

Pau-Canfranc, la renaissance

La longue voie d'une ligne historique



Pau-Canfranc, la renaissance

La longue voie d'une ligne historique

Par la rédaction du Journal Sud Ouest

Une renaissance

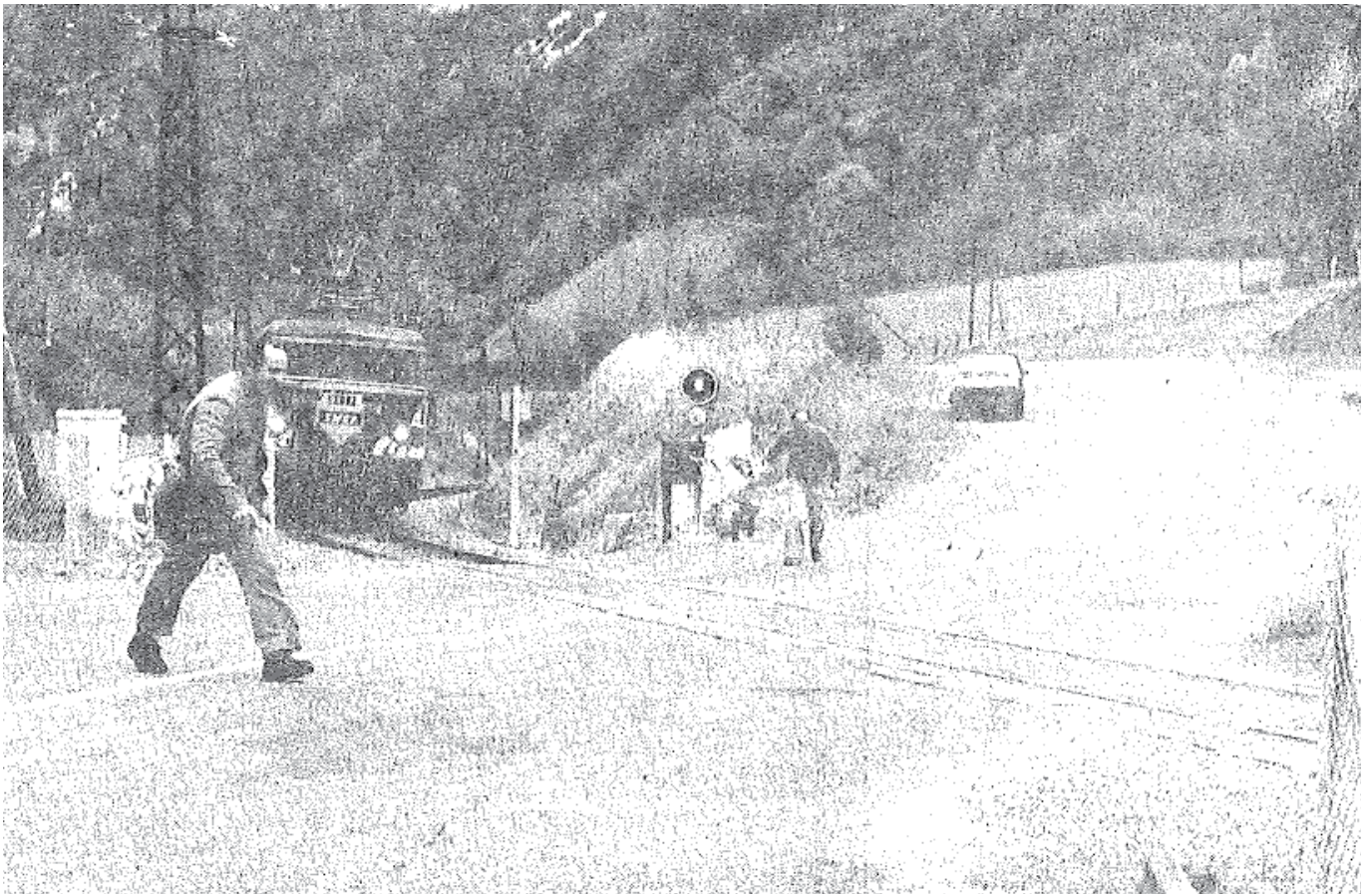
C'est une ligne historique. Son premier tronçon, Oloron-Bedous, a été inauguré en 1914, et en 1928 pour la portion jusqu'à Canfranc. Une Grande Dépression et une guerre plus tard, la ligne sombre peu à peu dans le déclin. En mars 1970, l'accident d'un convoi de maïs sur le pont de l'Estanguet fournit à la SNCF le prétexte idéal pour fermer cette ligne déficitaire. Il faudra attendre les années 1980 pour que la liaison Oloron-Bedous subisse le même sort. Avant de renaître aujourd'hui. "C'est sûr que, si elle s'arrête là, cette ligne ne servira pas à grand-chose." Qu'on soit pour ou contre le train, l'analyse met tout le monde d'accord : il faudra bien poursuivre la liaison jusqu'à Canfranc, côté espagnol.

Une perspective que défend vigoureusement le Conseil régional d'Aquitaine, qui a financé seul les travaux de réhabilitation entre Oloron et Bedous. Ni l'État ni RFF n'avaient souhaité mettre un centime dans le projet, qui aura coûté 102 millions d'euros à la Région. Elle souhaite impulser le mouvement et convaincre de l'utilité d'une liaison entre Aquitaine et Aragon. Car la suite s'annonce plus pi-

quante : 32 kilomètres de voies, en haute vallée, jusqu'au tunnel du Somport. Une facture à 400 millions pour arriver à Canfranc.

Soutenue par les Aragonais, la Région mise sur la bonne volonté des États français et espagnol, sans oublier l'Europe. Elle rédige actuellement un appel à manifestation d'intérêt, qui serait ouvert au public comme au privé. Le chantier s'annonce d'ampleur, pour une ligne internationale qui ambitionne de renouer avec son trafic de voyageurs et de marchandises. Plus de 1,5 million de tonnes de fret par an, et 500 000 passagers, d'après les estimations du Conseil régional.

Rien d'impossible, estiment les défenseurs du projet.



1883

Mise en service du tronçon Pau-Oloron-Sainte-Marie, dont l'exploitation est confiée à la Compagnie du Midi.

12 juillet 1912

Inauguration du tunnel du Somport.

1928

La gare internationale de Canfranc est inaugurée en présence d'Alphonse XIII, roi d'Espagne, et Gaston Doumergue, président de la République française. Le train traverse toute la vallée d'Aspe. Elle est reliée pour la première fois à Oloron. Un trajet qui prenait auparavant une journée sans le chemin de fer.

1939

Jusqu'en 1942, la partie française de la gare de Canfranc est en zone libre et sera utilisée par la Résistance avec l'aide du chef des douanes françaises, Albert Le Lay, pour faire passer des combattants et du matériel.

1942

La gare passe aux mains des Allemands et connaît ses plus sombres heures mais aussi sa plus forte activité, les trains de marchandises ne cessant leur va-et-vient depuis l'Allemagne. L'or dérobé aux juifs par les nazis passe par Canfranc.

27 mars 1970

Un train de marchandise tiré par le poids de sa cargaison vient s'écraser sur le pont de l'Estanguet. Cet accident marque la fin de la liaison Oloron-Canfranc.

Septembre 2007

La Région Aquitaine prend l'engagement de faire rouvrir cet axe abandonné. Pendant toutes ces années des voix se sont élevées pour demander sa réouverture.

26 juin 2016

Remise en service de la liaison ferroviaire Olorons-Bedous

28 Mars 1970

*Le mécanicien descend pour vérifier les freins,
le train part en marche arrière, défonce un pont
à 110 km/h et s'écrase dans le gave*

PAR LOUIS LABORDE-BALEN

Les automobilistes qui surgirent, hier matin, à 6h45, au sommet de la côte dite de Lestanguet, sur la route d'Oloron au Somport, un peu après Accous, n'eurent qu'un cri : "Mon Dieu, le mécanicien ! »

Sous leurs yeux, en effet, un spectacle qui nous ramenait de vingt-six ans en arrière, au temps des bombardements et des sabotages : à une cinquantaine de mètres en contrebas, au plus profond de la gorge dans laquelle coule le gave d'Aspe, un train entier gisait, en miettes, avec les débris d'un pont de poutrelles métalliques.

C'était visiblement un train de marchandises et l'amoncellement jaune d'or indiquait, même de loin, qu'il transportait du maïs.

Quant aux conducteurs, le mécanicien Depré et l'aide-mécanicien Abadie, ils se trouvaient en fait à deux kilomètres en amont, courant le long de la voie vers les lieux de l'accident.

L'alerte donnée, gendarmes, pompiers, sous-préfet d'Oloron, ingénieurs de la S.N.C.F., allaient également très vite se trouver là.

Le train en folie avait arraché au passage le caténaire, les rails et tous les fils de liaison. Le téléphone de la gare d'Urdos ne répondait plus.

Le train de 6h45 comprenait sept wagons de marchandises, une citerne et deux motrices, dont l'une seulement tractait le convoi. La seconde, semble-t-il, ne devait entrer en fonctionnement que plus haut, pour le franchissement du tunnel international.

Freinage déficient? Les techniciens qui enquêtaient sur les lieux étaient, il faut bien le dire, assez chiches de renseignements.

Il est certain cependant que le long convoi (400 tonnes au total, dont 230 tonnes de maïs destinées à l'Espagne) patina sur les rails, peut-être en raison du gel. L'un des mécaniciens arrêta alors la motrice après le passage de la halte de Cette-Eyguen pour vérifier l'état de la voie et celui du système de freinage.

C'est alors que le train dut partir de lui-même en marche arrière. Le second cheminot, dans l'impossibilité d'agir sur les commandes, n'eut qu'une ressource, sauter tant qu'il était encore temps.

Et le convoi en folie prit alors une vitesse de l'ordre de 110 km-heure. Il franchit seul à reculons la halte, puis le passage à niveau de Lescun qu'il se mit automatiquement au rouge et il aborda la large courbe de 200 mètres de rayon jusqu'au niveau du gave, au-dessous de l'auberge de Lestanguet.

