

# La lettre d'automne

Septembre 2020



## Éditorial

### LE SYNDROME DE L'ABANDON, LE SOUFFLE DU RENOUVEAU.

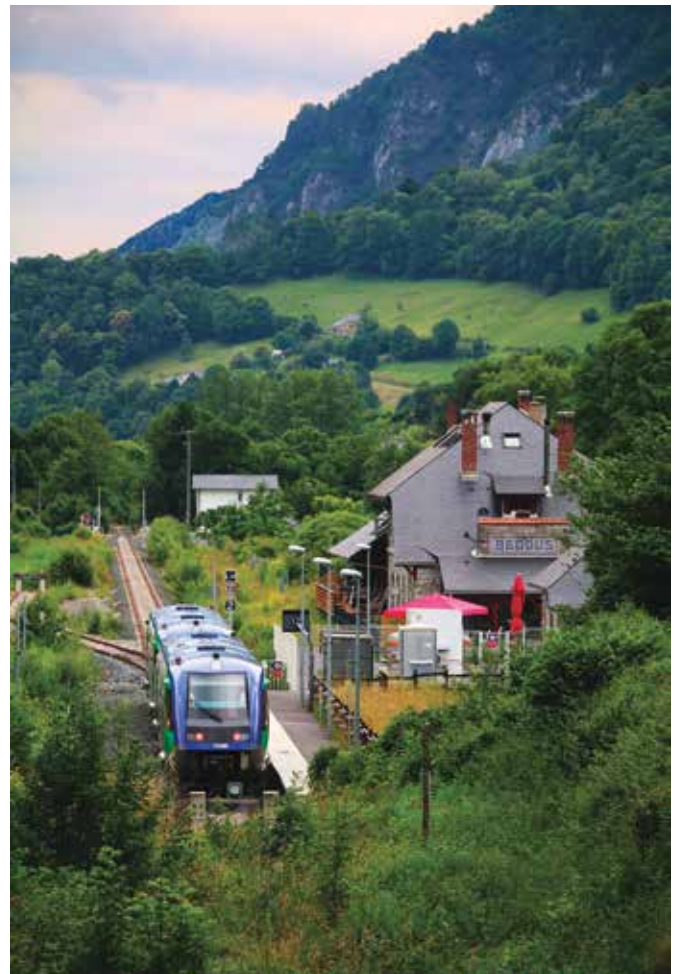
La pandémie du coronavirus est passée sur le Canfranc de Pau à Saragosse, tout comme elle a déferlé sur la Terre entière, révélant crûment et simultanément les fragilités, les failles et l'interdépendance des espaces, des sociétés, des territoires, ceux des Pyrénées en particulier.

On a pu parler de guerre devant l'invasion épidémique. C'est en partie exact dans la mesure où les guerres constituent autant « d'accélérateur(s) de l'histoire ». Et de retrouver amplifiées à l'extrême les carences, les problèmes, les enjeux liés à la remise en service du transpyrénéen Pau-Canfranc-Saragosse. La desserte ferroviaire entre Pau et Bedous a été interrompue pendant quatre-vingt-trois très longs jours. Bien entendu pour cause de coronavirus au début, mais ensuite par abandon pur et simple. Alors que sur Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port les trains ont circulé à nouveau dès le mois de mai, il a fallu attendre le 9 juin pour voir arriver à nouveau le train à Bedous. Il n'en fut pas de même à Canfranc où les Espagnols ont maintenu la liaison depuis Saragosse. Un tel épisode, à la fois pathétique et inquiétant, révèle l'impéritie et, peut-être même, le mépris de l'exploitant, le désintérêt des acteurs politiques locaux. Un seul a pris le temps de répondre à la lettre envoyée, à ce sujet, aux principaux responsables politiques du territoire. Et de mesurer ainsi l'ampleur du « deux poids-deux mesures » à l'intérieur d'un même département.

