

Les avantages économiques du Canfranc



Photo : Ramiro ORDOBAS

Rouvrir intégralement la ligne du Canfranc, c'est renouer avec la vie économique entre l'Aquitaine et l'Aragon.

Ces 2 provinces ont toujours commercé depuis la nuit des temps au point que l'on disait qu'Oloron Sainte-Marie était la Jaca du Nord et l'Aragon, le Béarn du Sud.

Aujourd'hui, en raison de la quasi inexistence d'infrastructures ferroviaires à travers les Pyrénées, le trafic par le rail transite par les 2 extrémités de la chaîne de montagnes, à l'Ouest par Hendaye et Irún, à l'Est par Cerbère et Port-Bou. Toutefois, ce n'est que 2 % de la totalité du fret franco-espagnol qui emprunte le fer.

La route et la mer se taillent la part du lion à égalité grâce à l'absence de contraintes majeures en matière sociale et environnementale. Si l'on ne considère que le transport terrestre, la part du rail est de 3 %.

Pour rééquilibrer les voies de communications ferroviaires entre la France et l'Espagne et pour

redonner au rail une part significative des échanges entre ces 2 pays, la réouverture du Canfranc présente des atouts indéniables à caractère économique.

1/ Le transport du Fret :

il s'agit de mettre dans des wagons non seulement les productions régionales d'Aquitaine et d'Aragon, mais aussi et surtout le fret international.

Incidemment, le CRÉLOC fera remarquer qu'il défend le transport du fret par wagons ou en conteneurs / caisses mobiles sur wagons spécialisés, de bout en bout, du centre de production au centre de consommation, réduisant ainsi de façon significative le rôle du camion.

- **Côté Aquitaine** : les 2 volumes destinés par nature à prendre le rail sont le maïs et les produits chimiques :

- **le maïs** : ce sont déjà 200 000 tonnes par an qui prennent la route en provenance de France pour aboutir aux silos de Canfranc et prendre le rail à raison d'environ 5 trains hebdomadaires de 700 tonnes chacun.

Le gisement par excellence du maïs, c'est tout le Sud-Ouest. L'une des entreprises les plus importantes est EURALIS dont le siège est à Lesca, dans l'agglomération paloise : elle a commercialisé près de 1 million de tonnes de céréales en 2011. Les productions de maïs d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées s'élèvent à 5 millions de tonnes, l'Espagne étant le 1^{er} client de la France en exportation.

- **les produits chimiques** : c'est essentiellement l'ammoniaque et dans une moindre mesure, le chlorate de sodium et la soude caustique. Ils proviennent de la plateforme industrielle chimique de Lacq - à 30 km de Pau - qui recouvre 260 hectares. On y trouve des entreprises de réputation internationale à haute valeur ajoutée, telles que Total, Arkéma, Norsk Hydro, Air Liquide, Sanofi, Soficar, etc ... et prochainement Toray, entreprise japonaise de fibres de carbone. Ces produits sont aujourd'hui acheminés par la route en Espagne, à destination de Sabiñanigo et de Saragosse.

- **Côté Aragon** : on citera 2 gisements de fret d'importance internationale :

- **la PLAtaforma logística de ZAragoza = PLAZA**, élément novateur et incontournable du fret espagnol. C'est la plateforme logistique la plus étendue en Europe :

1300 hectares dont plus de 200 hectares dédiés au rail. PLAZA est située à un point équidistant des principaux ports espagnols du Levant (Barcelone, Tarragone et Valence) et de la côte Cantabrique (Santander, Bilbao et Pasajes). L'ambition de l'Aragon est d'ouvrir PLAZA directement sur la France en particulier et le Nord de l'Europe en général grâce au Canfranc, issue naturelle permettant de s'affranchir des détours coûteux via Irùn-Hendaye ou Port Bou-Cerbère.

- **General Motors España** : implantée à Figueruelas - à 30 km de Saragosse - cette usine produit des voitures de marque Opel (Meriva, Corsa et Combo) à raison de 400 000 véhicules en 2011 (10 millions en 30 ans). C'est un potentiel théorique de 6 trains complets par jour - soit 1,5 million de tonnes annuelles - qui peut prétendre à utiliser le rail du Canfranc pour transporter des pièces détachées.

- **papeteries SAICA, électroménager BSH, Arcelor Mittal, Inditex (confection textile avec la marque Zara en particulier)**, ... sont d'autres industriels implantés aux abords de Saragosse.



