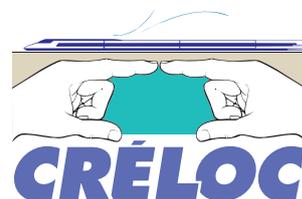


Le Canfranc



9 questions → 9 réponses



Le viaduc d'Escot, la RN 134 et la tête du tunnel de Salet après débroussaillage de 2008.

1

Lors de notre passage dans le Béarn, nous avons longé une voie ferrée en nous rendant d'Oloron en Espagne, par le Somport ; quelle est cette ligne de chemin de fer ?

Il s'agit de la **ligne internationale du transpyrénéen occidental** de Pau à Saragosse, via Canfranc, reliant la France à l'Espagne par le Béarn et l'Aragon. On l'appelle communément « le Canfranc », du nom de la fabuleuse gare frontalière aux dimensions étonnantes (250 m de long). Rouverte, toute la ligne portera le nom de **ligne Goya**, du nom du peintre né à Saragosse et mort à Bordeaux.

La ligne fut inaugurée en 1928. La relation ferroviaire est interrompue depuis 1970 à la suite d'un déraillement sur le versant français.

Pour faciliter sa présentation, on peut actuellement distinguer 4 tronçons :

→ **de Pau à Oloron-Sainte-Marie** : 36 km ouverts aux voyageurs et parcourus en autorail par 16 TER Aquitaine sur voie ferrée renouvelée en janvier 2011, chaque jour de semaine.

→ **d'Oloron-Sainte-Marie à Bedous** : 25 km sans trafic depuis 1985 ; le Conseil régional d'Aquitaine a décidé de le rouvrir à partir de 2015.

→ **de Bedous à Canfranc** : 32 km fermés depuis 1970 ; c'est le plus beau tronçon de la ligne où viaducs et tunnels se succèdent, dont notamment le tunnel hélicoïdal de Sayerce à Urdos (la voie ferrée monte en une vaste spirale au cœur même de la montagne) et le tunnel ferroviaire transfrontalier du Somport de près de 8 km de long qui débouche sur la gare internationale de Canfranc à près de 1 200 mètres d'altitude, toujours en service en Aragon.

→ **de Canfranc à Zaragoza** : 205 km sur le versant espagnol, moins abrupt, plus aride, avec des paysages surprenants qui conduisent à la ville qui abrita l'exposition internationale de l'été 2008. Sur ce versant, la ligne de chemin de fer est parcourue par des trains de voyageurs et de fret, le trafic étant plus dense aux abords de Saragosse (*Zaragoza*).



La gare internationale de Canfranc

2

Pourquoi cette liaison ferroviaire internationale est-elle fermée ?

En 1970, à la suite du déraillement d'un train de marchandises en dérive qui détruisit un pont sur le gave d'Aspe sans faire de victimes, la France décida de ne pas rétablir la ligne sous prétexte qu'elle n'était pas économiquement rentable.

Il est vrai qu'il y a quarante ans son trafic était modeste, tant du côté des voyageurs : populations rurales du haut Béarn, pèlerins espagnols se rendant à Lourdes, que du côté des marchandises quasi exclusivement représentées par du maïs expédié du Béarn en Aragon.

3

Pourquoi ne rouvre-t-on pas cette ligne ? Il semble qu'aujourd'hui, avec l'Europe, le contexte économique a changé ! D'ailleurs, nous avons vu beaucoup de camions sur la route RN 134 qui longe la voie ferrée.

Effectivement, le contexte économique a tellement changé que le trafic routier régional et international a considérablement augmenté, au point qu'en 2003, le tunnel routier du Somport, parallèle au tunnel ferroviaire, fut percé afin d'assurer par tout temps le transit des camions européens. Aujourd'hui 300 poids lourds empruntent chaque jour, du lundi au vendredi, ce nouvel ouvrage, sans doute trois fois plus dès 2012 lorsque seront achevées les autoroutes espagnoles gratuites qui convergeront vers Jaca.

Régulièrement, et ce depuis l'origine de l'interruption du trafic, les deux pays se réunissent pour étudier les conditions d'un éventuel rétablissement de la ligne du Canfranc. Rappelons que la France et l'Espagne sont liées depuis 1928 par un traité international à effet d'assurer la continuité de la liaison ferroviaire. Des deux côtés de la frontière, l'opinion publique plébiscite le Canfranc, aucun élu ne s'oppose franchement à la réouverture de la ligne et les chefs d'État se prononcent même en sa faveur ! Mais force est de constater que la volonté politique n'est pas suffisamment puissante, sauf actuellement du côté de la Région Aquitaine, mais elle ne peut supporter seule le coût de la remise en service de la totalité de la ligne !