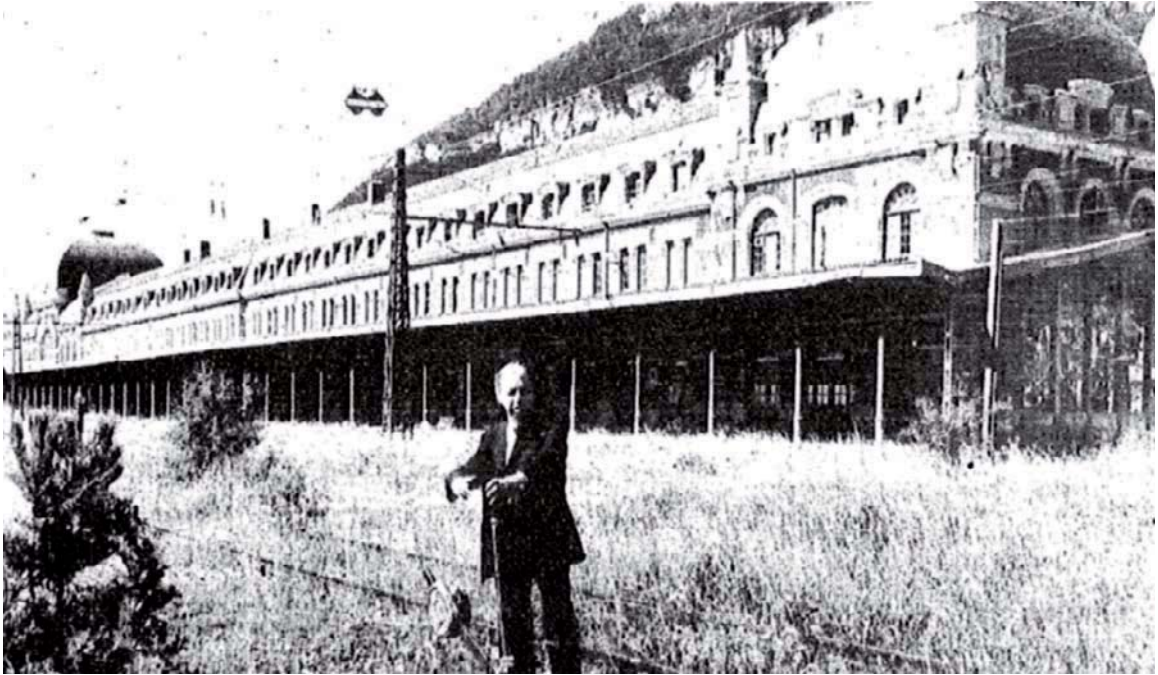
Là, la machine aveugle ne pouvant redresser d'elle-même dans le tournant, le train heurta le pont métallique en forme de cage, long d'une vingtaine de mètres et l'arracha comme un jouet d'enfant.

Ce fut pendant quelques instants un spectacle effroyable et digne d'un western. La citerne explosa littéralement, projetant des centaines de kilos de maïs à la ronde. Les wagons éventrés, les deux motrices et les poutrelles du pont s'empilant en désordre sur le lit du torrent.

Il faudra sans doute, pour les dégager, avoir recours au train-grue de Saint-Pierre-des-Corps. On ne sait encore quand pourra être reconstruit le pont, ni si on choisira de conserver le même type d'ouvrage ou de lui en substituer un en béton. Mais l'interruption de la circulation ferroviaire durera au minimum plusieurs semaines. Cela ne perturbera cependant pas le trafic voyageurs Pau-Saragosse pour lequel un transbordement par cars a d'ores et déjà été organisé entre Bedous et la frontière.

Pour le trafic marchandises, par contre, le choix se pose entre Un transbordement par camions ou bien une déviation par Irun. Les Aspois redoutent un peu le précédent que constituerait cette seconde solution en un temps où les voies considérées comme "secondaires" sont souvent menacées.

11 Août 1982



*Le chef de la gare fantôme attend un train
depuis
plus de douze ans*

PAR ALAIN BERNARD.

Il s'appelle Joseph et présente une caractéristique sans doute unique au monde : crâne dégarni (1), il est le chef d'une gare internationale fantôme d'où, côté français, nul convoi ne part et où, depuis plus de douze ans, aucun train n'arrive.

« Et pourtant, soupire-t-il sur les quais désespérément vides, c'est la deuxième gare d'Europe après celle de Leipzig : 222 mètres de long ! Bordeaux-Saint-Jean n'en fait que 200. » Il cite encore, chevalier égaré du rail hexagonal dans ce chef-d'œuvre ferroviaire d'un autre temps, les cent cinquante-six portes à double battant ou encore son propre appartement de fonction au couloir de 18 mètres de long mais qu'il n'a jamais occupé parce qu'on a toujours oublié de le lui « retenir ».

M. Suza-Calix, 53 ans, avait pris ses fonctions en juillet 1969, à la gare de Canfranc : une, enclave française en Aragon, au-delà de la vallée d'Aspe, au débouché du tunnel de Somport. C'est là qu'aboutissait - côté français - la ligne Pau-Canfranc qui cessa d'exister en mars 1970, lorsque s'écroula le pont de l'Estanquet qui franchissait le gave. Un merveilleux prétexte pour tous ceux qui avaient condamné à mort cette ligne vertigineuse rêvée et réalisée par le président Barthou pour 100 milliards or.

Depuis, Joseph promène un regard douloureux sur les herbes folles, voire les arbustes hardis qui ont envahi les voies tandis que 20000 mètres carrés de quais couverts achèvent de s'écrouler sur les très complexes systèmes de transbordement entre rails français et espagnols. Dans cet univers déradant, Joseph représente la S.N.C.F. et, donc, la France. Romantique, il a affiché dans son bureau délavé un poème encourageant d'amis pyrénéens du chemin de fer compatissants. Mais, franchement, le cœur n'y est plus : il a tellement cru que le long — si long — tunnel du Somport, allait de nouveau vibrer du fracas des locomotives...

Il vous invite à boire une bière moussante à l'hôtel international inclus dans la gare, espèce de palace étrange avec ses stucs et ses glaces des années 20 : de quoi

ravir en vacances ou M. Hulot en goguette. La gare, côté, espagnol, tourne, toujours et même bien : c'est le terminus le plus septentrional de la RENFE. Un cul-de-sac sublime pour cheminots montagnards. En réalité, les inscriptions bilingues des bureaux des, douanes et des postes ne sont plus que symboliques car côté français, postiers et douaniers ont plié bagages depuis belle lurette.

Il y a eu ici, roulants compris, jusqu'à-quarante Français. C'étaient «les belles années». Aujourd'hui, solitaire, Joseph a honte de voir notre pays si mal le présenté quand les Espagnols désireraient tant que tout redémarre.

Joseph Suza-Callx qui, tous les jours, fait la navette entre son Accous natal et sa chère gare-ectoplasme, a néanmoins enregistré quelque 7 889 voyageurs à l'entrée en France et 8 401 à la sortie en 1981 : il contrôle, en effet, les vagabondages du car bleu et blanc Bedous-Canfranc (une heure et demie de route sinueuse pour quarante-cinq minutes par rail). C'est lui qui remplaça, au grand dam des vaches montagnardes et des dahus frontaliers, les trains audacieux lancés sur des pentes atteignant 43 pour mille...

Et Joseph, bien sûr, délivre encore des billets S.N.C.F. pour toute la France. Il n'y a guère, il a même confondu, prononciation espagnole aidant, Luchon et Luçon, en Vendée au cours de l'une de ces opérations. Mais on ne l'y reprendra plus. Il règle aussi, d'aventure, les questions douanières. Et il écrit beaucoup. Par exemple à chaque élection présidentielle, lorsqu'il demande à chacun des candidats s'il fera rouvrir la ligne.

On écrit aussi sur lui : Robert Escarpit, qui a un pied à Accous, l'a mis en scène dans une de ses nouvelles, rêvant de wagons-citernes de Ricard amorçant la grande montée d'Urdos. Et, récemment encore, la télévision espagnole a fait de lui

un hidalgo superbe défendant, contre vents et fermetures, la plus belle histoire d'amour ferroviaire, entre deux pays latins.

Sans doute sait-il que jamais, c'est juré, la S.N.C.F. n'abandonnera Canfranc et qu'il aura lui-même un successeur. Mais il voudrait que ce chef de gare à venir dispose d'un sifflet et d'un vrai pour faire partir les trains et non pas pour disperser les mulots et musaraignes...

(1) Il a abandonné sa casquette plate après le départ du dernier convoi.



***Le T.P.V. (train à petite vitesse)
s'arrête à chaque passage niveau***

PAR PIERRE CLAVERIE.

Stopper un train à l'approche d'un passage à niveau, descendre de la locomotive pour fermer la barrière, faire repartir le convoi et l'arrêter à nouveau pour aller rouvrir le passage : ce spectacle anachronique, à l'ère du T.G.V., est pourtant une réalité en vallée d'Aspe.

Depuis près de treize ans, la ligne de chemin de fer internationale Pau-Lanfranc n'est plus qu'un souvenir : fin mars 1970, l'effondrement du pont de Lestanguet lui a coupé le sifflet. Malgré de nombreuses interventions politiques et syndicales réclamant sa réouverture, la route du fer reste obstinément coupée entre le Béarn et l'Espagne : pour les responsables de la S.N.C.F., sa remise en service, n'est pas jugée rentable. Pendant près d'une décennie, la « dame de fer » assura le fonctionnement de la ligne jusqu'à Bedous. Puis elle décida un beau jour de supprimer le trafic voyageurs : les autocars S.N.C.F. prirent alors le relais et le service Bedous-Canfranc devint le service Oloron-Canfranc.

En revanche, le trafic marchandises a été maintenu entre Oloron et Bedous, trois fois par semaine, les lundis, mercredis et vendredis : il s'agit le plus souvent d'un minitrain composé, entre Lurbe-Saint-Christau et Bedous, d'une motrice et d'un wagon. Entre Lurbe et Oloron, le convoi peut s'allonger en raison du transit de marchandises de l'usine d'engrais de la T.I.M.A.C.

En attendant que les commissions nouvellement créées rendent leur verdict quant à la remise en état de la ligne internationale ou son enterrement définitif (première et deuxième classes réunies), la circulation ferroviaire entre Oloron et Bedous offre un aspect aspois insolite et rétro. Pour un observateur attentif à la vie du rail dans cette douce vallée, voilà comment les choses se passent.

A la case départ, en gare d'Oloron-Sainte-Marie, trois cheminots prennent place dans la motrice : un conducteur et deux employés. Un kilomètre plus loin, à peine, avenue Saint-Cricq (on est toujours en ville), les employés, du train descendent de machine pour abaisser chacun une barrière : les postes de gardes-barrières ont en effet été supprimés depuis belle lurette. Même opération quelques hectomètres en amont pour franchir en toute sécurité les passages à niveau de Bidos.

Entre Asasp et le pont d'Escot, au Lagnos, puis un peu avant Bedous, au Sablas, ainsi que dans la rampe avant le terminus, la manœuvre est un petit peu plus délicate : les barrières des passages niveau ont été déposées et les virages de la route nationale vers le col du Somport rectifiés. Alors, le train siffle trois fois (peut-être moins, peut-être plus), s'arrête à quelques dizaines de mètres de l'intersection avec la route. Les deux employés descendent de la motrice, ouvrent un cadenas libérant deux câbles qu'ils tendent d'un bord de la chaussée à l'autre, entre deux passages de voitures. Le train redémarre, franchit le « passage à niveau ». Puis

stoppe une nouvelle fois. Et les deux cheminots de réécrire l'histoire dans l'autre sens : enlever les câbles protecteurs pour libérer la circulation routière et les recadenasser. Le convoi reprend alors son cheminement, lentement mais sûrement, jusqu'à la prochaine station...

Ainsi est probablement établie, en Haut-Béarn, une performance ne figurant pas encore dans le livre des records : celle du train à la plus petite vitesse.



La longue attente du Pau-Canfranc

PAR PHILIPPE VAN DOESSELAER.

