



Vallée d'Aspe, vallée de l'espoir

EN vallée d'Aspe le chemin de fer dort toujours sous les ronces et la route vrombit de camions toujours plus nombreux. Pour les promoteurs de la réouverture du Canfranc, le combat apparaîtrait sans issue si nous n'étions pas convaincus du bien-fondé de notre action. Mais il nous faut affronter quolibets ou questions navrées du genre « Vous y croyez, vous, à cette réouverture ? » lancées par ceux qui ne croient précisément en rien sauf à ce que raconte le journal de 20 heures et qui se transformeront en « partisans de toujours » dès que la situation se débloquera. Les Aspois, chaque année moins nombreux, sauf pendant les mois d'été où ils se transforment en Indiens de la réserve pour accueillir les gentils touristes qui viennent leur acheter « le véritable tapis de selle du général Custer », ont désormais peur de tout : du couloir à camions comme du passage des trains. On peut les comprendre. Pour l'heure ils doivent subir les camions, comptent les accidents de la route, tandis que la désinformation à l'encontre du rail (orchestrée par qui et dans quel but ?) bat son plein. Il y a le fameux « coup parti » qui fait qu'il n'y aurait plus rien à faire sauf subir, qui vient après le tunnel héli-coïdal tellement en courbe que les wagons s'y coinceraient, fadaise popularisée par le maire de Pau.

Nous eûmes les « monstres de locomotives » et maintenant c'est une légende noire qui se met en place au sujet du nouveau pont au nord de Bedous qui remplace le PN 57. Au lieu d'y célébrer l'amorce de la remise en service, on se plaît à n'y voir qu'un « leurre », tandis que certains cheminots font courir le bruit qu'il ne serait même pas au gabarit pour permettre le ferroutage. Il faut raison garder et voir tous les avantages que la réouverture apportera pour un minimum de nuisances en terme d'emplois, de facilités de circulation avec moyen d'aller très vite aussi bien à Oloron qu'à Pau vers le nord, Jaca et Saragosse de l'autre côté, de qualité de la vie (un train ne pollue pas, ne fait pas de bruit, d'autant que près de la moitié du parcours est en souterrain, représente une sécurité maximale) et d'activités économiques avec le fret. Le refus de la SNCF de rouvrir au nom d'un manque de rentabilité calculé sur des critères opaques, nous pousse à dire qu'il y a d'autres opérateurs qu'elle, même si cela fait tousser les syndicats. Une action symbolique forte s'impose. Elle doit venir du Conseil régional d'Aquitaine, puisque le gouvernement a une fois de plus oublié les promesses de l'État, tandis que le président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques finasse pour transférer sur des travaux routiers, les crédits

du CPER. Nous proposons que soit réactivé, pour commencer, le tronçon Oloron-Bedous avec desserte par des automoteurs de type dont vient de se doter la région Aquitaine. Ce serait la concrétisation d'une promesse du président du Conseil régional, Alain Rousset, et la preuve qu'en politique la volonté soulève les montagnes, même si en l'occurrence, il suffit de suivre la vallée d'Aspe.

Alain Cazenave-Piarrot. Président du CRÉLOC

Assemblée générale 2004

L'Assemblée générale
du CRÉLOC aura lieu,

Samedi
18
septembre
2004

à 15:00 h.

Salle de la Mairie
Bedous.

Cet avis tient lieu
de convocation.

Un repas aura lieu auparavant.
Prix et inscriptions auprès de
notre trésorier Ivan Picau.

1. En revenant de Suisse.

C'est tout d'abord le souvenir d'un beau voyage, tant par les paysages que par tous les trains, voyageurs ou marchandises, qu'on a pu voir, voie normale ou voie métrique, et on est encore plus attristés, en revenant chez nous, par l'aspect des grands triages, déserts, dont les rails luisent (encore) au soleil. En Suisse, tous les trains ont des horaires cadencés, passant toujours à l'heure plus le même nombre de minutes. On n'a pas à calculer en fonction du jour ou de la saison. Et les rames, cinq à sept voitures, plus de dix dans certaines circulations, sont toujours remplies...