Mais les bonnes nouvelles continuent de s'enchaîner. Nous savons que les études en cours, aussi bien pour la réouverture des 33 km encore fermés entre Bedous et Canfranc que pour la gestion de la ligne dans son ensemble, se poursuivent. Le CRÉLOC a ainsi pris connaissance de l'étude du cabinet INECO, validée aussi bien par SNCF-Réseau, ADIF, Aragon que Nouvelle Aquitaine, avec nombre des points positifs, malgré quelques frilosités. Toutes ces études préalables devraient sortir à la fin de 2020. De plus, l'aspiration à verdir l'économie s'impose dorénavant face aux ruptures provoquées par la pandémie. Un vaste plan de relance du ferroviaire se prépare en France dont les objectifs cadrent avec la remise en service Bedous-Canfranc.

Par ailleurs une alternative de surgir là où on ne l'attendait pas, entre Bordeaux et Lyon où RAILCOOP, une nouvelle entité coopérative et participative se propose d'exploiter une liaison fret et passagers entre les deux villes, se promettant, en même temps, de possibles extensions sur d'autres relations. Pourquoi pas le Canfranc ?

Alain Cazenave-Piarrot  
Président du CRÉLOC.



19 juin 2020. Tranquillité retrouvée en gare de Bedous.  
Un autorail X73500 s'apprête à descendre sur Pau.  
Photo Gérard Lopez - CRÉLOC.

### **Le pacte vert de l'Union Européenne : une chance pour Pau-Canfranc-Saragosse.**

**Le Pacte vert (ou "Green Deal") de l'Union Européenne annoncé le 14 janvier 2020 tombe à pic. Les études lourdes engagées début 2019 (12 millions d'€) pour Pau-Saragosse vont enfin sortir et exiger des arbitrages et des décisions politiques. L'année 2021 s'annonce donc décisive.**

Le mécanisme du Pacte vert pour réorienter l'économie et la société vers un développement durable se veut à la hauteur des enjeux climatiques, environnementaux, sanitaires et sociaux. Il s'agit de réduire de 40 % d'ici à 2030 les Gaz à effet de serre, les GES. Pour ce faire, il prévoit d'investir 260 milliards par an : public + privé. L'Union européenne procédera par des investissements directs, par des prêts et par des mécanismes de garantie des actions entreprises. D'ici la fin 2020, le Parlement européen doit définir et adopter des critères et objectifs « verts » qui seront obligatoires dans les politiques des différents secteurs, dans les budgets, dans les appels d'offres.

De nouveaux mécanismes se mettent en place : en France, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) souhaite multiplier par deux la part du fret ferroviaire d'ici 2030. Il s'agit, pour le rail, de passer de 9 % des transports terrestres à 18 %. Le but est de décarboner les transports de surface qui représentent en France 29 % des émissions de GES. On sait la difficulté que cela représente pour une SNCF qui avait pris l'habitude de se couper de ses clients, abandonnant les embranchements particuliers, envoyant à la casse des milliers de wagons. Mais la filière fret ferroviaire français s'est rassemblée au printemps dans l'association 4F (Fret SNCF compris !) et elle se dit prête à relever le défi.

En France toujours, les 150 propositions de la Convention citoyenne sont en grande partie validées par un gouvernement qui annonce vouloir rétablir des lignes ferroviaires. Toutefois les subventions à la voiture électrique se poursuivent. Il faudra

trancher ! Le 20 mai 2020, un Plan de sortie de crise avec 34 mesures « pour produire et consommer autrement » a été proposé par des associations (Greenpeace, Attac), que l'on n'avait pas l'habitude de voir travailler avec la CGT. L'heure des remises en question a sonné.

Au CRÉLOC, nous sommes convaincus que le projet de réouverture du Canfranc s'inscrit parfaitement dans ce vaste mouvement en faveur d'une économie et d'une société désormais pleinement responsables du patrimoine naturel. La richesse environnementale de la vallée d'Aspe mérite d'être vraiment protégée et mise en valeur. Les paysages, la biodiversité, les espèces doivent être préservées. Seul un tourisme de qualité sera à même de conforter le renouveau économique. Le report modal du fret routier vers le rail : voilà ce que tout le monde attend dorénavant.