Fermée depuis 1970, la ligne ferroviaire internationale Oloron-Canfranc compte toujours ses partisans. Le grand marché européen et le développement du transport combiné pourraient lui redonner sa chance.

Un millier de manifestants, le 9 novembre, à Oloron; autant -dont 200 Espagnols- le 22 juin, à Bedous : vingt et un ans après sa fermeture, les partisans de la réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Oloron-Canfranc ne désarment pas. Jeudi, à Bordeaux, une délégation du CRELOC (le Comité pour la réouverture, fondé en août 1986), d'associations écologistes et de syndicats de cheminots a encore rencontré Jacques Fournier, PDG de la SNCF, devant, lequel de a plaidé « la mise en place de navettes ferroviaires les camions et les véhicules en transit à travers la chaîne des Pyrénées».

Cette voie ferrée internationale qui relie la vallée d'Aspe française à l'Aragon espagnol (56 km) semble, dès sa naissance, avoir été marquée par un funeste destin. Conçue à la fin du XIXe siècle, elle n'est inaugurée qu'en 1928; il en résulte un cruel décalage entre les prévisions de trafic et la réalité, un quart de siècle plus tard, du fait de la concurrence de l'automobile.

Durant quarante-deux ans, la ligne fonctionne pourtant vaille que vaille. Si le volume des échanges reste modeste, l'exploit technique n'est pas mince : cette ligne de montagne - qui comporte des rampes allant jusqu'à 43 pour 1000 - emprunte une impressionnante série de tunnels et de ponts audacieux, dont un spectaculaire tunnel hélicoïdal de 1800 mètres, à la sortie d'Urdos. Le 27 mars 1970, un accident survenu au pont de l'Estaguet - l'édifice est pulvérisé par un «train fou » lancé à 150 km/h - permet à la SNCF d'interrompre cette liaison jugée déficitaire.

La concurrence du Somport

Il faut attendre le début des années 80 pour voir émerger un réel mouvement en faveur de la réouverture. La crise économique aidant, amis du chemin de fer et protecteurs de l'environnement reçoivent le soutien d'hommes politiques locaux qui y voient le moyen de revitaliser une vallée d'Aspe en déclin.

Plusieurs études de faisabilité sont commandées, des deux côtés de la frontière, notamment par le Conseil régional et la RENFE, la société des chemins de fer espagnols. Car les Aragonais - et certains de leurs industriels comme General Motors à Saragosse - ne sont pas les derniers à montrer de l'intérêt pour cet axe transpyrénéen qui leur ouvrirait les portes de l'Europe du Nord. Le 18 juillet 1988, la monumentale gare internationale de Canfranc est le théâtre d'un rassemblement franco-espagnol réunissant plusieurs milliers de manifestants.

Les années qui suivent voient, hélas, l'émergence d'un dossier concurrent qui va bénéficier du soutien progressif des forces économiques et hommes politiques béarnais : le tunnel routier du Somport et sa liaison rapide Pau-Oloron-vallée d'Aspe. Il faut attendre, le 13 novembre 1990, la rencontre François Mitterrand-

Felipe Gonzalez pour voir le Pau-Canfranc-Saragosse émerger parmi les dossiers officiellement mis à l'étude entre la France et l'Espagne.

Un an après, aucune décision n'est prise.

«La réouverture du Canfranc retrouve de l'intérêt avec la création des lignes TGV en Espagne explique aujourd'hui Michel Rodes, vice-président du CRELOC. Après la construction de la ligne TGV Madrid-Séville à écartement standard européen (NDRL : 1,44 m au lieu de 1,67 m pour le reste du réseau espagnol) qui doit s'achever en 1992, l'Espagne envisage d'étendre son réseau TGV vers le nord jusqu'à Saragosse. De là, il faut 550 kilomètres pour atteindre Port-Bou ou 330 kilomètres pour arriver à Irun, les deux seuls points de passage ferroviaires internationaux actuels. Avec 180 kilomètres, la ligne Saragosse- Canfranc constitue donc le plus court chemin pour intégrer le nouveau réseau espagnol à écartement standard au réseau européen ».

Selon le CRELOC, qui cite un devis SNCF de septembre 1990, il en coûterait 419 millions de francs à remettre en état et moderniser les 93 kilomètres du tronçon Pau-Canfranc. «Soit dix fois moins cher que le projet routier Pau-Somport », précise-t-il. Une étude réalisée pour le compte de la RENFE situe entre 3830115 et 480000 tonnes le trafic ferroviaire prévisible en cas d'ouverture d'un tunnel routier; entre 660000 et 810000 tonnes (horizons 1996 et 2000) sans ouverture du même tunnel. Mais surtout, les partisans du Pau-Canfranc mettent en avant l'exemple de la Suisse et de l'Autriche qui, pour limiter la pollution, viennent de contraindre les camions de la CEE à emprunter des plates-formes ferroviaires pour traverser les Alpes.

Qui paiera ?

A la SNCF, on manifeste davantage de réserve. « Nous sommes en présence de deux hypothèses, indique François Bridet, directeur régional à Bordeaux. Soit rouvrir la ligne actuelle, avec des caractéristiques du XIX^e siècle (rampes à 43 pour mille, courbes de 200 mètres de rayon) et il nous en coûtera environ 400 millions de francs pour un déficit d'exploitation prévisible. Soit construire une ligne moderne avec un nouveau tunnel ferroviaire par exemple, et il y faudra plusieurs milliards ». Pour le responsable cheminot aquitain, qui dit avoir obligation d'équilibrer ses comptes, dans les deux cas, l'affaire est entendue : « Toute seule, la SNCF ne s'en sortira pas. Maintenant, si des gens sont disposés à effacer ces difficultés économiques... »

Volonté de pragmatisme aussi, du côté des élus béarnais, tel Jean Lassalle, conseiller général de la vallée d'Aspe et fervent artisan du tunnel routier du Somport qui indique : « Ne faisons pas de démagogie : il n'y a jamais eu de volonté réelle, de la part des deux Etats, pour rouvrir la ligne. Je pense qu'elle rouvrira - et j'y ai toujours été favorable - mais plus tard, à mesure que se développeront les échanges interrégionaux générés par le Somport. La chance du rail viendra du succès de cette route, facteur de développement économique. »

En attendant, les militants du CRELOC fourbissent leurs armes : un livre blanc en forme d'éco-bilan pour comparer l'impact économique, social et environnemental des solutions ferroviaires et routières. Et la mise en place, au début de 1992, d'assises pour le développement économique de la vallée d'Aspe.

Une majorité pour le tunnel et le... rail

PAR JEAN-MICHEL GUILLOT.

72% de nos lecteurs ayant répondu au questionnaire estiment que le tunnel routier du Somport est vital pour le Béarn. Et 78 % sont pour l'idée de la rénovation de la voie ferrée Oloron-Canfranc.

C'est Antoine Waechter lui-même qui, au cours du dernier rassemblement de Bedous, a préconisé l'organisation d'une consultation des habitants de la région, et pas seulement ceux de la vallée d'Aspe, pour savoir s'ils voulaient vraiment le tunnel routier du Somport. C'est évidemment un peu tard maintenant puisque que tout le dossier est bouclé.

Même Ségolène Royal, à « Sept sur sept », tout en déclarant que « le Somport était l'exemple de ce qu'il ne fallait pas faire », a reconnu implicitement qu'on ne pouvait revenir sur un accord international.

Nous avons, en ce qui nous concerne, posé, la question aux lecteurs de notre édition: « Pensez-vous que le tunnel routier du Somport est vital, pour l'avenir du Béarn ? ». Certes, l'interrogation ainsi formulée et à laquelle n'importe qui pouvait répondre s'il en avait envie - ou du moins s'il avait une idée sur la chose - n'a pas, on vous l'accordera, la rigueur mathématique et scientifique des opérations conduites par les instituts de sondage (avec l'emploi des critères de représentation so-

ciale, d'âge, de sexe, de situation géographique, etc) ; mais elle a le mérite, pensons-nous, de générer des réponses spontanées.

Les lecteurs qui ont répondu au questionnaire estiment, en grande majorité, que le tunnel routier du Somport est vital pour le Béarn. Ils sont 72 % à le vouloir contre 28 % à rejeter le projet. Mais s'ils sont pour l'ouvrage, ils sont une minorité à souhaiter une route express, du type deux fois deux voies dans la Vallée d'Aspe, au demeurant irréalisable, sauf à employer des moyens herculéens.

Une bonne route à deux voies, avec s'il le faut, dans les côtes, un créneau pour les dépassements, leur suffit amplement. Ce qui est raisonnable de leur part et témoigne de leur souci de ne pas assister à un « bétonnage » de ce site sensible. Enfin,



si nos lecteurs sont dans l'ensemble pro-tunnel, ils sont aussi largement et même plus encore favorables à la réhabilitation de la voie ferrée Oloron-Cafranc. 79 % sont pour cette idée. C'est dire...

En fait, ce qui se dégage de ces réponses, c'est qu'il n'y a pas, dans leur esprit, contradiction mais bien complémentarité entre le tunnel routier et le rail. L'indication est intéressante. Nous n'épiloguerons pas davantage sur ces questions. Le dossier reste bien sûr ouvert. On n'est pas près de le refermer de sitôt.

Voici quelques réflexions en vrac accompagnant les réponses faites par nos lecteurs au questionnaire :

- Pour l'axe Saragosse-Bordeaux, la région doit imposer une solution d'avenir intelligente dans une collaboration étroite rail-route pour la portion Canfranc-Pau. Réflexion valable pour tout projet futur de –transport de l'an 2 000 (André Carrassoumet, Bedous).

- Le tunnel du Somport n'est pas vital pour l'avenir du Béarn. Il favoriserait encore le transport par camion qui est polluant, dangereux et dont le coût est sous-estimé (M. Gimenez, Asasp-Arros)

- Il ne faudrait pas que la vallée soit défigurée par une autoroute. Une deux voies à créniaux serait plus intégrée aux paysages et n'enclaverait pas les villages. Oui à la relance de la voie ferrée, bien qu'un de mes amis, haut placé à la SNCF, m'ait dit que cela ne se ferait pas pour cause de non-rentabilité (G.Mas, Paris).

-Merci de nous donner la parole. Il faut rattraper le retard accumulé, tout en protégeant l'ours, privilégier l'homme et éviter de faire du Béarn le désert de l'Europe (X...). Il faudrait raser la Goutte d'eau, etc... (Oloron-Sainte-Marie).

- Il faut ignorer tous ces soit-disants écolos qui ne représentent qu'eux-mêmes. Si les journaux étaient plus discrets, les problèmes deviendraient inexistantes. Si le tunnel routier ne se fait pas, combien aurez-vous d'habitants en vallée d'Aspe en 2015 ? (un Aspois).

- De deux choses l'une : ou le tunnel est un gaspillage des deniers publics, ou il suppose une circulation de camions telle que le principal atout de l'Aspe, une certaine qualité de vie, serait anéanti. C'est une illusion de croire que l'économie de la vallée en sera améliorée alors que ce plus peut être apporté, à moindres frais, par la diversification des moyens de transport, à savoir le rétablissement de la ligne de chemin de fer internationale (M.Hauré-Placé, Oloron-Sainte-Marie).

