

Le Canfranc,

malgré la mauvaise foi hénaurme !

IL est des moments où rien ne semble devoir aller, en particulier dans le domaine ferroviaire en France.

Les instances dirigeantes de la SNCF paraissent rechercher, à tout prix, à réduire le rail à ses expressions les plus rentables : le TGV et quelques trains subventionnés par les Régions. Le trafic marchandises est laissé aux transporteurs routiers sauf quelques trains complets. Dans ce tableau crépusculaire, le Canfranc passe lui aussi dans la machine à broyer les idées pertinentes. Un devis tout droit sorti d'un cerveau valétudinaire, gonflé d'exagérations inconcevables, voudrait décourager toute velléité de réouverture, mais constitue pour le moment une remarquable tentative d'escroquerie dont les auteurs devront, un jour ou l'autre, rendre compte (cf. art. P. Marconi). En ces tristes matins au cours desquels il faut quand même « fabriquer de l'espoir à partir de rien », le CRÉLOC persiste, fort de l'opiniâtreté et de l'espérance qui habitent chacun des militants, à se battre pour que vive le Pau-Saragosse. Face au pire des adversaires, car a priori on pourrait attendre des autorités ferroviaires officielles de notre pays qu'elles défendent le rail, il nous faut sans cesse relancer l'action en sortant tous les ballons possibles.

Pour l'heure nous avons lancé un avis de recherche pour identification et analyse, sur un rapport mystérieux, « hénaurme » tant au point de vue des contenus que du volume, dont « on » se sert pour bloquer le processus de réouverture et toute velléité d'action. Nous dénonçons la manœuvre, la CADA (la commission d'accès aux documents administra-

tifs) est saisie et les sottises des auteurs — pourtant issus de prestigieux corps de l'État qui devraient garantir leur compétence, à moins que leur plume ne soit servie, ou pire vénale, c'est pour le moment une supposition — seront, bien sûr démontées. Face à l'inactivisme patent d'une SNCF exsangue et pour donner sens à la volonté espagnole sans cesse renouvelée de voir fonctionner à nouveau le Pau-Saragosse, le CRÉLOC propose la création d'un GEIE (cf. art. du Bureau) regroupant dans une même entité le Canfranc et le Puymorens. Ce sont ainsi 18 millions de tonnes qui pourront franchir la frontière par le rail, dès que le TGV Perpignan-Figueiras soulagera le passage par Port-Bou de son trafic voyageurs. Il nous reste à convaincre les élus d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, régulièrement menacés par des chantages du style « Si t u veux le TGV Sud-Europe, tu la fermes sur le Canfranc », les départements, les syndicats du bien-fondé de la démarche. Quant aux entreprises nous en connaissons quelques unes d'ores et déjà intéressées et pariant de faire des bénéfices là où la SNCF ne sait que perdre de l'argent.

Voici un an déjà que le tunnel routier du Somport fonctionne. En 12 mois, 12 camions ont pris le chemin par le gave. Faut-il attendre mort d'homme(s) et/ou pollution majeure du gave pour se bouger et rouvrir le Canfranc au lieu de passer son temps à faire peur aux gens, en débinant les trains qui feraient davantage de bruit que les camions ! Les faits sont têtus, les Pyrénéens aussi : rouvrons le Canfranc !

ALAIN CAZENAIVE-PIARROT
Président du CRÉLOC



La campagne des régionales et des cantonales

LA campagne pour les élections régionales et pour le renouvellement d'une partie des cantons intéresse au plus au point le CRÉLOC et une bonne partie des citoyens, contrairement à ce que racontent les médias.

Nous avons envoyé un questionnaire aux candidats, avec une longue introduction dans laquelle nous exposons notre conception de la société et de la nature de échanges d'hommes et de marchandises dans celle-ci, avant de leur demander leur position précise quant à la réouverture du Canfranc. D'aucuns penseront qu'il s'agit là d'un exercice formel, mais nous le faisons quand même, persuadés que c'est la base de la démocratie, « le pire des systèmes à l'exclusion de tous les autres » comme l'aurait dit Churchill. Bien sûr, nous ne sommes pas dupes de la politique des promesses, ni de « la théorie du jamais ni oui, ni non, tout juste bon pour les dindons ».

