sûr sans aucun surcoût imposé au devis de la réouverture, le Département se faisant un honneur à restaurer gratuitement les fameux « emprunts provisoires » effectués du temps de la DDE à la solde de l'État anti-Canfranc.

La, la, la... mine de rien, la voilà qui revient, la TêCéPette...

Elle avait disparu, on n'en parlait plus, la raison, réflexion avaient eu l'dessus, mais voilà elle revient, la TêCéPette, tsoin, tsoin !!! Cher Yves...

Eh oui ! pourquoi renoncer à ce qui marche ? Le Canfranc sur le point de rouvrir ? Vite ! Agissons ! On ne peut pas payer 300 M€ ? Pas de problème ! Dans 20 ans, un milliard d'euros cash

pour la TCP ! « Aujourd'hui je suis dans la dèche, mais file-moi cent sacs pour me refaire et je t'en tomberai le centuple ». On connaît... notre Michel Audiard national aurait adoré. Plus sérieusement : la TCP nous revient une fois de plus dans le nez, via le PSOE, via le cg64, via... ils sont tous pour, les vieux ennemis du Canfranc. Car comme nous l'avons maintes fois écrit, comment croire que ne pouvant lâcher les 300 millions du Canfranc, on va pouvoir lâcher les intérêts d'un emprunt de plusieurs milliards ? Mais là encore, comme le faisait si bien dire Michel A... à Lino V... :

« Les ... ça ose tout, c'est d'ailleurs à ça qu'on les reconnaît ! »

Et plus tard ?

Le CRÉLOC a une préférence pour un tunnel dit « de moyenne altitude », partant de Bedous. En effet, cette option a l'avantage de :

Raccourcir la longueur de celui-ci, ce qui présente un énorme intérêt d'un point de vue financier. Il n'est pas besoin de préciser ici les risques d'assèchement en moyens financiers pour le reste du réseau ferroviaire, de tunnels de base trop onéreux, car le danger en a été maintes fois rappelé par nous.

Profiter au maximum de tous les travaux et investissements qui auront été faits entre Pau et Bedous d'une part, Saragosse et Jaca d'autre part, dans le cadre de la réouverture du Canfranc, qui aura amorcé la pompe des trafics.

Conserver la ligne de faite par Canfranc, utile pour le trafic local et comme « 2^e voie » pour les convois « légers » en cas de phasage des travaux où le tunnel principal serait ouvert en monotube dans un premier temps (cas actuel du Lötschberg par exemple) : toujours un gain au niveau de la mobilisation de fonds.

Entre Bedous et Pau, il y aura probablement moyen de doubler en de nombreux endroits la ligne pour en augmenter significativement la capacité.

PATRICK MARCONI

chargé des questions techniques

Nymby-istes : le retour

Le Canfranc revit : il déclenche les refus de plusieurs billettistes, internautes et pétitionnaires d'Oloron, Pau, Gelos et Gan qui s'inquiètent du retour du train près de leur villa en terme de bruit, de passages à niveaux, bien sûr dangereux, de pertinence de la remise en service...

On aurait aimé entendre ces protestataires élever la voix face aux nuisances engendrées par la noria des camions sur la RN 134 et autres routes. Elles sont autrement plus dangereuses et polluantes que le train !

C'est le grand retour des « nymbystes » (*not in my back yard* !, « pas dans mon jardin ! ») qui s'opposent à toute infrastructure nouvelle quand elle passe devant chez eux, mais s'en moquent dès qu'elle est hors de leur pré carré. Il faut expliquer à ces révoltés de la dernière minute ce que sont l'intérêt général, les avantages du train, surtout en nos périodes d'augmentation vertigineuse du prix de l'énergie, le « plus » environnemental de la voie ferrée. Il faut aussi leur dire qu'ils ont été bernés par les affirmations péremptives des marchands de terrain à lotir qui leur ont assuré, main sur le cœur et discours d'expert plein la bouche que « jamais ça rouvrira, croyez-moi ! ».

Mais nous devons surtout prendre en compte leur désarroi et leurs inquiétudes. Il faut donc préciser que le bruit autorisé pour un passage de train est fixé par la Loi. Au-delà du seuil légal, il est possible de construire des murs antibruit, de rendre le roulement plus silencieux. Il est tout aussi possible de faire circuler des trains au milieu de ronds-points routiers en toute sécurité. Celui que RFF a installé à Dax peut fonctionner au rond-point de Bidos.