- Dites à nos élus locaux d'aller en Espagne (Jaca-Huesca), ils verront comment on fait des routes (X...).

- Il est surprenant qu'en 1992 on se pose de telles questions ! Faut-il une route ou pas de routes ? Si on dit non, c'est qu'on accepte de ne plus avoir de voiture et de marcher à pied ou de prendre exclusivement les transports en commun, ce qui apparemment n'est pas le cas même et surtout de la part des opposants à l'autoroute et au tunnel du Somport (J. Le Moing, Ogeu).

- Il faut un axe Bordeaux-Saragosse le plus vite possible. Il ya déjà trop de retard (X...).

- Oui, le tunnel routier est vital jadis. L'Espagne s'est engagée à pour l'avenir du Béarn. Mais avec une deux voies dans la Vallée d'Aspe. En amont de Bedous et surtout d'Urdos, je vois difficilement la réalisation de créneaux de dépassement. Il en résultera des bouchons constitués par des camions indépassables. Je suis par ailleurs très partisan de la rénovation de la ligne ferroviaire. Re-électrifiée selon les

techniques modernes et pourvue d'engins puissants en dépit de sa géométrie spécifique, cette ligne pourrait tirer des convois sans aucune comparaison avec les tacots de jadis. L'Espagne s'est engagée à mettre le tronçon Saragosse-Canfranc à l'écartement européen et à l'électrifier (Dr Ch. Vaillant, Gurs).

- Le tunnel du Somport ne sera profitable qu'à l'Espagne : porte ouverte pour les Espagnols sur l'Europe grâce aux contribuables français et aquitains (X...).

- Vite, l'autoroute Bordeaux-Pau et le tunnel du Somport ! Les autoroutes ne déparent pas le paysage, au contraire elles l'embellissent (X...).

- Il faudrait donner l'exploitation de la ligne Oloron-Canfranc aux écologistes (X...).

- Il est urgent d'élargir la route de la vallée d'Aspe au moins à trois voies, la solution deux fois deux voies n'étant pas possible. Lorsqu'on rentre d'Espagne, on éprouve un sentiment de honte.

14 MAI 1994



Jean Lassalle part en croisade

PAR MARIE-CLAUDE ARISTEGUI

Jean Lassalle et le maire de Jaca se réjouissent du démarrage des travaux du Somport et demandent maintenant la réouverture de la ligne Pau-Canfranc.

« Nous allons démarrer avec ardeur une véritable croisade pour le réaménagement de la ligne de chemin de fer Pau-Canfranc », a déclaré Jean Lassalle, conseiller général du canton d'Accous. C'était hier en fin d'après-midi, à la mairie

d'Urdos où il avait organisé une conférence de presse en compagnie d'Armando Abadia, maire de Jaca, et en présence d'Yvon Casanave, adjoint au maire d'Urdos.

Il l'avait murmuré, mais il ne l'avait jamais dit haut et fort, voilà qui est fait : Jean Lassalle, comme son ami Armando Abadia, veut absolument que cette ligne de chemin de fer soit remise en état et en fonctionnement. Pour en parler officiellement, le conseiller général de la vallée d'Aspe a attendu que les travaux de construction du tunnel aient commencé. Et pour cause : il estime que l'un ne va pas sans l'autre. « S'il n'y avait pas eu l'amélioration de la route qui relance l'activité avec l'Aragon, dynamise nos relations avec cette province, nous n'aurions pas pu engager ce travail. Jusqu'à présent, prôner cette réouverture n'était pas possible, les conditions n'étaient pas remplies. J'aurais pu me promener moi aussi avec des pancartes mais cela n'aurait été que du folklore », explique-t-il. Et de poursuivre : « Il fallait d'abord commencer par la route. C'était plus facile pour obtenir des crédits car la route sert absolument à tout le monde et elle est utile pour fixer les populations qui ne se sentent plus isolées. Et maintenant nous entreprenons solennellement la demande de réalisation de l'acte 2 pour trouver une complémentarité idéale entre la route et le rail ». D'après Jean Lassalle (qui est persuadé que les Français aiment le train), le rail et la route peuvent parfaitement cohabiter en vallée d'Aspe.

Il était prévu que la route empiète sur les rails à plusieurs endroits, ce qui rendrait donc impossible la remise en service de la ligne. « On peut faire autrement, rétorque Jean Lassalle, en réalisant des travaux d'encorbellement au dessus du gave. C'est un peu plus cher, mais techniquement, les solutions existent

pour réussir une construction bien intégrée dans le site. Il suffit d'avoir la volonté politique ».

Le conseiller général de la vallée n'ignore pas qu'il va se heurter à de sérieuses difficultés. « En tout cas, on ne peut m'accuser d'opportunisme électoral, dit-il, car je viens d'être élu pour un mandat de 7 ans ». Pour gagner cette bataille, il compte sur le soutien du ministre, président du Conseil général, François Bayrou qui, tout récemment, s'est déclaré favorable à la réouverture de cette ligne. Jean Lassalle va également solliciter André Labarrère, Michel Inchauspé, le Conseil régional d'Aquitaine, Bruxelles... « Nous allons faire appel à tous ceux qui ont permis que la route soit réalisée. L'étude en cours doit associer les Espagnols pour que le projet soit étudié de la même manière des deux côtés ». Armando Obadia, maire de Jaca, soutient le conseiller général d'Accous. Il considère même que l'aménagement de cette ligne est un symbole de l'évolution positive des relations entre la France et l'Espagne. Que le percement du tunnel soit bien entamé réjouit Jean Lassalle mais celui-ci déplore que, côté français, les travaux de déviation des communes aient, à son avis, pris un retard considérable. « Nous demandons aux pouvoirs publics de les accélérer. En Espagne, tout a été réalisé en trois ans. Ici, il faudrait au moins que cela soit terminé au moment de la mise en service du tunnel ».

21 avril 1997

7 000 manifestants pour le train

PAR MARIE-CLAUDE ARISTEGUI

La pluie en a découragé certains mais, selon les organisateurs, quelque 7 000 personnes ont manifesté hier à Saragosse pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc. Dont des Français, comme Jean Lassalle... en tête de cortège.

« Hay que abrir el Canfranc » : en lettres noires sur fond blanc, ce slogan s'étalait sur une immense banderole. En tête du cortège, depuis la garde d'El Portillo vers le parlement de Saragosse, elle était portée par plusieurs personnes dont le maire de Canfranc, Victor Lopez, des élus locaux dont Manuel Jimenez Abad (no 2 du gouvernement régional), Luis Granell, porte-parole du CREFCO (coordination pour la réouverture de la ligne entre Canfranc et Oloron) et... un Français : Jean Lassalle. Jean Lassalle dans la même manifestation qu'Éric Pétetin. On s'en doute, pas côte à côte. La présence dans cette manifestation pour la réouverture entre Canfranc et Oloron du conseiller général de la vallée d'Aspe avait d'ailleurs été annoncée dès la veille, à Saragosse, par le quotidien Heraldo de Aragon. « J'ai toujours été favorable à la réouverture de cette ligne et la meilleure façon de le prouver, c'est de me mettre en tête du cortège », expliquait Jean Lassalle, protégé

de la pluie par son béret. L'élú aspois ajoutait : « La réouverture est importante, il s'agit ainsi d'actualiser nos moyens de communication avec les Aragonais ».

Les représentants de la Sepanso qui avaient également fait le voyage, n'ont guère apprécié de voir Jean Lassalle conduire la manifestation. « Oui nous savons qu'il a dit en 1994 qu'il allait partir en croisade pour cette réouverture, mais on n'y croit guère, surtout quand on voit que, pour construire le tunnel, on détruit le rail en vallée d'Aspe ». Ce à quoi Jean Lassalle rétorque : « On le reconstruira, ce n'est pas un problème, la ligne sera réouverte ».

Une affirmation qui contredit les toutes récentes déclarations de l'ambassadeur de France en Espagne, Patrick Leclercq qui, la semaine dernière à Saragosse, a estimé que les échanges entre l'Aragon et la France étaient insuffisants; mais il a clairement expliqué que la France n'avait pas l'intention d'ouvrir cette ligne. « Les gouvernements français et espagnol ont décidé de développer les routes », a-t-il précisé et un inversement de cette tendance lui semblait improbable.

Les Aragonais n'ont pas apprécié ces déclarations. Certes, ils savent que le gouvernement central espagnol n'est pas enthousiasmé par cette réouverture. Mais, en manifestant ainsi, ils espèrent influencer le gouvernement autonome d'Aragon pour qu'il fasse pression sur les autorités nationales.

Quant au gouvernement d'Aragon, selon notamment Luis Granell du CRE-FCO, il dit publiquement être favorable à cette réouverture. « Mais, précise Luis Granell, le gouvernement régional vient de présenter un projet de loi pour préparer l'avenir de l'Aragon, aménager le territoire. Et la réouverture ne figure pas dans ce projet. On dit seulement qu'il faut maintenir les services du rail entre Saragosse et Canfranc. Et le gouvernement parle d'un tunnel sous le Vignemale

qui coûterait tellement cher qu'il ne se fera sûrement jamais ». On sait en effet qu'un projet de tunnel ferroviaire permettant une traversée centrale des Pyrénées, éventuellement par le Vignemale, existe et qu'il est soutenu par la région Midi-Pyrénées, présidée par Marc Sensi. Et les Aragonais considèrent -c'était d'ailleurs le titre à la Une hier del « Heraldo de Aragon »-que remettre en état la ligne de Canfranc coûterait 33 fois moins cher que de creuser un tunnel sous le Vignemale.

« Unis comme nos ancêtres »

Cette manifestation avait été organisée dimanche à Saragosse par la mairie de Canfranc et le CREFCO mais, au fil des jours, tous les partis politiques, diverses associations, des syndicats ainsi que des entreprises clientes du rail avaient soutenu



cette initiative. Le Partido Popular au pouvoir en Espagne n'avait pas appelé à manifester mais quelques-uns de ses élus étaient présents. Côté français, on notait évidemment la présence des adhérents du CRELOC dont le président Alain Cazenave-Piarrot, qui se réjouissait de cette mobilisation et demandait que soient engagés immédiatement des travaux conservatoires de la ligne, chiffrés par le cabinet ERES à 50 millions de francs. Étaient également présents, bien sûr, le socialiste Jean-Luc Palacio (CRELOC), ainsi que Michel Catuhe et René Gouin-Rabal, membres d'un groupe d'experts et d'usagers spécialisé en matière ferroviaire connu dans la région.

Le communiste Sylvano Marian se trouvait aussi à Saragosse. Son parti estime « que la route et le rail doivent s'inscrire dans une politique économique européenne nouvelle placée aux services des besoins humains et respectueuse de la nature ». La SEPANSO était également bien représentée. Tous étaient venus en train depuis Huesca. Le maire PS de Bedous également : Robert Bélangué ne comprend pas qu'on ne profite pas de cette voie existante pour éviter ce qui se passe dans les Alpes où la circulation des camions est calamiteuse.