Quant aux omnibus — il en existe en Suisse ! — ils n'ont pas peur d'emmener avec eux des wagons de marchandises, souvent à bogies. On y croise en plus, dans les liaisons internationales des wagons de ferrailles dont la SNCF ne veut plus, car elle dit que ce serait un transport déficitaire, des trains de wagons porte-conteneurs, avec deux CC en tête, et toujours le même nombre de wagons, les uns vides, les autres chargés de conteneurs dont certains sont jaunes. Il s'agit de conteneurs postaux. Il est vrai que la Suisse, petit pays montagneux, n'a pas la chance de disposer d'un service postal aérien ! Quel dommage que la SNCF ne soit pas sur une liaison internationale... comme Pau-Canfranc ?

Jean Brenot. *Président d'honneur du CRÉLOC.*

2. En revenant d'Italie

Eh oui, nos voisins transalpins que l'on nous décrit toujours comme des malades de l'automobile (avec quelques beaux succès d'ailleurs...) savent aussi faire rouler des trains. Ceux-ci sont certes relativement peu rapides, mais nombreux (et aux horaires simples), en bon état, peu chers, à l'heure, confortables et donc très fréquentés, ceci par toutes les classes d'âge. Les rebroussements ne posent pas de problèmes, le matériel réversible (dernier wagon équipé d'une cabine de conduite et donc apte à être le premier) étant monnaie courante (d'où certaines motrices à une seule cabine !). La séparation est effective (RTI pour le réseau et les gares, Trenitalia pour l'exploitation, les deux sous contrôle du holding FS). Les travaux sur les lignes « classiques » sont légion, les tunnels restant une spécialité (plus fort taux kilométrique mondial avec le Japon). Et tout ça sans la SNCF. Porca miseria !

Patrick Marconi.

3. Le CRÉLOC se déplace

Une délégation du CRÉLOC s'est rendue à Saragosse à l'invitation de la CREFCO pour le 11^e anniversaire de celle-ci. C'était les 29 et 30 mai dernier. Nous avons visité les nouvelles installations de Delicias, conçues comme un aéroport, avec peu de cheminots mais beaucoup de vigiles de toute sorte, avant de nous embarquer sur un automateur classique à destination de Calatayud. Beau voyage en remontant les huertas de la vallée du Jalón, dans un matériel très confortable. Le voyage retour s'est effectué par la LVG qui coupe à travers collines et montagnes, dans une rame Altaria, dénomination qui ne veut rien dire et désigne une rame Talgo dernière version tirée par une motrice Siemens. Vitesse 200 km/h seulement, faute de signalisation RTMS. Ce n'est donc pas tout à fait de la grande vitesse, même si le matériel est très confortable, avec en

À Bruxelles, le nouveau président de la CREFCO, Victor Lopez, entouré d'Alain Cazenave, président du CRÉLOC à gauche, et de Michel Rodès à droite.



particulier, un vaste espace pour étendre les jambes, contrairement aux secondes classes du TGV Atlantique. Mais les prix, trois fois plus élevés que pour le parcours par le tracé ancien, sont, quant à eux, vraiment à grande vitesse. Il n'empêche que notre Altaria, qui faisait le parcours Madrid-Barcelone, était plein, modernité oblige. Sur la dernière voie au fond de Delicias, un automateur de type « Camelos », attend en crachotant des volutes de gaz d'échappement. C'est le Canfranero dont les Espagnols conservent la circulation, tout en faisant des travaux de modernisation sur la voie classique et en préparant la mise à écartement UIC jusqu'à Canfranc. Ah ! si la France avait tenu ses engagements, peut-être des TGV arriveraient-ils en gare de Delicias !

Nous avons retrouvé avec joie nos vieux copains de la CREFCO qui change de porte-parole. Luis Granelle laisse cette fonction, qui sera désormais assurée par Victor Lopez, ancien maire de Canfranc et défenseur fidèle de la réouverture, hasta la victoria.

Alain Cazenave-Piarrot.