Le retour d'opposants frontaux à la réouverture prouve le retour du Canfranc dans la modernité. C'est un exercice de citoyenneté que d'expliquer aux nouveaux détracteurs les avantages du Canfranc et l'intérêt général bien compris. Mais nous devons veiller à ce que les rétrogrades de tout poil, les opposants taiseux au chemin de fer, les sous-marins des lobbies « tout-goudron-tout-camion », ne profitent de cette inquiétude pour jeter de l'huile sur le feu !

R. P. LAFFÈS

correspondant du CRÉLOC

De Pau à Saragosse

avec le président Rousset

Avec une centaine de personnes, des représentants du CRÉLOC et de la FNAUT (de Bordeaux mais aussi de Paris avec un administrateur siégeant à la SNCF), nous avons accepté l'invitation du président de l'Aquitaine, Alain Rousset. Deux objectifs forts au menu : le Canfranc et l'expo universelle sur le thème de l'eau à Saragosse.

Lundi 25 août

• **À 11 h 30**, le train spécial venu depuis Bordeaux, une Z2, électrique démarre de la gare de Pau avec à son bord Alain Rousset, le vice-président J.-L. Carrère, Luc Paboeuf, président du conseil économique et social, les cadres dirigeants de l'hôtel de Région et de nombreux invités. Premiers échanges avec le président sur l'A65, la LGV, la TCP.

• **À 12 h**, arrivée en gare d'Oloron : 150 manifestants CGT, du jamais vu depuis longtemps, une quinzaine de Sud-Rail sont là, non pour ovationner celui qui a décidé la réouverture, mais pour conspuer le président de la SNCF qui, finalement, n'est pas venu. La foule se déplace dans la cour. Mais Alain Rousset est lui aussi interpellé par un porte-parole au cours d'un discours qui dénonce la dieselisation de la ligne comme une étape de l'abandon. La CGT estime que la fermeture de la sous-station de Bidos n'empêche pas de maintenir la traction électrique. Deux banderoles CGT se veulent significatives : « Le Canfranc, voie de la raison » et une autre insistant sur « l'Environnement ». Alain Rousset monte à la tribune et cite les nombreux investissements de la région en faveur du rail et particulièrement sur Pau-Bedous. Il précise que cinq lignes électrifiées en sud Aquitaine sont sur le point d'être fermées vu leur très mauvais état et, de plus, « l'arbre ne doit pas cacher la forêt et il vaut mieux un train diesel que pas de train. »

(Précisons que pendant les trois derniers jours d'août des trains électriques ont fonctionné avec les deux seules stations de Pau et de Haut-de-Gan. Mais les mécaniciens ont tous constaté la faible puissance fournie : 1 000 volts et non 1 500. Même si ce n'est pas la zone critique de disjonction, c'est inquiétant. Après trois jours de grève, les automoteurs diesel X 2200 ont pris le relais en septembre).

• **À 14 h, gare de Bedous** : Alain Rousset prend la parole, réitère son engagement à rouvrir jusqu'à Bedous pour 2010, évoque son fort attachement à cette vallée où il vient

pêcher la truite. « Il vaut mieux des trains au gazole que pas de train du tout, car cinq lignes en mauvais état électrique sont menacées de fermeture dans le sud Aquitaine, faute de pouvoir les entretenir ». À ses côtés J.-L. Carrère, Bernard Uthurry, maire d'Oloron, le maire de Bedous, M. Bellegarde, et Alain Cazenave-Piarrot qui prend lui aussi la parole : « Une porte est entrouverte, on a posé le pied et maintenant, on pousse d'un coup d'épaule. » Le repas est pris sous la halle de la mairie avant le départ – hélas, en deux bus –, pour Saragosse.

• **Saragosse à 22 h**, un représentant de la CREFCO est reçu par Alain Rousset et peut également échanger avec Luc Paboeuf. Nos amis espagnols réaffirment la stratégie en deux temps, validée par toutes les études : réouverture immédiate du Canfranc et, dans un second temps, la TCP. Il y a urgence, car trois autoroutes sont en construction depuis Sagunto, Lérida et Pampelune et convergent vers Jaca. La menace c'est dix fois plus de camions en Aspe qu'aujourd'hui (180/j). Le report modal est une urgence absolue.

Mardi 26 août

• **Matin**, visite de l'expo internationale sur l'eau et le développement durable. Le pavillon français fait une place à l'Aquitaine qui a mis en avant le génie écologique, l'élevage de l'esturgeon aquitain par le Cemagref mais aussi Véolia et Suez. Plus de 120 pavillons s'offrent aux visiteurs. La foule est dense : 80 000 visiteurs par jour. Les spécialistes de l'eau restent sur leur faim : belles scénographies, mais trop souvent superficialité, absence d'état des lieux véritable, culpabilisation explicite des consommateurs sans jamais viser les véritables responsables, des solutions dans la prouesse technique plus que par un renversement des logiques économiques en cours.