C'est le maire de Canfranc, Victor Lopez -indépendant mais dont on dit à Saragosse que sa grande popularité lui vaudra, pour les prochaines élections, d'être très sollicité par les partis politiques- qui a lu le manifeste rédigé par les organisateurs et auquel adhéraient les participants. Victor Lopez a donc rappelé la lutte des Aragonais qui, dès 1853, avaient réclamé cette liaison avec la France, pour l'obtenir... 75 ans plus tard. Aujourd'hui, les Aragonais se disent « aussi unis que leurs ancêtres » et affirment que désormais ils ne croiront plus aux « bonnes paroles et aux promesses jamais tenues. La ligne ferroviaire Pau-Saragosse est viable

et sa réouverture est nécessaire pour que l'Aragon développe toutes les possibilités offertes par sa situation stratégique et pour que nous nous sentions véritablement européens ». Et par ailleurs, ils ne veulent pas que l'axe pyrénéen se réduise à un simple couloir à camions.

Selon les organisateurs, un peu plus de 7 000 personnes ont manifesté. Jusqu'à 10 000 étaient attendues mais la pluie qui n'a cessé de tomber était décourageante. Plusieurs animations prévues pour les enfants et un concert ont dû être annulés. La manifestation s'est déroulée dans le plus grand calme.

La négociation sur les rails

PAR DAVID PATSOURIS. PHOTO MARCEL BEDAXAGAR

340 millions de francs ont été inscrits au contrat de plan État-Région pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Les négociations avec l'Espagne et l'Europe peuvent débuter.

Pour les partisans de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, la nouvelle est excellente : 340 millions de francs ont été inscrits au prochain contrat de plan État-Région. C'est une première. Jamais l'État ne s'était auparavant engagé financièrement pour la réouverture de la ligne. C'est aujourd'hui fait. Cela a été possible grâce à l'arbitrage de Matignon, sollicité par Alain Rousset, président de la région Aquitaine.

Reste à savoir ce que l'on va maintenant faire de ces 340 millions de francs. A la Région, c'est Jean-Louis Carrère, sénateur des Landes, qui est chargé des infrastructures et des transports. Il est bien sûr satisfait de voir ces crédits inscrits au contrat de plan. « Bien sûr que c'est une bonne chose ! Mais attention, c'est une provision. Ces crédits ne sont pas gelés sur le Pau-Canfranc. Imaginez que l'Espagne ne veuille pas se lancer dans la réouverture ? C'est une provision de 340 millions de

francs pour négocier, pour commencer à discuter, pour signifier à nos partenaires que la Région et la gouvernement font de cette réouverture une priorité. »

Ce n'est pas parce qu'une somme a été allouée aujourd'hui que le train va repasser en vallée d'Aspe demain matin. Une phase de négociation va être mise en chantier. Cette discussion devra aboutir à un accord qui réunira l'Europe, les ministres des transports espagnol et français, l'Aragon et l'Aquitaine. On en est donc pas encore là. « Les deux présidents, d'Aquitaine et d'Aragon, se sont déjà écrits, poursuit Jean-Louis Carrère. Je vais rencontrer les Aragonais dans une quinzaine de jours. D'ici le mois de juin, il faudrait avoir vu Me Loyola de Palacio, responsable de la commissions transports à Bruxelles (elle a déjà donné un pré-accord, NDLR), les ministres français et espagnol des transports, et puis aussi que le gouvernement aragonais ait délibéré en faveur de la réouverture du Pau-Canfranc. Mais d'ici peu de temps, une structure de discussion, dont je serai responsable côté français, sera mise en place. »

Bref, rien n'est encore fait, mais on avance : ces 340 millions de francs au contrat de plan État-Région ne sont que le coup d'envoi aux négociations pour la réouverture, de Pau jusqu'à Saragosse. Et puis ces 340 millions de francs ne sont évidemment pas suffisants...

24 MAI 2000

Les Espagnols poussent au train

PAR VERONIQUE FOURCADE

Quatre à cinq mille personnes venues de Saragosse, de Huesca et de Teruel, ont envahi la gare de Canfranc, dimanche, pour demander la réouverture de la ligne ferroviaire vers Pau.

La journée avait pour mot d'ordre « Ahora si ! ». Sous ce slogan, dont la traduction littérale est « maintenant ça y est ! », ce sont quasiment 5000 personnes qui se sont retrouvées, dimanche, sur les quais de la gare de Canfranc. Partis politiques, syndicats, groupes de pression ou mouvements citoyens. Chacun portait sur ses vêtements l'autocollant du jour aux côtés du badge désignant son appartenance : la Nouvelle droite, la chunca aragonesa, Teruel existe, syndicat UGT... Toute cette foule se promenait, pique-niquait, jouait de la musique dans une ambiance bonne enfant mélangeant clubs de troisième âge, militants du rail ou des élus de tous bords et de tous rangs.

« Ahora si ! » était donc dans la bouche des manifestants, sur les affiches, sur les tambours des bandas ou les poussettes des enfants, sur les banderoles. Mais le message des Espagnols, qu'a exprimé pour eux Marcelino Iglesias, le président de la ré-

gion Aragon, c'est plutôt « maintenant ou jamais ». Rassérénées, après 30 ans de prêche dans le vide, par les efforts de la région Aquitaine et de l'État français, les provinces espagnoles concernées ne veulent justement pas rater ce train de bonnes dispositions. Le contrat de plan Etat-Région, s'appuyant sur un rapport technique et économique encourageant, va accorder 380 millions de francs pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Dans les régions de Teruel, Huesca et Aragon, on a accueilli cette manne avec l'enthousiasme généré par des perspectives de désenclavement et de développement économique.

« On voit le bout du tunnel », a lancé comme boutade Marcelino Iglesias devant les nombreuses caméras de télévisions espagnoles en ajoutant que ce rassemblement était aussi un avertissement au gouvernement central : « Vous n'avez plus l'excuse du refus français. Vous devez prendre vos responsabilités et assumer ». Victor Lopez, le maire de Canfranc, a lui été nettement plus explicite : si le gouvernement espagnol ne joue pas le jeu de la réouverture, il considérera cela comme un affront inacceptable. Son engagement, qui ne date pas d'hier, se transforme en engouement : avec les récents développements. Cela se sent dans son vocabulaire : notre voisin pyrénéen parle carrément de « réunificación », un peu comme lorsqu'est tombé le mur de Berlin...

Dans cet esprit, le rassemblement prévoyait une marche dans le tunnel ferroviaire jusqu'aux forges d'Abel avec rencontre des homologues français, militants du train. Faute d'autorisations, on a fait dans le symbolique : deux mille espagnols ont passé la frontière en bus et ont posé pour la photo devant la bouche béante qui attend, depuis 30 ans, de voir les locomotives s'engouffrer dans la pénombre. Une centaine de Français les attendaient, la plupart des militants du Creloc (comité

pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc). L'association avait certes mobilisé ses troupes mais elles sont peu nombreuses et les Espagnols l'ont remarqué, un peu déçus. Jean-Pierre Rodes les a rassuré en indiquant que 15 jours plus tôt, 4000 personnes étaient en vallée d'Aspe contre la route et donc en faveur du train. Il a ensuite lu le message du vice-président de la Région, Jean-Louis Carrère, seul acte émanant d'un élu aquitain pour cette manifestation. Les maires, députés, sénateurs espagnols eux, étaient des dizaines présents derrière la banderole qui remontait la voie ferrée jusqu'à la gare des Forges d'Abel.

Ceux qui l'aiment attendent le train

PAR EMMANUELLE MORIN. PHOTO ALAIN GUILHOT.

Pour respecter un accord séculaire ente les gouvernements français et espagnols, la SNCF se doit de maintenir cette liaison, quelque soit sa rentabilité.

Depuis 1970 et le fameux accident du train de maïs qui fit céder le pont de l'Estanguet, au dessus de Bedous, la ligne ferroviaire Pau-Canfranc n'a jamais été réhabilitée. Trop cher. Pourtant, régulièrement, l'espoir renaît chez les défenseurs du train, Espagnols comme Français. Ce fut le cas notamment il y a deux ans, lorsqu'un budget réservé à la reconstruction de la voie ferrée fut voté au contrat de plan État-Région. Mais malgré des apparitions ponctuelles dans l'actualité politique, la ligne Pau-Canfranc ne semble pas se profiler à l'horizon à court terme.

Faute de train, la SNCF propose un service routier, grâce à un car qui part d'Oloron-Sainte-Marie et relie l'Espagne en desservant la vallée d'Aspe (au départ de Pau, il faut d'abord prendre le train jusqu'à la capitale du Haut-Béarn). Ainsi, chaque jour de l'année, trois services aller-retour sont assurés, amenant, en moyenne, trente à quarante voyageurs. Soit cinq à sept passagers par trajet, dans un autocar tout confort d'une cinquantaine de places. Le moins que l'on puisse

dire, c'est qu'il y a de l'espace ! Et encore plus lorsque l'on décide d'aller jusqu'au terminus.

Un lien pour la vallée.

Il est vrai que jusqu'à Canfranc, il n'y a pas grand monde : une ou deux personnes. Mais cette ligne, « c'est aussi un service pour les gens de la vallée », reconnaît le chauffeur Jonathan Diaz. « Quelques habitués qui n'ont pas de véhicule prennent en effet la navette pour se rendre d'un village de la vallée à un autre. Mais en été, ils ne sont pas très nombreux. La fréquentation varie énormément. Actuellement, on connaît un engouement pour les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Donc on a beaucoup affaire à une clientèle "sac à dos" que l'on ne voyait pas avant ».

Rentable ? « La rentabilité de la ligne ne se mesure pas en nombre de clients, avance Jonathan Diaz. Si ce service avait été maintenu par le train, entre les trajets, l'entretien des voies etc, cela coûterait peut-être dix à quinze fois plus cher. Plus tard, on ne sait jamais. Je roule pas mal et je vois que certains axes sont déjà bien encombrés. Pour l'instant, sur la route jusqu'à Canfranc, ça va, mais si un jour on reparle de ferroutage pour la désengorger, la SNCF aura peut-être une carte à jouer ».

Une attente inégale.

De toute façon, rentable ou non, la SNCF est obligée de maintenir une liaison Pau-Canfranc. C'est une clause d'un contrat signé entre les gouvernements français et espagnol voilà presque cent ans. En 1904, lors la construction de la voie ferrée, financée par les deux Etats, un accord est conclu qui stipule l'interdiction

de suspendre l'activité de l'axe ferroviaire. Cela pour assurer le développement économique des deux côtés. C'est pourquoi, aujourd'hui, les Espagnols sont beaucoup plus fervents défenseurs de la réhabilitation de ces rails transpyrénéens.