4. Le CRÉLOC mène une vie mondaine

Le 18 juin 2004, une délégation du CRÉLOC est montée à Urdo pour le vernissage de l'exposition de photographies de Jean-Louis Carrassoumet, intitulées « 1928-2004 : 76 ans de progrès ». Cette exposition au titre plein d'une cruelle dérision regroupe une série de magnifiques photographies de la ligne et des gares dans leur actuel état de délabrement. Les gros plans et les éclairages d'hiver rendent bien. Mais on sent qu'il suffit d'un frémissement pour que revienne le printemps et que tout reparte, encore plus beau qu'avant. On retrouvera la même exposition côté sud du 1^{er} au 12 août à Canfranc Estación.

Ce fut pour le CRÉLOC l'occasion de retrouver nos bons compagnons de route des luttes pour la réouverture quand celle-ci constituait une alternative au tunnel routier. Maintenant que celui-ci fonctionne avec les dommages que l'on sait, et que nous avions annoncés, il faut trouver de nouvelles ressources pour se mobiliser en Aspe. Ici la réouverture n'est pas tant de faire passer des trains pour voir passer des trains que de constituer une alternative au tout-goudron-tout-camion qui se met en place. Qu'en sera-t-il quand le prix du baril de pétrole sera à 100 \$?

R. P. Laffès.

5. Le CRÉLOC concurrent de la marquise de Sévigné.

Le CRÉLOC a écrit aux élus sortis des urnes au cours des derniers scrutins cantonaux et régionaux. Ils doivent déjà être très occupés car peu nous ont répondu.

Du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques nous avons reçu, pour le moment, réponse du président du groupe socialiste, en même temps conseiller régional, Georges Labazée, qui a très élégamment botté en touche, c'est un coutumier du fait. En revanche nous avons reçu une réponse positive de Nathalie Francq, conseillère générale du canton de Pau-Ouest que nous irons voir dès la rentrée. Sinon, aucune réponse ce qui est bien triste et ne nous empêchera pas de revenir à la charge.

Nous avons écrit aux élus des Pyrénées-Atlantiques au Conseil régional. Seule Louissette Mayereau, élue Les Verts, nous a répondu. On va se rencontrer.

Nous avons écrit au président Alain Rousset et au vice-président Jean-Louis Carrère, nouveaux mais aussi anciens élus à la tête du Conseil régional d'Aquitaine, dans cette inamovibilité des élus en France qui fait sourire de l'autre côté des Pyrénées, pour leur demander où en est l'engagement des crédits du CPER, leur réaction face au devis de réouverture gonflé par RFF-SNCF que nous dénonçons dans un précédent courrier, de faire (enfin) monter un automateur jusqu'à Bedous. Nous savons qu'ils ont bien reçu notre demande.

Nous avons écrit puis répondu à l'invitation des élus Les Verts d'Aquitaine qui convoquaient le samedi 3 juillet à Bègles citoyens, associations et mouvements sociaux, pour discuter action politique. Le CRÉLOC s'est inscrit à l'atelier Transports (original). Nous avons exposé notre problématique et les grandes lignes de notre action, déploré le peu de travail en faveur du Canfranc de l'élus sortant (et renouvelé, merci le scrutin de liste !) des Pyrénées-Atlantiques — ce qui n'a pas plu, les Verts ayant d'autres sujets bien plus urgents et importants en tête. Les autres élus nous rencontreront... à la rentrée. Vive les vacances !

Nous avons écrit au président de la République pour lui demander (respectueusement) de cesser de se parjurer quant à la réouverture du Pau-Saragosse qui ne manquera pas d'être évoquée lors du prochain sommet franco-espagnol qui doit avoir lieu à Saragosse à l'automne prochain. Nous aurons alors besoin du maximum d'adhérents pour manifester notre présence au bord de l'Èbre.

Pour le Secrétaire, le Bureau.

La machine infernale

PARU en février aux éditions Le Cherche Midi, le livre de Nicolas Beau (*Le Canard Enchaîné*), Laurence Dequay (*Marianne*) et Marc Fressoz (*La Vie du Rail*) : « SNCF, la machine infernale » ne pouvait qu'interpeller de par son titre même les adhérents et sympathisants du CRÉLOC, bien placés pour mesurer l'immense volontarisme ferroviaire de la noble maison.