Nous en sommes à 600 camions, certains jours, en Aspe. Si les coûts réels du transport routier étaient intégrés, le ferroviaire apparaîtrait aussitôt comme le mieux-disant. Mais la pollution, les accidents, les dégâts sur le gave et l'impact social sur les habitants de la vallée d'Aspe ne sont jamais comptabilisés. L'arrêté municipal conjoint de neuf maires de la vallée d'Aspe (3 juin 2019) interdisant le transit des poids lourds transportant des matières dangereuses a été attaqué par le Préfet. Dans les Alpes Maritimes, les élus de la vallée de la Roya sont allés plus loin. Au seul motif de la sécurité, ils ont obtenu l'interdiction de tous les camions par la route RD 6024 qui relie Brigue-Tende à Cuneo, en Italie (arrêté du 1er septembre 2017). D'autant que, là aussi, il existe une ligne de chemin de fer internationale avec trois tunnels hélicoïdaux. Et les camionneurs italiens qui ont perdu au tribunal administratif français acceptent de passer par la côte, par Vintimille pour parcourir Cuneo-Nice ! Le camion de chlorite de soude tombé au Gave à Borce (27 août 2018) allait de Sabiñanigo à la Ruhr. Le passage par les autoroutes et Irún ne nécessitait que 10 % de plus de km. L'étude SYSTRA sur le Canfranc préconisait un péage pour les camions afin de financer la réouverture de la ligne. Tôt ou tard

il faudra admettre que lutter contre le dérèglement climatique implique des choix !

Trains diesel ou traction électrique ? Voilà un choix essentiel ! Pour des raisons techniques et environnementales évidentes, le CRÉLOC préconise la traction électrique. Une telle option est certes plus coûteuse à l'investissement : 1 million d'euros en plus au km. Mais elle permet ensuite des coûts de fonctionnement bien moindres. La souplesse et l'efficacité de la traction électrique constituent un point fort du projet. Le recours au 25 000 Volts, on le sait, nécessite une caténaire de faible calibre et seulement une ou deux sous-stations pour la partie française. L'alimentation de départ, en 200 000 volts, pourrait venir ou bien d'Espagne, ou bien d'Os-Marsillon, à 18 km de la ligne. Telle est la problématique pour accéder à une économie décarbonée. N'oublions pas que, dès 1928, la ligne de Canfranc a fonctionné en 1500 Volts continus grâce aux centrales électriques de la vallée d'Aspe. On a pu parler d'une véritable « suissification des Pyrénées » : ainsi le train montait à Cauterets dès 1897, avec du 750 volts, sur une pente à 8 %. Aujourd'hui, 120 ans plus tard, c'est une nouvelle étape qui s'impose, et ceci pour l'Europe entière. Il s'agit bel et bien de réconcilier économie et écologie.

Les études sont maintenant bouclées. Le dossier Pau-Canfranc-Saragosse doit être porté pour ce qu'il est : un cas d'école exemplaire au niveau européen, une opportunité pour le report modal en faveur du rail, une chance pour nos deux pays au moment même où l'Europe déclare que 2021 sera « l'année du rail ».

Michel Rodes et Jean-Luc Palacio.

## Une coopération transfrontalière exemplaire : le Léman Express

Genève, vous connaissez : c'est là que le CRÉLOC dissimule ses avoirs ! Un peu plus au Sud, ce sont Annemasse, Évian, Annecy, Saint-Gervais... villes savoyardes hautement touristiques.

Dès 1850, il était prévu de raccorder Annemasse à la gare principale de Genève : Genève-Cornavin. Deux tronçons seulement furent réalisés : d'abord Annemasse – Genève Eaux Vives (à l'époque petite gare des faubourgs) en 1888, ensuite Cornavin –La Praille en 1949. Nous ne traiterons pas ici de leur histoire, marquée d'événements heureux (électrification) et malheureux (fermetures). Le maillon manquant – La Praille-Genève Eaux Vives – donna lieu à la réactivation d'un projet de raccordement genevois intégral désigné par l'acronyme CEVA (Cornavin-Eaux Vives-Annemasse), datant de 1912. Cet ultime maillon international vient d'être achevé en décembre 2019, soit 107 ans plus tard !!! Saluons l'acharnement et le travail de tous les visionnaires : hommes politiques, associations et particuliers franco-suisses qui portèrent le projet.