« Chez nous, le trafic est interrompu, mais sur le versant espagnol, le transport des marchandises, notamment du maïs, même s'il est diminué, continue jusqu'à Canfranc », atteste Jonathan Diaz. Surtout, la gare de Canfranc reste abandonnée. Les Ibériques voient là tout un pan de leur histoire et de leur patrimoine laissé en friche. Pour eux, Canfranc, c'est l'or nazi, la déportation, un lieu de souvenir. Ils sont d'ailleurs nombreux à venir visiter la « estacion » désaffectée. Comme ce couple qui, immigré à Bordeaux aux milieu des années cinquante, et qui continue à venir régulièrement à Saragosse retrouver sa famille. Les deux Espagnols ont tout vu : le train, le car avant l'aménagement routier de la vallée, et le car d'aujourd'hui. Peut-être connaîtront-ils aussi le passage sous le tunnel du Somport (« Cela sera plus rapide, j'espère »). Mais ils regrettent le train et attendent son retour avec impatience. « C'est vous, les Français, qui êtes coupables si le train ne fonctionne pas. C'est tout de même triste de voir une si belle gare laissée à l'abandon ». Tant que le train ne sifflera pas, rien ne sera fait pour réhabiliter cette bâtisse à l'architecture impressionnante et chargée d'histoire. Ceux qui l'aiment attendent le train...

12 AVRIL 2008



« J'ai entendu le train agoniser »

PAR XAVIER SOTA. PHOTOS GUILLAUME BONNAUD.

Loin du débat autour de la réouverture de la ligne Anne Lacoste, 83 ans, se souvient.

Cela faisait des lunes qu'Anne Lacoste n'avait déambulé sur les quais de la gare de Cette-Eygun. Depuis trois décennies, la végétation resserre son étreinte sur la voie ferrée. À 83 ans, elle ne se souvient guère de son dernier voyage en train. Mais ces deux rails rouillés épousant le chaos de la vallée d'Aspe, ne sont pas rien. Il

semble être un cordon enfonçant une brèche dans l'isolement de ce pays de bergers et charrie des wagons d'histoires. Belles ou terribles. Anne Lacoste en a mille en tête. Parce que la graine des Lacoste a été semée à deux pas de la gare. Un petit kilomètre sur lequel elle a usé le cuir de ses souliers. À la sortie d'Accous, au bord de l'ancienne route se dresse l'Estanguet. Une maison simple en crépis gris avec des fleurs aux fenêtres. C'est l'auberge de ses parents. Elle l'a tenue après eux. Alors, la ligne Oloron-Canfranc ouverte en 1928 a rythmé sa vie.

« Avec mon père on prenait le train pour aller chez les marchands de Bedous ramener l'alimentaire, la viande, et à Oloron pour le tabac. Je m'asseyais sur les bancs de bois et je regardais notre belle vallée », raconte-t-elle. C'est le temps des diligences. Des marchands de vin prospectant à dos d'âne. On devine le panache de fumée blanche s'échappant de la locomotive : « Mais non, s'exclame-t-elle, il marchait à l'électricité ! Au même moment on procédait à l'électrification de la vallée ». Cette fée qui autorise quelques sauts de puces côté espagnol.

Aux souvenirs radieux succèdent les heures sombres. Celles de la guerre. Une autre page de l'histoire de la vallée. « On faisait passer ceux qui fuyaient en Espagne. À Cette-Eygun, les Allemands ne surveillaient qu'un côté du train. Alors on faisait monter les gens côté gave, dans la locomotive. Ils ne voyaient rien ». Un pied de nez à l'arbitraire. Mais il laissera des traces. Un oncle et un cousin mourront à Mauthäusen. Coupables d'avoir tendu la main. « C'est comme ça... » Suivra la Libération, les FFI qui ont éclusé le vin blanc - « sans payer » - dont elle ne sait par quel moyen sa famille se l'était procuré. « Heureusement qu'en ce temps il y avait le train. Avec le rationnement je ne sais pas comment on aurait fait. »



La fin du train.

Quand Bedous faisait office de capitale, et que le juge de paix avait son officine à Accous. « On croisait des marchands, des colporteurs, c'est d'ailleurs l'un d'eux qui m'a percé les oreilles. » Et grâce au train, les premiers touristes. « Des Palois, montagnards. Ils venaient escalader les aiguilles d'Ançabère. On les prenait pour des dingues. » La vie est alors rythmée par les six rotations quotidiennes : « On n'avait pas besoin de regarder sa montre ! » Le train indique l'heure mais fait aussi salon : « Ici tout le monde se connaît, on n'est pas nombreux, alors on parlait », en cheminant dans un écrin de verdure. « Il y avait quelques voyageurs mais le train embarquait beaucoup de marchandises ». Pour l'anecdote ce fret, aujourd'hui tant espéré, sonnera le glas de la ligne : « C'était à Pâques en 1970. Le train était passé à l'heure. Subitement, les fenêtres ont tremblé. Un train chargé de plusieurs tonnes de maïs est reparti en arrière. Il a détruit le pont de l'Estanguet. on entendait ce sifflement terrible, il ne s'arrêterait plus ! J'ai entendu le train agoniser. Depuis la maison on a vu les flammes s'élever dans les airs. C'était terrible. » C'é-

tait aussi la fin. Car malgré les promesses, rien n'est venu. Longtemps la vallée a attendu le train du Génie censé réparer la voie et le Pont. « On a commencé à nous dire que c'était une ligne déficitaire, que ça coûtait très cher... Et puis il y avait de plus en plus d'autos... ». Des arguments qui n'ont pas pris une ride.

Anne Lacoste se souvient des années Somport, ses CRS, ses manifestants, le pugilat. Et tout ce petit monde venait souffler dans son auberge. « Je préfère le train aux camions », explique-t-elle. C'est d'ailleurs dans ces années qu'elle puise son dernier souvenir ferroviaire : « Le dernier wagon que j'ai vu dans la vallée, c'est celui ramené par Eric Petétain et ses hirsutes pour l'installer à la gare de Cette-Eygun, rebaptisée la goutte d'eau ». Un autre pan de l'histoire de la vallée, Anne Lacoste en parlerait pendant des heures.

Le président de la SNCF accueilli en vallée d'Aspe

PAR JEAN-JACQUES NICOMETTE. PHOTO GUILLAUME BONNAUD.

Guillaume Pépy, le président de la SNCF, a été invité sur le terrain par Alain Rousset pour discuter de la réouverture de la ligne ferroviaire.



Tout un symbole. Guillaume Pépy, le président de la SNCF, s'est rendu hier en vallée d'Aspe pour faire quelque pas sur le viaduc ferroviaire d'Escot. Il répondait ainsi à l'invitation d'Alain Rousset, le président du Conseil régional,

bien décidé à voir la liaison ferroviaire Pau-Oloron-Canfranc-Saragosse être ouverte un jour dans sa totalité. L'élus aquitain ne cesse en effet de le rappeler depuis des années. « Il suffit de regarder une carte de France pour comprendre que la liaison la plus directe existant entre Bordeaux et Saragosse passe par Canfranc. »

Du fret et des voyageurs

Un axe intéressant à plus d'un titre, souligne-t-il. D'abord parce qu'il permettrait de développer le trafic des voyageurs et des marchandises entre le sud-ouest de la France et une région espagnole où l'on dénombre 20 millions d'habitants. Ensuite, parce que le rail « est un élément de sécurité » par rapport à la noria de camions qui circulent en vallée d'Aspe. Trafic qui a déjà été marqué par huit accidents. Enfin parce qu'une telle liaison ne peut que renforcer l'attrait touristique des Pyrénées en général, et de la vallée d'Aspe en particulier. Alain Rousset ne se résignant pas, au passage, à voir les ronces envahir une ligne ferroviaire ouverte en 1928, fermée en 1970, et qui devrait, selon lui, être inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco.

Tout cela a été rappelé hier par l'intéressé. Il en a été de même pour les efforts financiers déployés par le Conseil régional d'Aquitaine afin de redonner vie à cette ligne, qui s'arrête pour le moment à Oloron, et poussera jusqu'à Bedous fin 2010 ou début 2011. La majorité de ses élus estime qu'une réouverture totale serait un bon moyen de « tester l'intérêt d'un grand tunnel ferroviaire sous les Pyrénées ». En clair, de faire passer par le Béarn cette fameuse traversée centrale permettant de desservir la plateforme logistique de Saragosse, « qui est la plus étendue du continent européen ».

« Courageux » mais prudent

Ces arguments ont été entendus par Guillaume Pépy, dont la venue « courageuse » a été saluée par Alain Rousset. Ce qui n'a pas empêché le président de la SNCF de faire preuve d'une certaine prudence, en rappelant que « la SNCF, ce n'est pas l'État ». Et qu'un groupe de travail, dont il faudra attendre les conclusions, a été constitué sur ce dossier entre la France et l'Espagne. Même si, reconnaît-il, « les choses avancent ». Autre réserve : « C'est Réseau ferré de France qui est propriétaire de la ligne. Et c'est lui qui discute avec les élus et l'État des travaux à engager ». Cela étant, assure Guillaume Pépy, comme on se trouve ici sur un réseau national, il reviendra à la SNCF de l'exploiter. « Je m'engagerai personnellement à le faire, comme cela a été fait sur d'autres lignes ».

L'exemple du « train jaune », vieux de 100 ans et rénové en Languedoc-Roussillon, a été évoqué. « Comme dans les autres vallées de montagne, il y a ici un potentiel intéressant dans un trafic de service public, notamment sur le plan touristique », ajoute-t-il. Sans évacuer pour autant la question du fret ferroviaire : « Nous croyons aux traversées des Pyrénées. Une réouverture de la ligne peut y contribuer ». Même si, s'empresse-t-il d'ajouter, elle ne pourra pas absorber la totalité du fret circulant entre la France et l'Espagne. « Il faut d'autres projets. Le ferroutage appellera des solutions beaucoup plus ambitieuses. » La prudence, toujours.

Canfranc renaîtra-t-elle?

PAR ELISA ARTIGUE-CAZCARRA. PHOTO THIERRY SUIRE.

Alors que les présidents de la région Aquitaine et de la province de l'Aragon se réunissaient, ce week-end, pour célébrer les 100 ans de la percée du tunnel ferroviaire du Somport et faire un nouveau point sur la réouverture de la ligne Pau-Canfranc, « Sud Ouest » a voulu savoir ce que devenait l'ancienne gare internationale.

«Qu'est-ce que c'est que ce truc de fou ? » On l'avoue, c'est la première phrase, certes inélégante, qui nous est venue à l'esprit lorsqu'on a découvert la gare de Canfranc. C'était il y a un peu plus d'un an. Devant l'édifice monumental qui surgit au milieu des montagnes, un petit panneau jaune indiquait des travaux : « Plan de rénovation de la gare internationale de Canfranc, l'Aragon investit des millions », disait-il en substance et en castillan.

Mais à part des grilles de chantier plantées tout autour du bâtiment Belle époque, et empêchant d'y accéder, on ne voyait pas très bien en quoi consistait la « rénovation ». Car tout n'était qu'abandon. Les mois ont passé et on est revenu à Canfranc, la semaine dernière, sous la pluie. Le maire du village de 560 habitants, Fernando Sanchez, nous a ouvert les grilles, accompagné d'Elisa Torrecillas, qui

travaille à l'office de tourisme. Tous deux ont la petite quarantaine et sont nés ici. La gare, ils l'ont vue vivre, agoniser et puis mourir. Elisa était gamine lorsque le trafic ferroviaire s'est arrêté côté français, en 1970, après l'accident du pont de l'Estanguet, scellant la décadence de ce Titanic qui faisait la fierté du roi d'Espagne Alphonse XIII, lors de son inauguration en 1928.