Photo : Ramiro ORDOBAS



Photo : François REBILLARD

2/ La circulation des personnes : travail et tourisme

• **les relations locales** : il s'agit de desservir l'intégralité de la Vallée d'Aspe (50 km entre Oloron Sainte-Marie et la frontière) de manière à ce que les Aspois puissent aisément rejoindre les bassins d'emplois que sont ceux d'Oloron Sainte-Marie (chocolats Lindt, aéronautique Safran, ...) et de Pau (chimie Total, agro-alimentaire Euralis, hôpital, armée, université, ...). La Vallée d'Aspe ne comprend qu'une seule route, la RN 134, dont la fréquentation par les camions (de l'ordre de 300 par jour du lundi au vendredi) rend la circulation difficile. Une déviation routière contourne depuis peu Bedous, mais les déviations de Gurmençon, Asap-Arros, Eygun et Urdos restent au stade de projets que l'État ne semble pas prêt à financer. Au plan local, les atouts du tourisme sont notamment fondés sur :

- **Oloron Sainte-Marie** : ville d'art et d'histoire
- **le fort du Portalet** : ouvrage militaire du XIX^{ème} siècle en cours de restauration intégrale pour l'ouvrir aux visiteurs
- **le Chemin de Grande Randonnée N°10** qui traverse les Pyrénées de l'Atlantique à la Méditerranée
- **le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle de la voie d'Arles**

- les sites de pyrénéisme de Lescun, dans le Parc National des Pyrénées
- la station nordique du Somport
- les stations de ski d'Astún et de Candanchú
- los Riglos, haut-lieu européen de l'escalade
- Jaca, pôle touristique de premier ordre pour les randonnées de montagne, été comme hiver.

• **les relations inter-régionales Aquitaine / Aragon** : c'est la véritable justification de la réouverture du Canfranc par la liaison des 2 grandes métropoles régionales que sont Bordeaux (agglomération de 850 000 habitants, 7^{ème} au plan national) et Zaragoza / Saragosse (agglomération de 700 000 habitants, 5^{ème} ville au plan national).

Distantes de 500 km, c'est en 6 heures que le train relierait les 2 capitales régionales, en desservant au passage les aires urbaines de Dax / Mont-de-Marsan (100 000 habitants), Pau (240 000 habitants) et Huesca (50 000 habitants). Échanges économiques, culturels, universitaires seront les moteurs des flux de voyageurs, où l'influence de la Région voisine de Midi-Pyrénées sera prépondérante en raison de la proximité de Lourdes - cité mariale fréquentée annuellement par 8 millions de pèlerins - et de Toulouse (860 000 habitants, 6^{ème} agglomération française).



Photo : François REBILLARD

3 / La protection de l'éco-système montagnard :

en reportant sur le rail le fret transporté aujourd'hui par la route, le Canfranc contribue à :

- augmenter sans aucun doute la sécurité sur la RN 134, seul axe routier en Vallée d'Aspe,
- diminuer sensiblement la pollution atmosphérique due en grande partie aux échappements des poids-lourds,

- limiter de façon certaine les risques de pollution du gave d'Aspe qui sont la conséquence des accidents des camions chargés de produits chimiques.

Ces 3 arguments plaident en faveur de la relance touristique de la Vallée d'Aspe, de manière qu'elle ne soit plus uniquement un couloir de passage mais un lieu fixant durablement le tourisme (résidences hôtelières, centres de vacances, gîtes, aménagements sportifs et de loisirs, etc ...).

En conclusion : en s'appuyant sur le rapport INECO S.A. ROBERT CLARACO CONSULTING paru au Conseil Économique et Social d'Aragon en 2011 (sous l'intitulé « Potentialités et viabilités de la réouverture du Canfranc »), on peut affirmer que le trafic annuel potentiel au redémarrage de cette liaison internationale - à l'horizon 2015 / 2020 - est de :

- 1,5 million de tonnes en fret, et de,
- 300 000 voyageurs.

Étayées par la faisabilité technique du projet, de telles estimations confèrent à la réouverture du CANFRANC toutes ses pertinences sociales et économiques.

Le Canfranc, c'est l'avenir ! Reapertura ¡ya !

(¡ya ! = maintenant et tout de suite !)

Une volonté partagée depuis plus de 20 ans

Avec la CREFCO

LA CREFCO,

Coordinadora para la Reapertura del Ferrocarril Canfranc-Olorón est le pendant du CRÉLOC côté espagnol.

Ces deux associations, en étroite relation permanente, sont animées par la même volonté indéfectible de rouvrir le Canfranc.

<http://www.crefco.org>

Adhésions au CRÉLOC

La carte annuelle est proposée au prix minimum de **20 €**. Elle permet de recevoir la lettre d'information périodique et de participer à l'assemblée générale qui se tient chaque automne. Informations complémentaires :

<http://creloc.intermodalite.com>



COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA
LIGNE
OLORON-CANFRANC
Association Loi 1901

Contacts

Adresse postale : CRÉLOC

13, rue de l'Église 64400 LEDEUX

Site internet : <http://creloc.intermodalite.com>

Adresse messagerie : creloc@intermodalite.com

Le président : Alain Cazenave-Piarrot - 05 62 94 18 55

Le secrétaire : François Rebillard

francois.rebillard@orange.fr - 05 59 39 71 98