Nous vous tiendrons au fait des réponses dans la prochaine Lettre et sur le site internet, si elles sont originales. Car elles sont déjà contenues dans les proclamations de quelques candidats. Ainsi, pour les régionales en Aquitaine, Xavier Darcos, candidat UMP a demandé que l'argent du CPER consacré à la réouverture du Canfranc soit transféré à la route, reprenant ainsi la même proposition que Jean-Jacques Lasserre, président UDF du Conseil général des P.-A. Cette proposition, démagogique, irréalisable et pour tout dire irresponsable a reçu une verte réponse de notre part et placé le candidat Darcos à son poste de défenseur du lobby routier. Par ailleurs nous avons noté le soutien réitéré à la réouverture, d'Alain Rousset et Jean-Louis

Le tramway de Bordeaux

enseignements d'une remise en service

LE tramway de Bordeaux (que les Bordelais prononcent « tranway »), vient d'être remis en service au mois de décembre 2003 avec la pompe médiatique et politique qu'il mérite. Au début il a mal marché et faisait ainsi la une des médias. Maintenant il tourne correctement et plus personne n'en parle. Tant mieux, car, comme les peuples, les tramways heureux n'ont pas d'histoire. La concrétisation de ce projet qui n'est pas aussi éloignée de la réouverture du Canfranc qu'il y paraît, amène trois séries de réflexions.

La première revient à rendre hommage aux associations qui ont œuvré à la victoire du projet Tramway et qui se sont opposés pendant plus de quinze ans à celui du VAL, métro automatique, proposée par la municipalité Chaban-Delmas. Parmi celles-ci soulignons le rôle anticipatif et novateur de nos amis de Trans'Cub et d'Aquitaine Alternative. En fallait-il du courage pour dénoncer la folie à la fois géologique, environnementale et économique du projet VAL. Bordeaux est désormais prise dans l'embâcle de la banquise des bagnoles et on peut penser que le tramway sera une des solutions en chassant de facto les automobiles de la ville. Mais au moment de l'inauguration on a vu se goberger au premier plan les ci-devant partisans du VAL, les amnésiques de tout poil qui parlaient jusqu'il y a peu du tramway comme bruyant et brinquebalant, les politiciens opportunistes de toutes les couleurs dont le manque de courage politique bloqua, des années durant, la situation. Rien ne fut dit du rôle pionnier des premiers promoteurs du tramway et du bien-fondé de leurs propositions anticipatrices. Ils ne furent même pas invités aux cérémonies. Au CRÉLOC nous savons qu'un jour prochain viendra la remise en service du Canfranc. Nous savons que nous avons anticipé et que notre action a évité la disparition pure et simple du chemin de fer en Aspe.

La seconde remarque vient des pannes à répétition du tramway pendant le premier mois. Ces pannes étaient provoquées par des disjonctions de l'alimentation électrique dans les secteurs du centre-ville alimentés par le sol. Tout d'abord le responsable du projet tramway s'est grossièrement vanté en affirmant *urbi et orbi* qu'un tel système constituait une première mondiale, alors qu'il fonctionnait convenablement sur quelques tronçons du premier

tramway de Bordeaux, en particulier place Pey-Berland et rue Vital-Carle. Les vieux Bordelais se souviennent tous du « caniveau » qui permettait alors l'alimentation par le sol. Le nouveau système est bien plus perfectionné que le précédent. Mais il ne marche pas dès qu'un simple bout de ferraille touche le rail d'alimentation. D'où les ennuis à répétition du tronçon inauguré et le report à l'été prochain de la mise en service des deux autres lignes. La fuite en avant dans l'hyper-modernisme technique, avec un « toujours plus » non maîtrisé, conduit tout d'abord à s'interroger sur le bien-fondé de l'investissement.