Un premier constat s'impose : ce livre n'a pas été écrit par ni pour des « ferroviphiles », ni non plus des « ferroviphobes », mais par trois journalistes venus s'intéresser à la situation de la SNCF (et donc du rail en France, car la SNCF est le rail et le rail est la SNCF pour les siècles des siècles), pour le moins surprenante. De ce fait, on peut le considérer comme neutre et donc apte à dire certaines vérités.

À partir de toute une série d'exemples, le livre pointe les principales tares de la SNCF :

Ses relations ambiguës avec l'État, faites tant de suspicions réciproques (forteresse syndicale type « avant-garde du prolétariat » vue d'un côté, ennemie des cheminots et du prolétariat vue de l'autre) que de connivences (gisement quasi illimité de bonnes places et outil de prestige pour l'un, robinet financier inépuisable et sans velléité de contrôle de l'autre).

Son autisme quasi total vis-à-vis du monde réel, incarné par une certitude sans limites d'être dépositaire de la Vérité ferroviaire et traduit par des décisions incompréhensibles (gares TGV à des kilomètres des villes, isolées du réseau dit classique) et choquantes (augmentation brutale des tarifs fret après l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, bloquant toute tentative de report modal).

Des réactions faites d'idéologie (plutôt pas de rail du tout que du rail privé) et de pusillanimité comptable (fermeture des dessertes et des embranchements particuliers).

Ses relations désastreuses avec ses clients, toujours perçus comme des usagers, malgré le discours officiel, ou les représentants de ceux-ci (associations diverses, dont la FNAUT, d'ailleurs traitée un peu légèrement par les auteurs...).

Sa culture hyper technique qui la conduit trop souvent à la recherche de la prouesse technologique, au mieux avec succès dans le cas du TGV, au pire dans le cas du fret où l'autoroute ferroviaire prométhéenne ne reste qu'un projet, accompagnée en revers de retards flagrants dans d'autres domaines (signalisation sur voies uniques par exemple).

Son hermétisme total à la notion de productivité bien comprise, qui se traduit par un effectif à la fois trop élevé et mal réparti

(signalisation manuelle, deux agents sur petites lignes, etc., uniquement pour « préserver » des emplois contre manque de conducteurs ou lacunes dans l'entretien du réseau) et surtout des frais fixes gigantesques qui rendent son bilan hyper dépendant de la moindre baisse d'activité. Avec la conséquence absurde de chercher à réduire les pertes en réduisant les coûts marginaux (suppressions de trains, d'arrêts...) augmentant ainsi la part des coûts fixes.

Une fuite en avant dans le volume sur le TGV grâce à une sous-tarifcation que les auteurs dénoncent, en citant la cour des comptes, car sans rapport avec le service rendu par le TGV comparativement aux autres trains et à son coût.

Une opacité de gestion insupportable dans le cadre de la régionalisation des TER, faisant tourner en bourrique les exécutifs régionaux et leur donnant surtout l'impression d'être méprisés, voire rackettés.

Des syndicats « fossilisés », incapables de prendre en compte l'intérêt bien compris de l'entreprise, encore moins de la société et agissant en quasi-proprétaires de la SNCF (*Ndlr* : définition du service public à la Française ?) arc-boutés sur le Statut National du Cheminot Français.

Une politique de diversification « galactique » de 650 filiales, n'ayant rien à voir avec le train, voire à l'opposé (*Géodis*, premier transporteur routier français, 14 000 camions). Cela soi-disant au nom de synergies. Exemple : le *SERNAM*, perdant 70 millions d'Euros par an, sans jamais utiliser le train.

D'autre part, le livre ne manque pas de pointer le manque de sérieux de l'État, principalement des députés, toujours prompts à se comporter plus en élus locaux qu'en serviteurs de l'intérêt général et de ce fait responsables d'un schéma TGV fruit d'une somme de micro-prestiges locaux, et toujours préféré à un renforcement voire une extension du réseau dit « classique ». Nous ne nous étendrons pas sur le chapitre qui traite des entorses plus ou moins lourdes de conséquences financières faites au code des marchés publics lors de la construction de LGV, pensant que là, on tombe sur une certaine tradition des grands travaux, pas seulement propre aux pays péninsulaires...