« Tout ne s'est pas arrêté d'un coup. Le Grand Hôtel est resté ouvert jusqu'en 1985. Et puis les magasins ont fermé, les douanes sont parties au début des années 1990. La Poste a suivi. Etc., etc. Jusqu'à l'abandon complet. C'est triste, surtout quand vous avez connu cet endroit avec de la vie. C'était une véritable petite ville », souffle la guide.

La crise balaie les projets

Elle enfonce une clé dans une serrure, glisse avant de la tourner « il va vous falloir de l'imagination » et nous fait entrer dans l'ancien hall de gare. Une pièce vaste au centre de laquelle débouche un souterrain qui se finit en un imposant escalier de marbre blanc, claire malgré les planches clouées à toutes les fenêtres mais totalement vide et sacrément décrépie. Sculptés dans les murs, les blasons du royaume d'Espagne et de la République française sont les rares moulures à résister encore aux assauts du temps.

Le temps a fait son œuvre et n'a trouvé aucun obstacle sur son chemin. L'Espagne avait pourtant des projets pharaoniques pour la gare internationale. Un palace cinq étoiles devait y voir le jour, avec un énorme casino et pléthore de boutiques de luxe. En 2005, l'architecte José Manuel Perez La Torre, connu pour avoir réalisé notamment le musée Pablo Serrano à Saragosse, est choisi pour cette renaiss-

sance qui commence par une protection des lieux. L'énorme toiture en ardoise longue de 240 mètres est entièrement refaite ; l'ensemble du bâtiment est consolidé et barricadé pour mettre un terme aux pillages.

Le chantier dure jusqu'en 2009 et coûte 9 millions d'euros. Le résultat est effroyable : pour éviter que tout ne s'effondre, les deux immenses galeries qui prolongent le hall central et s'étalent sur trois étages ont été vidées et recouvertes d'un coffrage en béton sombre tandis que d'énormes pylônes en ciment ont été posés tous les quatre mètres pour faire office d'étais. On ne voit plus rien des magnifiques lustres, sculptures au plafond et colonnes romantiques. Le site n'a plus bougé depuis trois ans. La faute à la crise financière et économique qui ravage l'Espagne. Elle a stoppé net les ambitions dispendieuses d'hôtel de luxe à la rentabilité d'autant plus incertaine que la fréquentation des stations de ski alentour, Candanchù en tête, s'écroule.

L'Aragon futur propriétaire

Alors la gare est-elle vouée à une mort certaine ? Pas sûr. Un nouveau projet est en gestation depuis les dernières élections provinciales espagnoles, qui ont vu Luisa Fernanda Rudi Ubeda (Parti populaire) prendre la présidence du gouvernement d'Aragon, en juillet 2011.

Plus modeste que son prédécesseur, ce projet associe la province d'Aragon, l'Adif (Administrador de infraestructuras ferroviarias, l'équivalent de RFF en Espagne, qui est propriétaire des murs) et la municipalité de Canfranc.

Il prévoit une résurrection sous la forme de quatre structures différentes et complémentaires : un hôtel de standing « normal », un espace universitaire pour

l'organisation de séminaires, une zone commerciale et la création d'un musée du chemin de fer.

La première étape, le rachat par la région aragonaise de la gare à Adif, au prix cadastral de 350 000 euros, est en passe d'être bouclée. Elle serait même actée, d'après le maire de Canfranc. « Canfranc est un site fabuleux et stratégique tant pour les relations transfrontalières que pour le développement du tourisme vert mais aussi culturel. » Mais pour l'heure, le nouveau projet cherche toujours des investisseurs. « C'est notre patrimoine. Ce serait fou de ne rien en faire. » Ce serait surtout un immense gâchis.

Pau-Canfranc, la renaissance à petits pas

PAR LA RÉDACTION DE PAU. PHOTO DAVID LE DÉODIC.

Aujourd'hui, à Lurbe-Saint Cristau, Alain Rousset, président du Conseil régional, et Alain Autruffe, directeur régional de RFF Aquitaine-Poitou-Charentes, scelleront le début des travaux de rénovation du premier tronçon de la voie ferrée, fermée depuis trente ans.

A défaut de première pierre, ce sera sans doute un vieux rail rouillé qu'Alain Rousset enlèvera cet après-midi à Lurbe-Saint-Christau, en attendant la pose d'un rail neuf. Tout un symbole pour celui qui ferraille depuis quinze ans pour la reprise de la circulation des trains entre Pau et Canfranc, fermée à la suite de l'accident ferroviaire du pont de l'Estanguet, en 1970, à Escot. Ce tronçon initial entre Oloron et Bedous, promis à l'ouverture en mars 2016, est une première marche, gravie non sans mal. "Ces quinze ans de batailles nous ont conduits souvent à argumenter contre Bercy, contre RFF. Le Conseil régional a toujours défendu cette ligne, mais pas comme un caprice", explique Alain Rousset. Le franchissement des Pyrénées, l'alternative aux camions, la valorisation du patrimoine naturel et fer-

roviaire, la portée touristique et économique de cette voie ont toujours été ses leit-motifs. "C'est une ligne en pierre taillée rare en Europe. On pourrait envisager de la proposer à l'Unesco pour la classer au patrimoine mondial", poursuit l'élu, qui a en tête le joli succès du train jaune en Cerdagne.

Le projet a toujours eu ses défenseurs en Béarn, à commencer par les écologistes et les adhérents de l'association Creloc – même François Bayrou s'est récemment dit favorable à la ligne. Les déboires récents de la nationale 134 ont ajouté de l'eau à leur moulin. Mais il a aussi ses détracteurs. "Trop cher, impossible et peu prisé des Espagnols", peut-on entendre ça et là. "Impossible ? Mais comment font les Suisses et les Autrichiens avec leurs pentes ! Trop cher ? Mais on reproche souvent aux politiques de ne pas tenir leurs promesses. On assume et, pour le second tronçon, j'espère que l'Europe nous aidera", estime Alain Rousset.

Côté espagnol, le directeur de la fondation Transpirenacia, Bruno Catalán, et une délégation de la Coordination pour la réouverture du Canfranc (Crefco) seront présents à l'inauguration des travaux, mais il n'y aura pas de représentant de la présidence de l'Aragon, en raison d'une séance plénière au Parlement. Le maire de Canfranc, en revanche, sera là.

"Pas des bonnets rouges"

Le chantier démarrera donc de Lurbe-Saint-Cristau, où s'installera sa base logistique. Il doit permettre de créer une cinquantaine d'emplois. L'installation à Lurbe se justifie notamment par la proximité avec le gros chantier de terrassement prévu au Lagnos (Asasp), où doit être supprimé un passage à niveau. En conclure que le maire de Lurbe est un fan de la réouverture serait pour le moins excessif...

"Ça fait quarante-cinq ans qu'on est dans le vague", dit-il. "J'espère qu'on va prendre en compte les populations riveraines, si on doit avoir un jour 40 trains dans un sens, 40 dans l'autre..." Il rappelle qu'avant 1970 le trafic était de "sept ou huit trains par jour, pas plus".

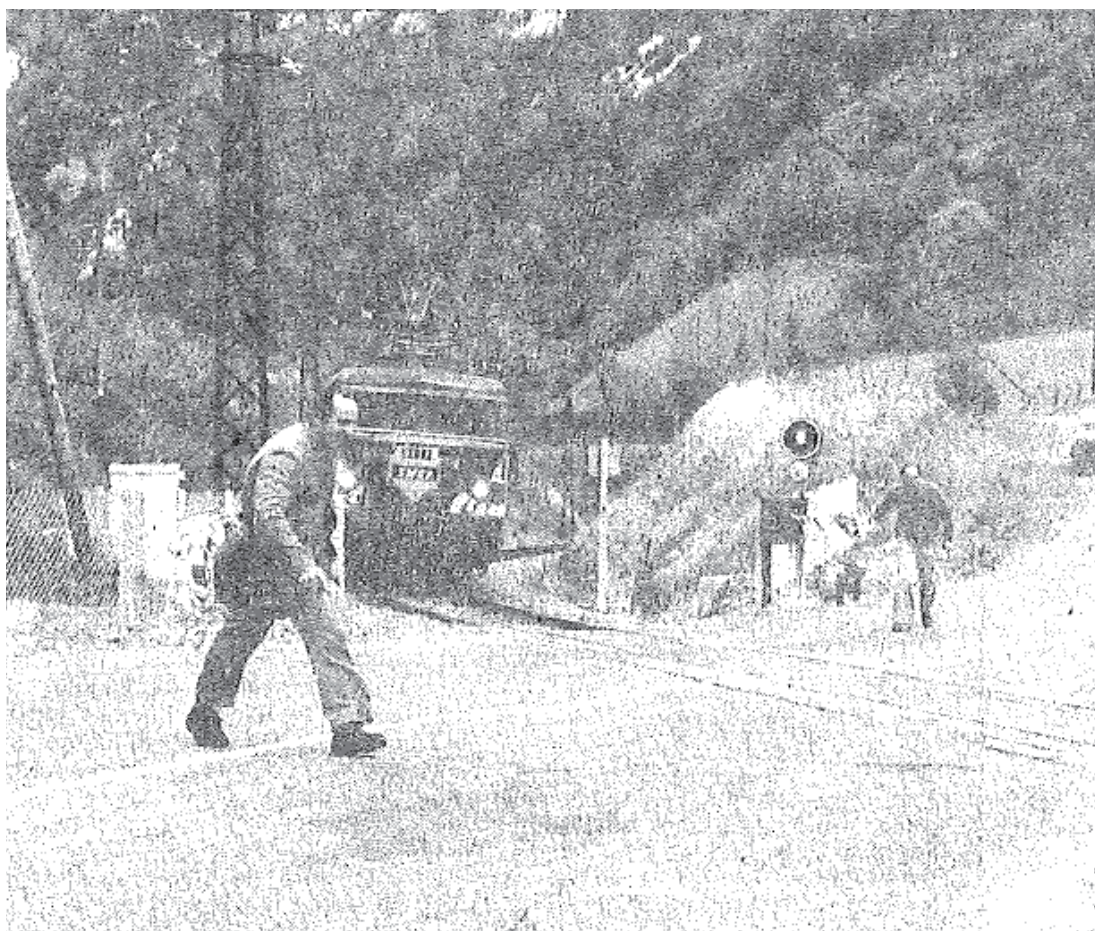
"On n'est pas des Bonnets rouges !" Georges Manaut, son coprésident, démentait hier les rumeurs selon lesquelles l'association des opposants à la réouverture (Croc) se manifesterait énergiquement aujourd'hui. Son antienne : l'Europe et l'État français n'apportent aucune contribution à ce projet, qu'il chiffre pour sa part à 136 millions d'euros TTC. Et non à 88 ou à 102 millions, comme il dit l'avoir entendu dans la bouche du responsable régional de RFF à deux mois d'intervalle. Sa question : comment se justifie la remise en service d'un train, sur un parcours (Oloron-Bedous) où les passagers de l'actuel autobus se comptent sur les doigts d'une main ? Sachant, qui plus est, que le train ne s'arrêtera qu'à Lurbe-Saint-Christau et Bidos.