On voit de nombreux camions sur la RN 134...

On en voit aussi quelques-uns en bas, dans le gave.

Ph. JONATHAN DÍAZ (Heraldo.es)



À titre d'exemple, voici un viaduc hélicoïdal suisse qui a la même fonction que le tunnel de Sayerce : il s'agit de gagner progressivement de l'altitude dans une large courbe (viaduc hélicoïdal de Brusio, Grisons). Le tunnel de Sayerce est bien plus étendu, il se développe sur près de 2 km et son gain d'altitude dépasse les 60 m. Ce procédé, en aérien ou en souterrain, est très répandu, certains tunnels font même plus d'un tour (Saint-Gothard).

4

Quelles sont les perspectives économiques ? Il doit bien y en avoir de réelles, si l'on en juge au nombre de poids lourds et de camping-cars qui empruntent la RN 134 ?

Assurément, les perspectives encourageantes sont de deux ordres : les voyageurs et le fret.

D'une part, celles tenant aux voyageurs :

— en local, le TER a bondi de 10 % entre Pau et Oloron. À Oloron même, un riche bassin d'emplois de 4 000 salariés (aéronautique *Messier-Dowty*, chocolats *Lindt*...) génère d'importants déplacements quotidiens domicile-travail.

— en régional, la vallée d'Aspe est très prisée par les Bordelais et Toulousains, pour la grimpe l'été et la glisse l'hiver.

— en international, les Espagnols sont très friands des stations de ski pyrénéennes et des pèlerinages à Lourdes. Saragosse est la 5^e agglomération espagnole.

À ces données actuelles, n'oublions pas d'ajouter le formidable appel d'air que va créer le TGV lorsque la Ligne à Grande Vitesse Paris-Bordeaux-Espagne sera achevée à l'horizon 2016.

D'autre part, celles concernant le fret :

— 2 grands pôles économiques se font face, de part et d'autre du Somport. L'un en France, à Pau-Lacq, qui produit de la chimie (*Arkema*, *Air Liquide*...), des engrais (*Yara France*) et des céréales (*Euralis*, avec le maïs omniprésent dans le Sud-Ouest ; *Sudépis* implanté en Midi-Pyrénées) ; l'autre en Espagne, à Saragosse, qui produit des voitures (*General Motors*), de la métallurgie (*Arcelor Mittal*) et du papier (*Saica*) : le Canfranc est le trait d'union par excellence. Une étude économique espagnole révèle que les entreprises sont prêtes à confier aux rails du Canfranc entre 1,5 et 3 millions de tonnes annuelles.

Les Aragonais craignent que, faute de communication ferroviaire avec l'Europe par le Canfranc, les activités se déplacent vers la Catalogne ou le Pays basque sud.

5

Nous avons entendu dire que les wagons ne pourraient pas passer dans le fameux tunnel hélicoïdal de Sayerce, près d'Urdo : qu'en est-il exactement ?

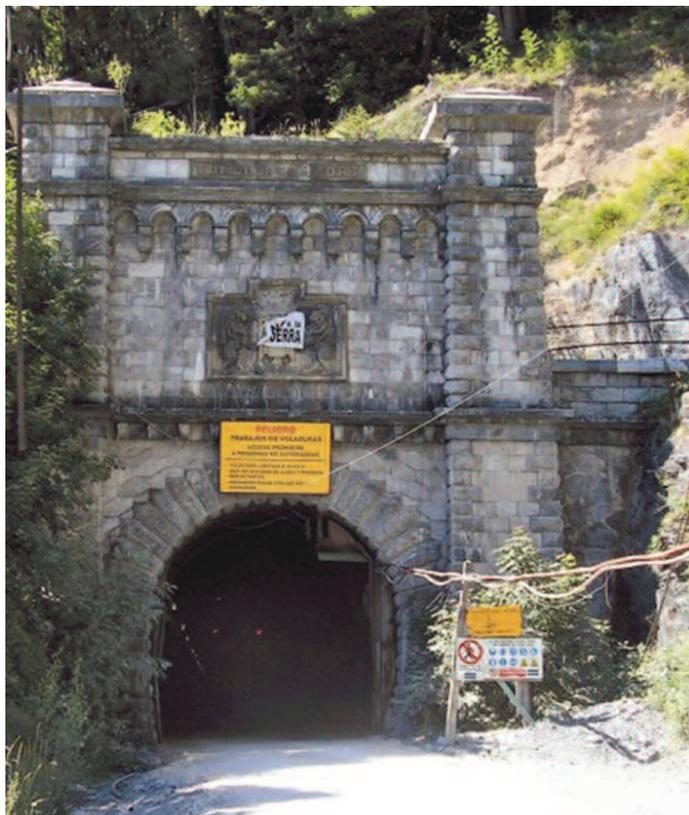
Que de fariboles à ce sujet !