Qu'est-ce qu'un fil de tramway dans une avenue quand on voit les villes empuanties et défigurées par les voitures ? Il s'agit, en l'occurrence, d'un esthétisme bien sélectif. Ramené à la traversée ferroviaire des Pyrénées centrales que permet le Canfranc, cette attitude est exactement la même que celle des novateurs de tout acabit qui méprisent la ligne telle qu'elle est, pour opposer une hypothétique traversée centrale sous le Vignemale, ultramoderne bien sûr, mais pour dans trente ans, alors que les camions continuent de tomber dans le gave d'Aspe.

La troisième remarque s'appuie sur les comportements d'incivisme qui émaillent le fonctionnement du tramway bordelais. Les voitures garées n'importe comment et sur les emprises des lignes promettent de solides activités à la fourrière et déjà on râle après ce tramway qui empêche de voir en Bordeaux comme auparavant. Transposons le questionnement de Montesquieu « Comment peut-on être Persan ? », en « Comment se passer de la voiture ? » et du système qu'elle induit avec à la clé le tout-goudron-tout-camion que l'on retrouve dans le franchissement des Pyrénées.

Le tramway de Bordeaux va sortir de la ville les 4 x 4 et autres berlines car il n'y a pas de place pour les deux modes. En vallée d'Aspe non plus, il n'y a pas de place pour l'autoroute et ses camions. C'est donc le train qui doit passer car l'emprise existe déjà. Roues d'acier sur rails d'acier, minimum de bruit, de pollution atmosphérique et d'emprise, le tramway bordelais et le train aspois ont décidé bien des points communs, sans compter que la plus grosse communauté aspoise vit à Bordeaux !

Le CRÉLOC s'entêtera à rester légaliste

SNCF REWARD !

UN des fondements de l'organisation économique de l'Union Européenne, repose sur la libre circulation des biens et des personnes. Ce fondamental est souvent mis en avant pour faire passer de nombreuses opérations de déréglementations nationales au sein des États-membres, en particulier la France.

Mais quitte à être légaliste, autant l'assumer complètement et ne pas utiliser les réglementations européennes à la carte comme le fait la SNCF, en particulier sur le Canfranc. En transformant la mission qui lui a été confiée d'établir un APS, préalable à la réouverture après que l'étude SYSTRA ait conclu à la faisabilité de la de l'opération de réouverture, en une énième étude de faisabilité tenue secrète, mais dont les conclusions, scandaleusement sur-évaluées, plombent de façon irrémédiable, toute velléité de réouverture, la SNCF et ses agents stipendiés, empêchent de fait la circulation des biens et des personnes en bloquant la remise en service des 30 kilomètres d'Oloron à Canfranc sur les 311 que compte le Pau-Saragosse.

Cette attitude n'est pas limitée au seul Canfranc. Les exemples ne se comptent plus de blocage par achat d'une bande de terrain entre voirie publique et emprises SNCF comme dans le port du Havre (Projet Port 2000). Quand ce n'est pas la surfacturation systématique des équipements qui impose aux Régions des bancs de quai au prix des sofas grand luxe de l'artisanat parisien.

Nul doute que cette attitude relève tout simplement de la contravention aux plus élémentaires droits des citoyens européens, français, espagnols ou autres que nous sommes. Le CRÉLOC évoquera ces blocages de fait devant la Commission de Bruxelles où il est reçu le 8 mars et n'exclut pas de déposer plainte devant les juridictions compétentes.

Pour le GEIE Pau-Saragosse

LE CRÉLOC a demandé à un cabinet d'avocats de lui donner des renseignements sur un GEIE (groupement européen d'intérêt économique) qui permettrait d'exploiter le Canfranc de Pau à Saragosse sur le modèle de Thalys entre Paris et la Belgique ou d'Eurostar entre Paris et Londres. C'est au yeux du CRÉLOC une solution à envisager devant les blocages à répétition que font peser les administrations ferroviaires françaises sur la remise en service du Canfranc.

Un GEIE (en espagnol AEIE, *agrupación europea de interés económico*), est un instrument juridique souple qui permet à des entités juridiques comme des sociétés d'économie mixte, des personnes physiques ou des Collectivités locales de se grouper pour faciliter une coopération transnationale des entreprises de l'Union Européenne. Le modèle de base de ces entités est constitué par les GIE français et une telle mise en place relève du droit des sociétés. Pour se mettre en place, un GEIE doit regrouper deux entités juridiques et il faut que l'activité du GEIE soit accessoire par rapport aux activités des groupes constitutifs pour éviter sa transformation en holding ou en joint-venture (coentreprise).