Gran Scala : un projet pharaonique ?

Curieusement c'est le même gouvernement aragonais qui prône le développement durable, mais qui a lancé le projet d'un Las Vegas dans le désert des Monegros au sud-est de Huesca, projet dit « Gran Scala ».

Ce projet de 17 milliards d'euros comportera sur 2 000 hectares, 32 casinos, 70 hôtels, des parcs d'attraction, trois golfs, etc. avec en plus un aéroport. L'objectif, c'est 25 millions de touristes par an dans la deuxième ville mondiale des casinos. Aussi la *Fundación Ecología e Desarrollo* souligne que ce gouvernement d'Aragon risque de voir ternir son

image de marque. Pour l'heure les terrains ne sont pas achetés par le trust, ILD. Point mort pour le projet, mais hélas aussi pour celui de parc régional évoqué depuis 2004, mais ainsi torpillé : 100 000 hectares sont concernés. Pour en savoir plus :

<http://www.ecodes.org/>

• **À 12 h**, entrevue Alain Rousset et M. Iglesias

La presse s'en fait largement l'écho : « Aragon et Aquitaine entreprendront des actions conjointes à partir d'octobre pour relancer le Canfranc » : quatre colonnes à la une d'*el Herald de Aragón*.

Pour Alain Rousset, la France a stoppé les constructions d'autoroutes. L'effort doit être ferroviaire. Le gouvernement de Paris n'a pas avancé sur Bedous-Canfranc mais le président de RFF accepte de faire l'étude technique de Bedous-Canfranc. Il faudrait mettre un péage pour les camions empruntant le tunnel du Somport. Alain Rousset espère une réouverture complète pour 2015.

Pour M. Iglesias, le désaccord est total sur un tel péage. Et de faire remarquer que le problème est du côté français : « Le chemin de fer arrive tous les jours à la frontière et nous pouvons assumer la liaison demain si c'est nécessaire. » (On a vu qu'il faut améliorer la voie aragonaise ! NdIc).

Réaction de la CREFCO, le lendemain qui « regrette que, hier, les prévisions pour la réouverture sont repoussées d'à nouveau trois ans de plus... ». La CREFCO rappelle aussi que ces 70 millions d'euros ne sont pas dépensés dans le seul but de la réouverture (cf. notre encadré).

• **À 21 h**, cocktail dînatoire : nouvelles rencontres avec des dirigeants aragonais et les membres de la délégation.

En conclusion, ce type d'échange entre nos deux régions est indispensable et les visiteurs ont pu mesurer sur place les enjeux pour Saragosse qui continue à croître avec l'effet de desserrement de Madrid et Barcelone qui manquent de terrains industriels. La forte présence des syndicalistes, le poids de la presse des deux côtés des Pyrénées, l'engagement de resserrer les liens entre les deux présidents, les contacts entre les CESR, la présence de plusieurs élus aspois, tout cela permet de dresser un bilan très positif.

MICHEL RODES
25-27 août 2008

Brèves

1. Travaux

En plus du débroussaillage du tronçon Oloron--Bedous dont notre site Internet s'est largement fait écho durant chaque semaine de février à avril, le premier semestre a été également marqué par trois phases successives de travaux de voie entre Pau et Oloron. D'une durée totale de dix semaines, ces chantiers étaient destinés à conserver à la ligne son niveau de sécurité des circulations ; rappelons que du lundi au vendredi, ce sont seize trains qui circulent quotidiennement sur la ligne du TER Béarn.

2. La traction-avant... et après

C'est en début de cette année que nous avons appris que RFF a pris la décision d'arrêter la sous-station électrique de Bidos, le 1^{er} septembre 2008. D'une part, le terrain d'assiette de la sous-station permettra aux usines Messier-Dowty, du groupe Safran, d'étendre leurs bâtiments de montage aéronautique ; d'autre part, RFF veut désélectrifier Pau--Oloron afin de limiter les coûts d'entretien de la ligne. Le CRÉLOC ne s'est pas opposé à cette décision (comment faire quand il n'y a pas de financeur pour moderniser l'équipement électrique des 36 km de cette ligne ?), mais il ne cautionne pas pour autant ce choix qui va à l'encontre du bon sens le plus élémentaire.