## Quelles sont les principales caractéristiques de CEVA ?

- Double-voie de 16 km sur l'intégralité du parcours Genève-Cornavin-Annemasse ;
  - Tunnel et tranchées couvertes sur 10 km à cause de zones fortement urbanisées à traverser, donc à protéger aussi bien des nuisances sonores que du grignotage de l'espace public ;
  - Voie sans ballast et posée sur dalles flottantes, pour atténuer le bruit de la circulation des trains ;
  - Électrification standard suisse en 15 kV ;
  - Rampe maximum de 2,9 % ;
  - Deux gares et 3 haltes nouvelles ;
  - Investissement de 1,7 milliard d'€ (85 % apportés par la Suisse, 15 % par la France), non compris l'achat des trains dédiés à cette desserte.
- Quelles sont les principales caractéristiques de l'exploitation ?
- Un produit commun dénommé « Léman Express », exploité par les CFF (Chemins de Fer Fédéraux suisses) et la SNCF regroupés au sein de l'opérateur Lémanis ;
  - Six lignes « Léman Express » dont 5 traversent la frontière, comprenant également la desserte de l'aéroport de Genève ;



- 45 gares dans un rayon de 60 km autour de Genève (1 million d'habitants) ;
- 240 trains par jour avec une fréquence moyenne de 6 trains par heure au cœur du réseau ;
- Interopérabilité des automotrices Régiolis Z 31500 de la SNCF et des Flirt 522 & Kiss 511 (à 2 niveaux) des CFF.

Le Léman Express constitue assurément, un très bel exemple de coopération transfrontalière, dont la réouverture de Pau-Zaragoza doit s'inspirer sans plus tarder.

François Rebillard.



*En gare d'Annemasse en février 2020 : deux automotrices arborant la même livrée du Léman Express, une Régiolis de la SNCF et une Flirt des CFF. Photo Christophe Masse.*

## **Pau-Lourdes-Saragosse : une ligne ferroviaire à haut potentiel touristique**

Quand on évoque la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse, pour le trafic voyageurs, mieux vaut parler de Tarbes-Lourdes-Pau-Saragosse.

En effet, Lourdes, le 4e lieu de pèlerinage catholique mondial, est situé à seulement 45 km de Pau. Cela explique la grande capacité hôtelière de Lourdes : 144 hôtels, plus de 32 000 lits, en 2015. Si le nombre de visiteurs a baissé avant même la crise sanitaire (5 millions en 2010, dont 22 % d'Italiens qui, pour beaucoup, arrivent en train, et 7 % d'Espagnols, qui pourraient arriver par le Pau-Canfranc), il est permis d'espérer qu'il redevienne conséquent. Si le Domaine de la Grotte constitue le vrai cœur de Lourdes, le Château des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, qui abrite le Musée pyrénéen, est digne d'intérêt.

Jetons maintenant l'œil sur la capacité d'accueil à proximité de la partie béarnaise de la ligne. Commençons par Pau. La capitale du Béarn, possède son château, berceau d'Henri IV, un panorama remarquable sur les Pyrénées, des musées (Bernadotte, Beaux -Arts). En 2018, 1,5 millions de touristes, dont 43 % venaient d'Espagne, sont passés dans l'agglomération paloise ; ils ont pu dormir dans les 44 hôtels, les 143 meublés de tourisme, les 22 chambres d'hôtes ou les 4 campings de « l'agglomération ». Les retombées économiques estimées se sont élevées à 229 240 467 euros.

Passons en Haut-Béarn : Oloron, son église et sa cathédrale romanes, possède une capacité hôtelière non négligeable avec 105 chambres auxquelles s'ajoutent 120 places en camping.

Si la vallée d'Aspe n'a pas beaucoup d'hôtels, l'offre est complétée par quelques chambres d'hôtes (Bedous, Cette-Eygun) et surtout un nombre conséquent de gîtes, souvent situés près de la voie ferrée à Accous, Bedous, Sarrance ou Osse-en-Aspe.

Passé le tunnel, le dépaysement est total. Canfranc, sa gare internationale et ses commerces qui attirent les touristes du nord des Pyrénées et surtout les Espagnols, attirés par les sports de grimpe, de glisse et la fraîcheur montagnarde. La ville a accueilli près de 40 000 visiteurs en 2019. La transformation d'une partie de la gare en chambres « haut de gamme » (90) augmentera sensiblement une attractivité déjà importante.

Située au pied des Pyrénées aragonaises, Jaca avec sa cathédrale, sa patinoire, sa citadelle, passe de 13 000 habitants à près de 50 000 en haute saison touristique.