La mise en œuvre d'un GEIE, implique des contraintes.

Le GEIE ne doit pas comporter plus de 500 salariés, ce qui serait le cas pour une structure Pau-Saragosse, ne peut pas exercer un pouvoir de direction (personnel, finances, investissements) dans aucune des entreprises constituantes, doit être soumis aux règles de la concurrence dans chacun des deux pays et enfin ne peut être membre d'un autre GEIE.

Les partenaires font un contrat. Le GEIE est avec ou sans capital, doit bien définir son objet social, obéir à la législation du pays où se trouve son siège social et faire une double publicité de sa création dans le pays de son siège social et au niveau européen.

Il existe, enfin, une contrainte fiscale avec obligation pour chaque partenaire de payer l'impôt dans son pays.

Des questions restent en suspens quant au fonctionnement de la structure à mettre en place. La première concerne l'infrastructure. Elle consiste à savoir qui en est, entre le gestionnaire du GEIE ou des administrations ferroviaires française et espagnole. Devant le peu d'empressement de RFF à prendre en compte le Canfranc dans sa partie française

on peut imaginer un autre gestionnaire de l'infra qui pourrait au préalable être rachetée pour un euro symbolique. Par qui ? Les Espagnols manifestent une volonté forte de faire fonctionner le Canfranc. Une réponse peut venir de leur côté. La seconde concerne les participants au GEIE. Devant le blocage sans appel de la SNCF, on peut imaginer des partenaires qui soient des collectivités locales comme les Régions Aquitaine, Midi-Pyrénées, Aragon et Levant, les départements des Pyrénées-Atlantiques, des Hautes-Pyrénées et du Grand Sud-Ouest, les provinces aragonaises, des acteurs économiques comme les groupes de l'agroalimentaire, ceux de l'industrie automobile ou des industries du bois. La liste reste ouverte et l'imagination convoquée. Dans tous les cas ce sont les différents partenaires qui fixent les modalités de fonctionnement du GEIE.

Au CRÉLOC nous avons pensé à cette solution suite aux blocages du côté français. Nous savons que le Canfranc doit et peut fonctionner à nouveau. Nous avons présenté ce projet dans une conférence de presse tenue en gare de Pau, le 14 janvier 2004. Nous avons pris des contacts avec des entrepreneurs économiques qui sont intéressés et pensent gagner de l'argent dans ce projet où la SNCF affirme ne pouvoir qu'en perdre.

Le Bureau

Le rapport fantôme

LORSQU'ON lit le rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, daté de février 2003, réalisé par l'inspection générale des finances et le conseil général des ponts et chaussées à la demande du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, par lettre de mission du 10 septembre 2002, on y lit à propos du Canfranc :

Inutile de chercher un quelconque document officiel, rapport d'études ou compte-rendu contenant le coût de 300 M € cité : vous ne le trouverez pas ! En effet, cette somme exorbitante, correspondant à 3,26 M €/km (92 km de Pau à Canfranc) est à comparer à 10,6 M €/km pour la LGV Tours-Bordeaux, 8,38 M €/km pour la LGV Bretagne-Pays de Loire qui sont des lignes nouvelles, c'est-à-dire où tout est à faire (achat foncier, ouvrages d'art, etc.) à grande vitesse de surcroît ! Pour une ligne à voie unique dont l'infrastructure existe déjà, c'est pas mal ! On appréciera au passage le « pourrait ». Ainsi, un très officiel rapport public, utilisé pour prendre des décisions, se base sur des chiffres extraits d'un rapport non accessible au public. En fait, nous savons que ce chiffre est contenu dans le « résultat » de cette fameuse étude qui aurait dû être « de remise

SECTION IV : LES PROJETS FERROVIAIRES

I. — EXAMEN DES PROJETS ET DÉFINITION DES PRIORITÉS

E — Les projets procurant des gains de temps aux voyageurs (sic !)