Souvenons-nous que le réseau ferroviaire français a été construit pour l'essentiel dans la 2^e moitié du XIX^e siècle et que c'est précisément sur ce réseau que roulent aujourd'hui les TGV, les TER, les trains de fret... Cela veut dire que wagons de marchandises et voitures de voyageurs de notre époque sont construits pour circuler sur nos voies ferrées d'il y a 150 ans.

Le tunnel hélicoïdal de Sayerce — pas encore centenaire — peut être traversé par tous les trains d'aujourd'hui. Et si son tracé original laisse encore un doute dans l'esprit des scep-

tiques, nous écarterons leur défiance en indiquant qu'un tunnel semblable existe dans les Alpes : il s'agit du tunnel de la Boucle, près de Moutiers, sur la ligne de Chambéry à Bourg-Saint-Maurice, empruntée en masse par les TGV et trains de nuit acheminant les skieurs.

Mais nous ne quitterons pas ce sujet sans citer le tunnel de Saillens, à L'Hospitalet, près l'Andorre, autre ouvrage hélicoïdal sur la ligne toujours en activité du transpyrénéen oriental de Toulouse à Latour-de-Carol, construit à la même époque que le Canfranc.



La tête sud du tunnel ferroviaire était conçue comme un monument : la porte de l'Europe. Actuellement elle est transformée en tunnel routier de secours.

6

À propos du tunnel ferroviaire du Somport : on prétend que, puisqu'il sert de tunnel de secours au tunnel routier qui lui est parallèle, il ne pourra plus être à nouveau utilisé par les trains. Est-ce vrai ?

Techniquement, rien ne s'oppose à ce que le tunnel ferroviaire du Somport retrouve son activité initiale tout en conservant son rôle récent de tunnel de secours routier. Les rails seraient « noyés dans la chaussée ». En clair, de même que les rails des tramways de nos grandes villes ou les rails des voies ferrées sur les quais maritimes, permettent le passage des automobiles, de même, les rails du Canfranc affleuraient la route de l'itinéraire de secours. C'est d'ailleurs ce dispositif qui a été retenu dans la vallée de Chamonix : en cas de fermeture de la route franchissant le col des Montets, la circulation des automobiles est déviée par le tunnel ferroviaire des Montets, spécialement aménagé à cet effet. Une signalisation lumineuse parachève la sécurité des circulations alternées ainsi mises en place.

7

Quel serait le montant des travaux ? Car, s'il n'y a pas d'obstacles techniques notoires, et s'il y a un potentiel de trafic bien réel : toutes les conditions devraient être réunies pour rouvrir !

Le premier engagement des pouvoirs publics vient d'être tenu, à savoir le renouvellement intégral de la voie ferrée entre Pau et Oloron-Sainte-Marie en janvier 2011. La réouverture du tronçon d'Oloron à Bedous est le second engagement : les modalités techniques (tenant compte notamment des passages à niveau) et financières sont en cours de négociation entre la Région Aquitaine, RFF et l'État pour une reprise des circulations ferroviaires à l'horizon 2015.