La capitale du Haut-Aragon, Huesca, 53 000 habitants, jumelée avec Tarbes, présente un solide intérêt touristique avec une très belle cathédrale gothique, et ses anciens quartiers tout autour. Mais surtout, elle se situe à proximité de sites magnifiques : Mallos de Riglos, château de Loarre,

Sierra de Guara. Ses 18 hôtels permettent de loger près de 1 100 personnes.

Enfin, à l'autre extrémité de la ligne, Saragosse, 675 000 habitants en 2019, capitale de l'Aragon, ville de congrès, constitue la plaque tournante du nord-est de l'Espagne, le point de transit de la ligne ferroviaire à grande vitesse AVE qui relie Madrid et Barcelone ; d'autres relations concernent les régions du nord de l'Espagne avec celles de la façade méditerranéenne (Pays valencien, Catalogne). La basilique de Nuestra Señora del Pilar est le centre d'un pèlerinage réputé ; le pont de pierre sur l'Ebre

et le palais de la Aljaferia sont également dignes d'intérêt. La ville a accueilli plus de 1,18 millions de touristes l'an dernier.

Une capacité d'accueil importante, des paysages et des monuments variés et magnifiques, des restaurants de qualité, auxquels pourra s'ajouter une politique dynamique de promotion touristique, permettront de faire du Canfranc une ligne exemplaire pour un tourisme du XXI<sup>e</sup> siècle, respectueux de l'environnement.

Bernard Cazenave.

---

## De l'importance de la signalisation ferroviaire sur les lignes à voie unique

Dans le courant des années 1990, la région Alsace a procédé à l'expérimentation de la prise en charge des transports ferroviaires régionaux (TER). L'expérience concluante a été généralisée au début des années 2000, les Régions prenant à leur charge les TER. Il s'agissait bien d'une révolution allant dans le sens de la décentralisation. À ce jour on pourrait d'ailleurs opérer un classement qualitatif des régions dans le domaine des TER. À ce titre, il convient de relever les efforts qui sont consentis en termes financiers par la Région Nouvelle Aquitaine, même si l'exploitant SNCF malgré des efforts avérés connaît encore parfois quelques difficultés (recrutement de personnel, régularité, trains parfois supprimés).

Dès leur « prise de pouvoir », les Régions se sont efforcées de donner une image moderne et attractive du TER. À cet effet, la quasi-totalité du parc de matériel roulant a été renouvelée. L'initiative, bien qu'appréciée des usagers, ne leur a pas apporté pour autant entière satisfaction. En effet, les voies parcourues par les TER présentaient des caractéristiques d'usure qui ne permettaient pas d'amélioration sensible des temps de parcours. À titre de comparaison, quel serait l'intérêt de rouler en Ferrari en ville alors qu'une vieille « deux chevaux » vous rendrait le même service ?

Voilà bien ce qui s'est produit. Le voyageur disposait d'un meilleur confort, sans pour autant observer

d'amélioration sensible des temps de parcours, ni du nombre de trains disponibles. En outre, le mauvais état des voies contribuait à une fatigue précoce des organes mécaniques des trains.

À partir de 2010, un constat de carence des voies sur de nombreuses lignes a conduit la SNCF à engager un plan d'urgence de rénovation du réseau, plan qui est encore loin d'aboutir en 2020.

Les Régions entendaient bien rendre les TER plus attractifs dès lors que les voies seraient réhabilitées. En dépit des améliorations de temps de trajet qui ont été observées sur les lignes rénovées, le problème demeure entier si l'on considère l'offre de transport qui n'a réellement pu évoluer qu'à la marge. En effet, de nombreuses lignes TER sont à voie unique et ne disposent que d'équipements de signalisation obsolètes inaptés à faire évoluer le nombre de trains pouvant circuler en ligne. Le bilan pour l'usager ne se traduit dès lors que par une modeste amélioration des temps de parcours.

Comment donc accroître la capacité de transport (le nombre de trains) circulant en ligne ? Sur les nombreuses lignes à voie unique, il est pour cela nécessaire :

- De remettre en service certaines gares de croisement qui ont été supprimées ;
- D'installer de nouveaux postes de signalisation opérés à distance, l'opérateur disposant des commandes de l'ensemble des postes de signalisation de la ligne.