Ainsi, dès la mise hors service de la sous-station de Bidos, la caténaire a été déposée entre cet emplacement et la gare d'Oloron, puis, à partir du printemps 2009, elle sera démontée entre Oloron et Pau.

Mais c'est bien entendu au niveau du matériel que le paysage ferroviaire a été le plus bouleversé dès le 1^{er} septembre : des autorails — série X 2200 — remplacent les automotrices Z 7300 en service sur la ligne depuis janvier 1984 (elles-mêmes remplaçant alors les Z Midi 4100/4400). Ces autorails ont vingt-cinq ans d'âge ; de motorisation modeste (600 CV : n'oublions pas la rampe à 20 pour 1000 de Buzy), ils circulent en unité simple (1 seule caisse) ou en unité multiple, il faut couvrir les pointes scolaires des vendredis et lundis à plus de cent vingt voyageurs par train.

Le CRÉLOC ne cautionne pas non plus ce choix de matériel moteur désuet, ajoutant de la pollution à la pol-

lution. C'est pourquoi le CRÉLOC est intervenu auprès de la SNCF et de la Région Aquitaine, autorité organisatrice, pour que des autorails grande capacité (AGC) bi-mode (électrique et diesel) soient engagés sur la ligne : leur confort et leur bi-motorisation sont des gages de modernité qui permettraient au TER Béarn de continuer à se placer parmi des lignes TER d'Aquitaine offrant les meilleurs taux de progression en terme de fréquentation-voyageurs.

3. Un conseil général qui rénove

Modernisation de la caténaire... au Chemin de Fer de la Mure : située au 15 km au sud de Grenoble, cette extraordinaire ligne à voie métrique électrifiée est exploitée en réseau touristique sur 25 km. Dans *La Vie du Rail* du 20 août 2008, on peut lire que cette ligne bénéficie de la rénovation de sa caténaire. Ce chantier de 10 millions d'euros est financé par le Conseil général de l'Isère, propriétaire de l'infrastructure. Cette collectivité a déjà investi pour 9 millions d'euros pour sécuriser et remettre à niveau la ligne de La Mure. Le CRÉLOC en conclut que tous les conseils généraux n'ont pas la même approche de la valorisation de leurs territoires...

4. Une ligne pâtissière

Le « Pau-Canfranc » : c'est le nom du gâteau vendu à Asasp chez le boulanger-pâtissier Patrick Antoniotti ; sur l'emballage figure un train imaginaire sur la ligne. Le nom de cette spécialité vient de la position d'Asasp à mi-chemin entre Pau et Canfranc !

5. Les choses seront au Net

Sachez, chers lecteurs, que le CRÉLOC s'attache à « coller » au quotidien autant que faire se peut en mettant en ligne les événements sur son site Internet (voir en haut à droite).

Ce site est le vôtre : utilisez-le pour nous interpeller et nous faire connaître vos suggestions ! Car c'est avec vous, vous tous, que le Canfranc rouvrira !

Les retards accumulés par nous et divers aléas de l'impression, font que la convocation qui se trouve sur l'Internet sera peut-être échue sur le papier.

Notre site Internet

Un très intéressant article technique de notre spécialiste qui vous permettra de comprendre le pourquoi et le comment de la traction, n'a pu entrer dans cette Lettre :

Sur l'électrification...

L'article sera mis sur le site, consultable à :

<http://creloc.intermodalite.com>

Messagerie :

creloc@intermodalite.com

Le CRÉLOC a besoin d'adhérents nombreux

Les adhérents cautionnent le succès de notre action et nous donnent aussi le moyen de financer nos projets. Si on mesure le militantisme d'une association à sa capacité d'investir ses ressources dans l'action, nous sommes bons : les fonds sont employés à fond. Merci de nous envoyer votre cotisation (si ce n'est déjà fait) et de faire adhérer ceux qui, autour de vous, veulent partager nos victoires et notre combat.

Pour 2009, c'est quinze euros, tarif inchangé depuis plusieurs années.

15 €

Chèques à l'ordre du CRÉLOC à envoyer à

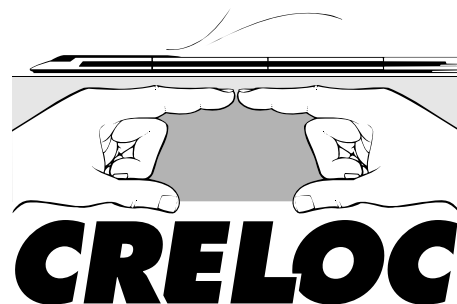
Ivan Picau

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.



COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA
LIGNE
OLORON-CANFRANC