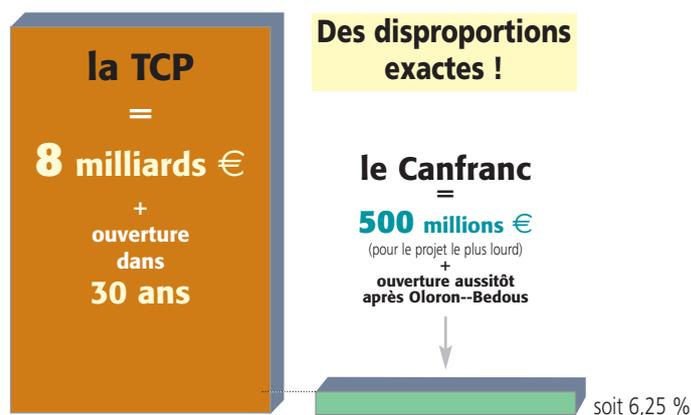
Dès lors, il ne restera plus que 32 km pour se reconnecter aux voies ferrées exploitées de la gare de Canfranc.

Pour conclure les études déjà lancées et actualisées par le CRÉLOC, on peut dire qu'un investissement franco-espagnol de moins de 500 millions d'euros est nécessaire pour rééquiper toute la ligne de Pau à Saragosse, avec réouverture d'Oloron à Canfranc et mise à l'écartement UIC (le standard européen) de Canfranc à Huesca, car Huesca–Saragosse est déjà aux normes européennes. Cette somme — si importante qu'elle puisse paraître — ne représente que 6,25 % des 8 milliards d'euros du percement d'un tunnel ferroviaire de 50 km sous le Vignemale !

8

Vous parlez sans doute de la « TCP », la traversée centrale des Pyrénées : pourquoi ne pas la réaliser à la place de la réouverture du Canfranc ?

Outre le coût pharaonique de la TCP (une seule année de remboursement d'emprunt payerait la rénovation de l'axe Pau–Saragosse !), sa réalisation ne verrait pas le jour avant 2030. Prenons l'exemple comparable du tunnel ferroviaire de 50 km sur l'axe graphique Lyon–Turin dont le chantier est en cours de démarrage : entre les premières études et sa mise en service, 30 ans se seront écoulés. Un tel délai est totalement déraisonnable pour attendre les services espérés de la TCP. Par contre, rapidement remis en fonction, le Canfranc constituera une excellente pompe d'amorçage pour les trafics ferroviaires franco-espagnols. Si les opportunités le justifient, il sera toujours temps de mettre en œuvre la TCP. Autrement dit : « un tiens — le Canfranc — vaut mieux que deux tu l'auras — la TCP. »



9

Face aux tergiversations et atermoiements des hommes politiques, personne ne se mobilise pour le Canfranc ?

Bien sûr que oui ! La mobilisation en faveur du Canfranc date de 1986 : elle est représentée par le CRÉLOC (Comité pour la Réouverture de la Ligne Oloron Canfranc) dont le but est de rappeler sans cesse aux différents échelons des instances régionales, nationales et européennes que la ligne du Canfranc :

- répond pleinement aux exigences du Grenelle de l'Environnement, loi de 2008 votée à l'unanimité ;
- est un puissant levier économique pour l'Aquitaine et l'Aragon ;
- n'est pas plus chère qu'un projet routier de dimension régionale ;
- peut être rétablie en moins de trois ans, tout en offrant un chantier de référence pour les entreprises de Travaux Publics.

Le centre même de l'isthme européen

Une simple carte montre que l'interruption provisoire de la ligne est un simple hiatus dans l'axe existant, Bordeaux--Saragosse--Valence--Alicante, placées sensiblement sur le même méridien.



Pour nous, maintenant, tout cela est parfaitement clair :

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>

Contacts

Adresse postale

CRÉLOC
13, rue de l'Église
64400 Ledeux

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

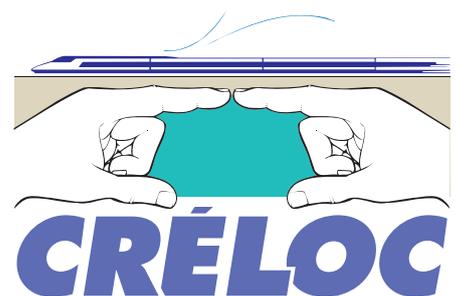
Adresse messagerie : creloc@intermodalite.com

Le président

Alain Cazenave-Piarrot
05 62 94 18 55

Le secrétaire

François Rebillard
francois.rebillard@orange.fr
05 59 39 71 98



COMITÉ POUR LA
RÉOUVERTURE DE LA
LIGNE
OLORON-CANFRANC

Imprimé sur papier recyclé 100 %

Imprimerie CN Orthez [Crîté du Livre]