À titre d'exemple, une ligne à voie unique dotée de suffisamment de gares de croisement et d'une signalisation moderne commandée à distance, permet d'acheminer de l'ordre de 70 trains quotidiens ! La vraie révolution ferroviaire sur les lignes à voie unique n'interviendra que si l'on veut bien se doter des équipements de signalisation moderne adéquats, à l'image de ce que nos voisins suisses ont su réaliser de longue date sur de telles lignes.

Pour conclure, le contre-exemple de ce qu'il convient d'éviter de faire sur les lignes à voie unique c'est : « la circulation en navette ». On s'affranchit ainsi des

gares de croisement et des postes de signalisation, pour n'autoriser la circulation que d'un seul train en ligne assurant une succession d'allers et retours... On en déduit combien le service offert aux usagers devient alors squelettique et dissuasif. Voilà quelques années, un très haut dirigeant de SNCF Réseau défendait ce mode d'exploitation certes très économique, mais totalement dénué d'attractivité... Fort heureusement, la nouvelle direction consciente des efforts à consentir pour développer le transport ferroviaire, ne fait pas sienne une telle proposition.

Jean-Pierre Soustre.

## Reportages

### Visite du Ministre des Transports espagnol - Canfranc, 4 juillet 2020

Dès 11 h 30, six représentants de la CREFCO et deux du CRÉLOC se retrouvaient devant la gare de Canfranc-Estación pour déployer leurs banderoles et drapeaux respectifs. La Guardia Civil nous avait assuré de sa bienveillance compte tenu de la notoriété de nos associations. À midi, les voitures officielles arrivent conduisant le Ministre espagnol des Transports José Luis Ábalos, accompagné notamment de la Présidente de l'ADIF (l'administrateur de l'infrastructure ferroviaire de la RENFE), Isabel Pardo de Vera, du Président du gouvernement d'Aragón, Javier Lambán, et du Ministre régional des Transports, José Luis Soro. Le maire de Canfranc Fernando Sánchez était absent, confiné à son domicile par mesure de précaution. Tandis que nous scandions "Reapertura", le ministre s'est avancé vers nous.

À la question préparée par nos deux associations sur l'intérêt de Madrid pour la réouverture, le Ministre a répondu que sa présence ici à Canfranc témoignait de l'attention que porte le gouvernement espagnol à la ligne Zaragoza-Pau. Cet intérêt se traduira, à très court terme, par une nouvelle réunion quadripartite (España, France, Aragón et Nouvelle-Aquitaine), aux environs du 20 septembre prochain, sans doute à Madrid.

Puis vint le temps de la visite de chantier ouverte à une quarantaine de personnes (élus, entreprises et presse), en zones non accessibles au public actuellement. Trois prises de paroles (1/2 heure en plein soleil !) :

- J. L. Soro : rappel de l'historique de la gare de Canfranc ; les chantiers en cours concernant le remodelage de l'ensemble de la gare seront terminés en septembre 2020. L'ancien bâtiment des voyageurs sera lui aussi achevé extérieurement ; viendra ensuite le temps des aménagements intérieurs pour le transformer en hôtel 5 étoiles début 2022. Le dossier de la réouverture est toujours d'actualité à Bruxelles. Les études en cours sont quasi terminées, celles concernant la mise en compatibilité du tunnel du Somport sont moins avancées ;
- J. Lambán : nouveau rappel de l'histoire de Canfranc... Quant à la réouverture, "No más allá que 2030", c.a.d. "Pas plus tard que 2030", et ce, répété 2 fois. *Des regards se sont croisés dans l'assemblée...* M. Lambán s'est aussi félicité des excellentes relations avec la région Nouvelle-Aquitaine et avec son président Alain Rousset en particulier ;
- J. L. Ábalos : autant il a détaillé le programme des travaux routiers dans la province d'Aragón, avec les dates de mise en service des différents chantiers en cours, autant il a été discret sur la réouverture, confirmant seulement la rénovation de la voie unique Huesca-Canfranc, sans pour autant donner d'échéance.