5. — Les autres projets

f) La réouverture de la ligne Pau-Canfranc

Les différentes études menées à ce jour sur la remise en service de cette ligne internationale pour le trafic de fret et de voyageurs entre Pau et Saragosse laissent entrevoir des **niveaux de rentabilité socio-économique très faibles, voire négatifs**, pour cette opération dont le coût, côté français, pourrait excéder 300 M EUR.

À la demande des ministres des Transports, français et espagnol, un nouvel examen des possibilités et des conditions de réouverture de la ligne a été engagé. Les études se poursuivent. En attendant leurs conclusions, **la mission souligne sa préoccupation à l'égard d'un projet dont l'intérêt pour la collectivité paraît aussi manifestement contestable.**

Le texte en italique gras apparaît tel quel dans l'original

en activité », et qui a été détournée par les services de la DDE en énième étude de faisabilité. Actuellement, le CRÉLOC fait tout son possible pour que ce résultat soit rendu public, afin de pouvoir, le cas échéant, attaquer ses auteurs s'il s'avérait que ses résultats sont grossièrement « gonflés ». C'est ainsi que nous avons écrit à la CADA pour demander officiellement que ce rapport soit

rendu public. Enfin, impossible de finir ce texte sans aller faire un petit tour au bas de la page 25 du rapport d'audit, renvoi 38, où on lit :

« Le coût kilométrique moyen des autoroutes à 2 fois 2 voies lancées entre 1995 et 1999 se situe autour de 6,9 M € TTC ».

Le lecteur appréciera...

PATRICK MARCONI

Politique de promesses

La théorie du jamais ni oui ni non pour les dindons.

SNCF, RFF et Conseil régional, associés dans une politique commune ont réussi à tuer tout trafic de fret sur Latour-de-Carol.

En 2002, un gros client souhaitait faire passer à moyens équivalents 250 000 tonnes de céréales vers la Catalogne. Les encouragements aux apparences sincères du Conseil régional Midi-Pyrénées semblaient pouvoir faire aboutir ce projet. Or, un problème grave était posé : pourrait-on rattraper le déficit d'entretien de l'infrastructure entre Tarascon-sur-Ariège et Latour-de-Carol pour répondre positivement à cette demande, ou bien devrait-on alléger le trafic pour pouvoir assurer une continuité du service public TER avec des automotrices légères ?

Sans équivoque, la deuxième solution a été retenue et le fret est resté sur la route, qui a quant à elle bénéficié d'un investissement constant. 880 millions d'euros ont été investis sur Toulouse-l'Hospitalet-près-l'Andorre sans compter le tunnel de Puymorens. Pendant ce temps seuls 8 millions d'euros ont été investis sur le rail.

Comme il n'existe pas de moyen plus efficace d'enterrer une ligne que de s'excuser au travers d'une étude, en juillet 2003, une étude de faisabilité de gare rail-route à Latour-de-Carol est lancée conjointement par le Département des Pyrénées-Orientales et le Conseil régional de Midi-Pyrénées sous l'incompréhension totale des Andorrans et de la Catalogne espagnole.

Comment ne pas s'apercevoir du différentiel social qui, 300 mètres plus loin, permet en Espagne de travailler à un coût très inférieur à ce que nous savons faire en France ?

Enfin six mois plus tard, nous apprenons que la SNCF dans son schéma de transport de fret enlève à Foix sa mission de gare principale fret et **interrompt dès 2004 tout trafic fret sur la partie haute de la ligne.**

Suite de la page 1

Carrère, candidats sortants de la gauche PS-PCF-Les Verts, les seuls à avoir fait jusqu'à présent un geste tangible en faveur de la réouverture. Le soutien de l'UDF, assuré par François Bayrou et Jean Lassalle, devra se concrétiser par des actes probants en cas de succès, car pour le moment on reste au niveau des promesses et n'oublions pas la position prise par Jean-Jacques Lasserre. Les élections sont un bon marqueur de l'opinion publique. Allez voter pour ceux qui veulent la réouverture du Canfranc.

Le Bureau.

Pourquoi tant d'acharnement ?

Simplement pour éviter que Latour-de-Carol et Canfranc ne polluent le débat sur la traversée centrale sous les Pyrénées, qui masque la triste vérité des investissements routiers.