"Coquelets de village"

La pétition du Croc a recueilli 550 signatures, selon M. Manaut. Les opposants se recrutent au premier chef parmi la centaine d'habitations riveraines de la ligne, entre Oloron et Bedous. Quant aux maires dont les municipalités, durant la campagne, se sont opposées à la voie ferrée tant que leur commune n'obtiendrait pas leur déviation routière (Gurmançon, Asasp, Agnos, Urdos), Georges Manaut les traite de coquelets de village...

Le maire de Bidos est totalement opposé à la réouverture de cette ligne. Il l'avait confié à "Sud Ouest" le 17 septembre. "Quand il manque de l'argent tant

au niveau national que départemental, je ne comprends pas qu'ici on puisse le jeter par les fenêtres." André Paillas s'en agace : "On a mis quarante ans pour aller jusqu'à Bedous, on mettra quarante ans pour arriver à Canfranc !"



12 JUIN 2016

La vallée d'Aspe réapprend à vivre au rythme du train

PAR THIBAUT SEURIN. PHOTOS DAVID LE DEODIC

Quarante ans après avoir déserté ce secteur du Haut Béarn, le chemin de fer fera son retour le dimanche 26 juin 2016. D'Oloron jusqu'à Bedous en passant par Gurmençon et Sarrance, rencontres en bord de voies avec ses riverains d'aujourd'hui et d'hier.

Il arrive tout sourire, haussant sa moustache blanche et ses cheveux blonds clairsemés. Gilbert Loustau habite la maison de halte, à Gurmençon. Une bâtisse en angle, blanche aux volets rouges. Si le train ne s'y arrête plus, la voie ferrée va convoier à nouveau vers la vallée d'Aspe sous les yeux de cet ancien cheminot, trente-six ans de rail. "Quand j'ai acheté ici, en 1995, je ne savais pas trop si la ligne allait repartir, se souvient le Béarnais. Mais la SNCF m'avait quand même donné 5 000 francs pour enterrer mes conduites de gaz et de téléphone à 2 mètres sous la voie. Car c'est un axe européen, et on n'y fait pas n'importe quoi. "

Un projet de vélo sur rail a existé pendant un temps, avant la réhabilitation de la ligne décidée par le Conseil régional. C'est bien le train qui revient en Haut Béarn. L'arrivée de ce nouveau voisin n'inquiète pas Gilbert Loustau. "Avec les rails

de dernière génération, soudés les uns aux autres, plus besoin de joints. C'est devenu très silencieux." Terminé le "tac-tac" cadencé des convois d'antan. Ce qui sera perdu en charme sera gagné en confort pour les riverains, dont certains ont connu les heures glorieuses du chemin de fer aspois. Janine Audap-Loustau avait 26 ans quand elle a quitté la maison de sa mère. Justement, la halte de Gurmençon.

"Elle est arrivée dans les années 1950 pour s'en occuper et vendre les billets, témoigne l'habitante de Sarrance. Il fallait pousser les barrières de manière latérale, ce n'était pas le mécanisme d'aujourd'hui." Mariée à un forgeron, Janine Audap-Loustau a une vue imprenable en surplomb de la voie ferrée et de son ballast impeccable. Pour elle, le retour du train est un "grand plaisir", même si les travaux ont été éprouvants.

Un train contre l'exode

"C'est toute ma jeunesse : la chasse aux lézards, les jeux d'équilibre sur le rail, à celui qui tombe en premier. Mais c'est aussi les souvenirs de chattes écrasées. C'était terrible." Au fond de sa mémoire, Janine Audap-Loustau garde tout particulièrement un incident. "J'avais environ 13 ans lorsqu'un train a déraillé. Il n'est pas tombé, mais cela a fait un boucan épouvantable. Un choc à en faire bouger la maison."

Les habitants de la vallée se souviennent également des voyages sur la ligne. "À la fin des années 1960, je prenais le train chaque lundi et samedi matin", se remémore Monique Cassou, à Bedous. Elle a longtemps habité dans une maison du parc naturel, en bord de voie. "J'étais au lycée et avais mon appartement. Il y avait également beaucoup d'ouvriers, des apprentis de Turbomeca." Quant à savoir au-

jourd'hui si la réhabilitation est une bonne chose, "j'attends de voir", confie prudemment la retraitée. "Mais l'autre jour un ami a soulevé un argument intéressant. C'est l'exode total, plus de travail, plus de jeunes. Aujourd'hui, voilà au moins quelque chose qui revient. On ne va pas s'en plaindre. Je pense qu'il n'a pas tort."

Le point de vue n'est pas partagé par tous le long du tronçon. Au fond d'un lotissement, à l'entrée de Bedous, le jardin de Patrick Petriat domine la voie ferrée. "Pourquoi faire une ligne alors que le bus entre Oloron et Bedous ne compte que deux ou trois passagers chaque jour ? Je veux bien qu'on fasse du fret jusqu'en Espagne. Mais, d'abord, il va falloir continuer la ligne. Sans oublier que les rames roulent au diesel, ce n'est pas très écologique." Cet ancien gendarme juge qu'"on ne nous dit pas tout dans cette affaire". Et, pour lui, il ne s'agit pas tellement de nuisances. Après tout, elles ne feront que s'ajouter à celle de la déviation de Bedous et son lot de voitures et de camions. "Comme l'a dit un adjoint au maire, la moitié des locaux sont contre, et l'autre s'en fiche", ajoute Patrick Petriat, décidément pas emballé par le retour du trafic ferroviaire.

Un peu plus loin, à l'approche de la gare de Bedous, une petite maison blanche. Sur le porche, Marie-Madeleine Illion attend de voir passer les convois et s'en félicite. "Cela ne fera pas davantage de bruit que la route", estime cette Bretonne, arrivée en vallée d'Aspe en 2008 avec son mari. Un coup de cœur pour le Béarn, découvert alors que leur fille rendait visite à sa correspondante espagnole, il y a trente-six ans. "Ce n'est pas gênant, le train va mettre un peu d'ambiance. Nous prenons déjà le TER depuis Oloron pour aller jusqu'à Pau. Ce sera toujours ça de moins à faire en voiture."

Le couple Illion ne se précipitera pas le 26 juin, jour de la mise en circulation, comme on laisse passer le premier train, un peu bondé. Avec l'espoir de pouvoir un jour l'emprunter pour rendre visite à leur fille. Mariée à un Espagnol, elle habite à Huesca, de l'autre côté des Pyrénées. Il faudra attendre encore un peu et voir quelques michelines buter sur le heurtoir en gare de Bedous.



Et maintenant, le fret en question

PAR THIBAULT SEURIN.

Alors que la circulation a repris entre Oloron et Bedous le 26 juin 2016, se pose désormais la question de la poursuite jusqu'en Espagne.

Le 27 mai dernier, le président de la Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Char-entes, Alain Rousset, évoquait en séance plénière la liaison ferroviaire entre Aquitaine et Aragon. "Il faut savoir que Saragosse est le principal nœud ferroviaire et centre d'éclatement des marchandises d'Espagne. Il y a un véritable enjeu." À terme, la Région envisage un trafic annuel à 1,5 million de tonnes sur la Pau-Canfranc, soit l'équivalent de la moitié des échanges ferroviaires actuels entre la France et l'Espagne. " L'axe Saragosse/Canfranc/Pau permet l'organisation du fret malgré l'existence de pentes, assure Robert Claraco, du cabinet d'études Claraco, spécialisé dans le transport de marchandises par le rail. Il y a des trafics qui sont historiques entre les deux bassins, notamment les céréales et les produits chimiques, avec les usines implantées sur le bassin de Lacq." Contacté par "Sud Ouest", le Conseil régional ne semble pourtant pas miser sur un transport de produits dangereux, mais préfère insister sur celui des granulats et dérivés de roches.

Contrainte de topographie

En attendant, une chose est sûre : le report modal est exclu sur l'éventuelle liaison Pau/Canfranc. Le terrain de haute montagne et son tunnel hélicoïdal du Somport éliminent la possibilité de disposer des camions directement sur le rail. Il faudra se contenter d'un transport de marchandises "en vrac". Une contrainte de topographie qui va également limiter le chargement. D'après les experts, difficile d'aller au-delà de 700 tonnes par convoi, machine et chargement compris, sur un tronçon réhabilité entre Bedous et Canfranc. "L'armement installé en vallée d'Aspe est de qualité moyenne dans ses composants, précise Robert Claraco. Au prix qui a été payé par la Région, on aurait pu y mettre des éléments d'armements lourds qui puissent préserver l'avenir d'un fret intensif vers Canfranc. Aujourd'hui, c'est une voie pour faire monter quelques trains de fret et quelques trains de voyageurs."

Un ancien de SNCF Réseau, actuellement consultant, va plus loin dans l'analyse. Selon lui, " le surplus de traction pour faire le train à partir de Bedous va générer un surcoût très important. Pour un poids deux fois moins inférieur à la normale, le transport représentera jusqu'à 2,5 fois le coût. Je ne sais pas quel opérateur acceptera d'y aller. "

Une difficulté à laquelle s'ajoute le contexte général, celui de la concurrence féroce du transport routier. Les défenseurs du rail ne manqueront pas de militer pour l'instauration de nouvelles taxations, notamment à l'entrée du tunnel du Somport. En espérant qu'elles ne subissent pas le même sort que le projet d'éco-taxe.

"Notre objectif politique est clair, assure le vice-président de la Région en charge des transports, Renaud Lagrave. Nous voulons rouvrir cette voie pour les

voyageurs, mais aussi pour du fret. Il est crucial de reporter le trafic routier sur le rail, et s'il faut prendre en compte l'avis des experts pour cela, nous en tiendrons compte. Je pense que nous sommes sur un axe tout à fait complémentaire avec les axes rhodanien et atlantique." Un avis que semble partager Bernard Claraco : "La liaison par la vallée d'Aspe peut avoir des atouts. Elle permettrait de raccourcir la distance entre Paris et Madrid. L'autre avantage serait d'avoir des prix de sillons (taxe payée par les opérateurs de fret à la SNCF) plus intéressants. Mais pour cela il faudra un trafic dense, massif et répétitif."



Pour toute remarque concernant cet ouvrage,
écrivez à supplements@sudouest.fr.

Vous pouvez également contacter la Documentation du journal :
doc@sudouest.fr

Édité par la SA de presse et d'édition du Sud-Ouest (SAPESO),
société anonyme à conseil d'administration au capital de 268 400 €.
Siège social : 23 quai des Queyries, 33094 Bordeaux Cedex. Tél. 05 35 31 31 31.

Président directeur général : Olivier Gerolami.
Directeur général délégué, directeur de la publication : Patrick Venries.

Réalisation : Agence de développement
avec le centre de documentation du journal Sud Ouest.

Numéro de commission paritaire : CPPAP 0612K. Dépôt légal : à parution.

Textes et photos par la rédaction du journal Sud Ouest.