Ces discours ont été suivis par la visite du nouveau bâtiment des voyageurs : 1 300 m<sup>2</sup> (*alors que le petit édifice actuel en mesure 42 !*). La visite officielle s'est achevée à 13 h 30.

François Rebillard.

*Le 4 juillet 2020, état des travaux du nouveau bâtiment voyageurs de Canfranc. Au 1<sup>er</sup> plan, les 3 voies pour les trains de fret ; le long et sous le bâtiment, les 3 voies pour les trains de voyageurs”.*

*Photo François Rebillard - CRÉLOC*



---

## Manœuvres à Canfranc

Entre le 2 et le 8 août 2020, des mouvements inhabituels se sont déroulés dans l'enceinte de la gare de Canfranc. La raison en était le transfert d'une partie du matériel ferroviaire historique que l'Association Zaragozana des amis du chemin de fer et du tramway (AZAFT), membre de la CREFCO, y gardait depuis trois décennies. À Canfranc, il ne restera dorénavant plus que le matériel qui sera exposé dans le futur musée ferroviaire (qui doit être mis en place dans l'ancien dépôt qui accueillait les locomotives espagnoles) ainsi qu'une composition de voitures qui formeront le « Train du pèlerin », pour rappeler celui qui, dans le passé, transportait les malades espagnols se dirigeant vers Lourdes. Il se situera à côté du nouveau bâtiment d'accueil des pèlerins de Saint Jacques, qui a été construit dans l'ancien bâtiment de quarantaine.

Douze voitures et fourgons qui ont passé un examen technique approprié dans un atelier homologué et disposent de l'autorisation de transport spécial délivrée par l'ADIF, sont ainsi descendus vers Saragosse par voie ferrée, encadrées par certains éléments du « Train Bleu » de l'AZAFT, déjà restaurés, qui les accompagnaient pour assurer le



*Le convoi quitte la gare de Sabiñanigo en direction d'Ayerbe  
Photo Enrique Robles Martinez*

freinage. Le jeudi 6 août une première composition de 12 véhicules est partie de Canfranc, suivie d'un second convoi de 10 véhicules le samedi 8 août. La traction était assurée par deux locomotives « vétérans » de la série 2100 qui appartenaient à la RENFE et qui, maintenant restaurées, sont la propriété de l'opérateur privé Alsa. Les nombreux photographes disséminés le long de la voie s'en sont donné à cœur joie, car ces deux voyages se sont déroulés à très faible vitesse.

Profitant de la présence à Canfranc de ces locomotives, tout le matériel historique qui était réparti sur différentes voies, a été déplacé sur l'espace qu'occupera le futur « Musée du chemin de fer de Canfranc ». ADIF, à la demande de l'AZAFT, a reconstruit une des anciennes voies extérieures à la rotonde des locomotives, sur laquelle se situeront définitivement les véhicules, ainsi que la voie qui conduit au tunnel de manœuvres qui était inutilisée depuis de nombreuses années.

En septembre, cinq autres voitures seront transférées par route vers Saragosse car, vu leur état de mauvaise conservation, il n'aurait pas été prudent de les déplacer par chemin de fer.

Toute cette opération qui garantit la préservation de pièces très précieuses du patrimoine historique commun Espagnol, a été rendue possible grâce à la collaboration du gouvernement d'Aragon, d'ADIF, de l'UTE Acciona-Avintia et surtout au travail altruiste des membres de l'AZAFT, auxquels le CRÉLOC et la CREFCO envoient toutes leurs félicitations. Bravo !

Gérard Lopez

*(d'après des informations tirées d'une circulaire de l'AZAFT).*

### **Aparté au moment de la visite du ministre espagnol des Transports le 4 juillet.**

En aparté, il a été question du train espagnol de maïs au départ des silos de Canfranc dont la circulation est suspendue depuis décembre dernier : il n'est pas prévu que le trafic reprenne, ni cette année ni l'an prochain. Et en 2022, on voit mal comment les circulations pourraient se faire de façon fiable avec les travaux de voie prévus entre Huesca et Canfranc.

