



Le Canfranc

Porte de la Vallée d'Aspe, le viaduc emblématique d'Escot a été construit en 1908, avec une grande arche de 56 m et une largeur d'à peine 4,80 m en pied.

Depuis 1986, le CRÉLOC s'est fixé comme objectif de faire rouvrir le Canfranc pour rétablir les échanges internationaux ferroviaires qui prévalent toujours entre la France et l'Espagne (conventions internationales des 18 août 1904 et 16 juillet 1928), en favorisant le transport combiné rail-route afin de préserver la vallée d'Aspe, joyau des Pyrénées et du Béarn en termes de patrimoine naturel.

Les actions du CRÉLOC sont tournées vers les élus de proximité, mais aussi siégeant à Bruxelles, afin de promouvoir le rail entre le Béarn et l'Aragon et d'empêcher que le Canfranc tombe dans l'oubli malgré les nombreuses et récurrentes promesses électorales de réouverture.

Les premiers travaux de débroussaillage doivent commencer en février 2008.



Situation

Le tronçon de la ligne de chemin de fer Oloron-Sainte-Marie à Canfranc fait partie de la ligne internationale de Pau à Saragosse reliant depuis 1928 la France à l'Espagne en traversant le Béarn et l'Aragon sur 312 km et en franchissant les Pyrénées par le tunnel du Somport.

En 1970, cette ligne a été interrompue à la suite d'un déraillement.



Le 27 mars 1970, suite à une perte de contrôle, une rame de maïs devenue folle, abandonnée par les conducteurs, a détruit le pont de l'Estanguet. Cet incident fut le prétexte de l'abandon de la ligne au profit de la route.

CRELOC. Édition n° 1 de janvier 2008.

Actuellement, sont toujours exploités par des Trains Express Régionaux (TER) Aquitaine, le tronçon de Pau à Oloron-Sainte-Marie (36 km) et par des trains de voyageurs et de fret, la relation de Saragosse à Canfranc-Internacional (219 km). Le tronçon médian d'Oloron-Sainte-Marie à Canfranc (57 km) est « neutralisé » et exploité par cars TER.

Description sommaire

du parcours d'Oloron-Sainte-Marie à Canfranc

D'Oloron à Bedous (25 km). — C'est une ligne de piémont qui passe de 221 m d'altitude à 407 m, en franchissant notamment le viaduc d'Escot.

Ce tronçon est en cours de réhabilitation pour une ouverture prévue en 2010.

De Bedous à Canfranc (32 km). — C'est une ligne de montagne qui passe de 407 m d'altitude à 1195 m, par des rampes atteignant 43 pour 1000 (4,3 %) sur plus de 7 km et en franchissant notamment le tunnel hélicoïdal de Sayerce à Urdos et le tunnel international du Somport long de 7 874 m où se trouve le point le plus haut de la ligne à 1211 m. De par le nombre et la hardiesse de ses ouvrages d'art, cette section de ligne mérite sans aucun doute de figurer au patrimoine mondial de l'Unesco.

Les atouts du Canfranc

Bien que personne ne se soit jamais formellement opposé au rétablissement du Canfranc, il convient de dissiper les doutes émis par les détracteurs, à savoir que les rampes de la ligne et les rayons de courbes sont tout à fait compatibles avec la plupart des matériels ferroviaires actuels. Cette crédibilité a été vérifiée par des sociétés de feroutage suisses et autrichiennes. On relèvera qu'en Allemagne et en Suisse, les trains s'affranchissent de rampes de plus de 50 pour 1000 (5 %), en voie normale sans crémaillère.

De même, bien qu'il s'agisse d'une voie unique, des gares comme Lurbe-Saint-Christau ou Bedous, permettent de rétablir des aménagements pour le croisement des convois.

Ces précisions techniques étant apportées, énumérons les atouts du Canfranc

- **En trafic de voyageurs**, ils reposent non seulement sur des liaisons interrégionales Aquitaine–Aragon, stimulées dans chacune de ces deux provinces par le réseau *TGV existant* et à venir (*TGV Sud-Europe Aquitaine*), mais aussi sur des liaisons locales en vallée d'Aspe au bénéfice du développement du tourisme de montagne, en été comme en hiver.

- **En trafic de fret**, il faut citer :

- la plateforme logistique *PLAZA* à Saragosse, qui a besoin de liaisons ferroviaires sur l'Europe du Nord ;

- le bassin de la chimie sur le site gazier de Lacq, fortement exportateur ;

- les zones de culture de maïs du Béarn, de longue date tournées à l'export vers l'Espagne, comme en témoigne la noria de poids lourds sur le trajet entre Pau et Canfranc, utilisant l'itinéraire de la RN 134 totalement inadapté à ces circulations.



La gare de Bedous (avant)



La gare de Canfranc

FRANCE

ESPAGNE

Perspectives

La Région Aquitaine a annoncé le 5 septembre 2007 son projet de rouvrir la ligne d'Oloron-Sainte-Marie à Bedous (25 km) en 2010, tant au service des TER qu'au trafic du fret. Le processus est d'ores et déjà engagé.

Il ne restera plus alors que 32 km pour rétablir dans son intégralité le transpyrénéen du Somport, tel qu'il fut voulu, conçu et exploité à l'origine par les compagnies des Chemins de Fer du Midi et du Nord de l'Espagne.

Le centre même de l'isthme européen



Cette carte montre l'intérêt que représente le rétablissement rapide du Canfranc.

Les Pyrénées forment une barrière sur « l'isthme européen » de la péninsule. Les passages aux extrémités sont en voie de saturation. Le Canfranc représente déjà un axe important, voisin du méridien Zéro, qui se prolonge de Paris à Valence par Bordeaux. De Jaca à Saragosse, la voie directe de Gurrea permet de gagner en distance en redressant l'itinéraire qui évite Huesca.

L'évidence

Voici une carte extraite de *La Vie du Rail* représentant les grands axes espagnols destinés à la grande vitesse. Nous constatons le hiatus des Pyrénées centrales, au droit de Huesca, c'est-à-dire le Canfranc.



Une volonté partagée depuis presque 40 ans

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.

Contacts avec le CRÉLOC

Adresse postale

en mairie de Bedous, 64490 Bedous

Adresse internet

<http://www.intermodalite.com/creloc>

Le président

Alain Cazenave-Piarrot
alain.cazenave-piarrot@orange.fr
05 62 94 18 55

Le secrétaire

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

Adhésion au CRÉLOC

La carte annuelle est proposée au prix minimum de 15 €. Elle permet de recevoir la lettre d'information périodique et de participer à l'assemblée générale qui se tient chaque automne.