Il faut avoir l'esprit singulièrement tordu pour réclamer des nuisances au centre des Pyrénées par solidarité avec nos compatriotes qui les supportent sur les deux côtes.

Il faut être extrêmement manipulateur pour cacher que le trafic ferroviaire aujourd'hui au travers les Pyrénées correspond dans sa globalité sensiblement au trafic que pourraient assumer Canfranc et Latour-de-Carol.

Il faut être pervers pour cacher que la normalisation de l'écartement des voies en Espagne et leur doublement par des voies TGV, permettra de faire franchir à Irun et à Cerbère 15 millions de tonnes annuelles de chaque côté.

Il faut prendre les citoyens pour des gogos que de leur cacher que la ligne à grande vitesse sous le Perthus pourra acheminer 10 millions de tonnes de fret supplémentaires annuellement.

Donc pour un peu moins de 8 millions de tonnes annuelles qui franchissent les Pyrénées en 2003, nous disposerions déjà sans rien faire avant 2010 d'une capacité de plus de 40 millions de tonnes annuelles.

Il est temps de se réveiller pour gérer la réalité et ne plus écouter ceux qui tuent Latour-de-Carol, qui déjà ont tué POLT pour justifier un TGV Toulouse-Bordeaux-Paris, après s'être offert une autoroute A 20 gratuite, et qui entravent la réouverture du Pau-Canfranc pour conserver une audience dans des réunions de basse politique.

Le vice-président sortant Marquié, pris de remords, reconnaît publiquement que les 340 millions d'euros investis par l'Espagne sur la ligne Vic-Puigcerda représentent plus que l'investissement total en infrastructures ferroviaires sur la région Midi-Pyrénées.

Tiens donc, si nous conservons les chiffres et changeons les noms, n'est-on pas en vallée d'Aspe ???

ROBERT LECLAR

Notre site internet

Entièrement rénové dans sa présentation par notre nouveau webmestre PCP et renouvelé dans ses contenus avec, en particulier, cette lettre en ligne notre site est consultable jour et nuit sur :

<http://intermodalite.com/creloc/>
Mêlé : creloc@intermodalite.com

Nous avons lu et apprécié...

Le dernier livre de Jean Laille :

Chroniques ferroviaires

Ils ont sifflé dans le Sud-Ouest

(éditions Loubatières, 207 pages, 2003), commence dès la couverture avec une magnifique Pacific qui jaillit hors du livre. C'est un livre que l'on peut lire classiquement d'un bout à l'autre ou bien prendre à la billebaude, en musardant d'un chapitre à l'autre, chacun constituant un tableau. Dans tous les cas le résultat est le même : des histoires passionnantes, des anecdotes piquantes, du souffle, le tout servi par un véritable bonheur d'écriture. C'est ainsi que l'on apprend des histoires de déportation, de pèlerinages à Lourdes, la façon de boucher un tunnel en faisant dérailler un train pendant la guerre et que l'on revient sur l'affaire de l'or du Canfranc !

L'auteur est un ami des chemins de fer, du transpyrénéen ariégeois et du Canfranc. Il est de ceux qui nous ont fait prendre conscience que le devenir des deux transpyrénéens était lié et devait se placer dans le droit fil de la gestion des transports de part et d'autre de la « charnière du sud-ouest européen » que constituent les Pyrénées. Son livre reflète ses engagements et ses convictions : il est passionnant. En vente chez tous les bons libraires, et même chez les autres, pour 23 € !

Le Bureau.

Du côté des finances

Nous avons reçu des subventions des mairies de Pau, Oloron et Bedous. Nous remercions les maires et leur conseil municipal. Toutefois c'est de vos adhésions que nous tirons notre légitimité. Merci de cotiser, si ce n'est déjà fait ! 15 euros pour 2004, même en petites coupures et autres pièces jaunes.

IVAN PICAU, trésorier

Pour 2004, la cotisation de membre s'élève à **15 €**.

Vous pouvez envoyer vos chèques à l'ordre du CRÉLOC
chez notre trésorier :

IVAN PICAU
39, chemin Trinité • 64300 ORTHEZ