### **È pericoloso...**

Les plus anciens reconnaîtront l'avertissement qui ornait les fenêtres des voitures dans les années 70 : "è pericoloso sporgesì..." Aujourd'hui, le danger viendrait plutôt du refus de regarder en face la réalité ferroviaire dans le Haut-Béarn et ses perspectives à moyen et long terme. Cette réalité ferroviaire, elle est relativement claire. En 2010-2011, c'est le temps des travaux de RVB (renouvellement voies-ballast) entre Pau et Oloron. En 2014-2016, ce sont les travaux de réouverture de la ligne entre Oloron et Bedous. À chaque fois, le Conseil régional d'Aquitaine – et lui seul – est à la manœuvre.

En 2017 et 2019, changements de braquet, si l'on peut dire. L'Espagne et la France rejoignent l'Aragon et l'Aquitaine pour déposer auprès de l'Union européenne deux dossiers portant sur les études nécessaires à la modernisation de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse (311 km), incluant – bien sûr ! –, la réouverture du tronçon Bedous-Canfranc. Ces dossiers ont obtenu le cofinancement européen sollicité. Alors, aujourd'hui, en Haut-Béarn, l'heure doit être à la préparation de la remise en service complète. Tant les élus que les acteurs économiques et associatifs doivent anticiper cette reprise des circulations, aussi bien fret que voyageurs, entre Pau et Saragosse. La période post-covid et la lutte contre le réchauffement climatique font de ce projet ferroviaire haut-béarnais – si besoin était ! – une

chance pour notre territoire. Une chance économique, culturelle et sociale !

Alors oui il est dangereux de refuser plus longtemps de préparer le territoire du Haut-Béarn à la réouverture de la ligne internationale Pau-Canfranc-Saragosse !

### **De la distraction des députés du 64 !**

57 députés (*mais aucun des Pyrénées-Atlantiques*) ont cosigné un courrier à l'adresse de Mme Élisabeth Borne et de MM Djebbari et Le Maire pour réclamer une action forte de l'État en faveur du fret ferroviaire.

### **Fin du confinement : le tourisme a bon dos !**

Pas de reprise des circulations le 11 mai – même partielles – du train entre Oloron et Bedous. Il paraît que c'est son caractère touristique qui justifie ce traitement !? Ah bon ! Oloron-Bidos, touristique aussi ? Gestion fine du matériel ou du personnel ? Nous ne savons pas. Mais la reprise des circulations entre Oloron et Bedous a finalement eu lieu plus tôt que prévu. On se plaît à imaginer que ce sont les questions du CRÉLOC qui ont accéléré le mouvement.

### **Au secours du fret ferroviaire en France.**

En France, malgré l'important maillage du réseau ferré, seules 9 à 10 % des marchandises terrestres sont transportées par le rail, une part qui stagne depuis une dizaine d'années, contre 18 % en Allemagne, 32 % en Autriche, et 35 % en Suisse, deux pays très volontaristes. Le souhait de 4F\* est de porter cette part modale à 18 % en 2030, soit un retour à la case départ par rapport aux années 2000.

Extrait de « Les acteurs du fret ferroviaire demandent le soutien de l'État », Les Échos, le 25 juin 2020

\* *Fret ferroviaire français du futur, association rassemblant les principaux acteurs et opérateurs publics et privés du secteur*

## Le mot du trésorier

Le CRÉLOC ne peut justifier son action militante que par un nombre élevé d'adhérents. Et nous avons d'autant plus besoin de votre présence au CRÉLOC qu'il nous faut pousser pour vaincre les derniers obstacles. Aussi, merci d'adhérer ou de ré-adhérer pour cette année, si vous ne l'avez déjà fait.

Gérard Lopez.

---

**Pour suivre au plus près l'actualité du CRÉLOC vous pouvez vous connecter sur :**

[www.creloc.fr](http://www.creloc.fr) ou bien <https://www.facebook.com/groups/107924299234292/>

### **Les contacts :**

Le président, Alain Cazenave-Piarrot - [alain.cazenave-piarrot@orange.fr](mailto:alain.cazenave-piarrot@orange.fr) - Tél. 05 62 94 18 55 / 06 31 61 29 08

Le secrétaire, Jean-Luc Palacio - [j-l.palacio@orange.fr](mailto:j-l.palacio@orange.fr) - Tél. 06 85 12 18 75

Le trésorier, Gérard Lopez - [lopezgerard413@neuf.fr](mailto:lopezgerard413@neuf.fr) - Tél. 05 59 39 85 64

---