On peut reprocher à ce livre une vision « comptable » des choses, quelques petites erreurs, et une absence totale de prise en compte du fait ferroviaire en tant qu'acteur du développement durable. Mais, à notre avis, tel n'est pas son but ni son propos, et le fait de faire une « synthèse » des tares de la SNCF est louable et nécessaire. La démocra-



tie n'a de sens que si les acteurs (les électeurs) sont informés, entre autres sur les entreprises publiques dont nous sommes après tout tous les propriétaires, par définition, et a fortiori si elles ont une mission de service public. Force est de constater concernant Pau-Saragosse que le cocktail infernal décrit dans le livre cadre relativement bien avec l'attitude létale de la SNCF à son endroit ; nous avons assez répété que le déferrage complet de la ligne n'a pu être évité que grâce au traité international qui la couvre.

Le CRÉLOC a également été surpris de l'attitude brutale de la FNAUT à l'endroit de ce livre. Même si la condescendance de celui-ci vis-à-vis de la FNAUT et de son président manque singulièrement de tact et de respect (voir plus haut), condamner ainsi brutalement le livre et ses auteurs ne peut que faire le jeu des responsables de la situation actuelle qui nous mène tout droit au désert ferroviaire. Vu autrement, cela a l'air de dire « Au fond, la SNCF nous méprise, nous piétine, ruine tous nos efforts pour développer le rail et lui redonner la place qui lui revient, mais on l'aime bien quand même, et malheur à ses contempteurs ! » Pitoyable !

Mais peut-être ce livre arrive-t-il trop tard. La clique de fantoches technocrates qui tient la SNCF est presque assurée maintenant de venir à bout de celle-ci, tellement sûre d'elle même qu'elle n'a même pas pris la peine de répondre à l'attaque, montrant ainsi son profond mépris de l'idée même de démocratie. Le journal *Le Monde*, sévèrement attaqué dans un livre avait au moins eu la vertu de se défendre, marquant ainsi une certaine forme de respect pour ses adversaires du moment ! Le scénario engagé a bien l'air d'être celui de « l'aplasie ferroviaire » : on détruit (ou plutôt ici on laisse s'autodétruire) l'organe malade, telle la moelle osseuse du leucémique, en attendant de réinjecter de nouveaux exploitants sains prêts à régénérer le système entier, en attendant de l'étendre. Monsieur De Robien aurait-il un bon ami cancérologue ?

la SNCF au pied du mur

LE monde ferroviaire est en pleine mutation. Ce monde ferroviaire de par le lobbying SNCF est devenu politiquement l'un des axes de poids des politiques régionales. Si le ferroviaire est important, le poids pris par la SNCF doit être pondéré. Les intérêts des Régions ne sont pas ceux que la SNCF fait accepter dans son seul intérêt.

Aujourd'hui, l'opérateur historique qu'est la SNCF, est tirailé entre un gouvernement essentiellement soucieux de rentabilité, et un gestionnaire d'infrastructures (RFF) guidé par un seul objectif qui est d'appliquer des taux de péages devant lui permettre de sortir d'une dette abyssale. La SNCF n'a plus les moyens d'opérer seule et ne peut plus, aujourd'hui, offrir un service public digne de ce nom. Pourtant elle monopolise le devant de la scène ferroviaire des Régions en essayant encore de soutirer des budgets colossaux inappropriés.

Face à une telle problématique, la SNCF, prend les régions en otages et laisse filer des pans entiers d'activités, réduisant ici une offre commerciale, ailleurs une implantation, délaissant des lignes et des installations, souvent financées avec des participations régionales importantes.

Le constat est affligeant : on laisse partir, si l'on n'y prend garde, des modules entiers d'un système de transport cohérent, économique et protecteur de l'environnement, tant pour le transport de voyageurs que pour le fret. Notre bureau avait prévenu depuis de nombreuses années sans écho : POLT, Plan Fret, TGV sud-ouest, TGV Barcelone et remise en service du Pau-Canfranc.

Pourtant l'outil est là, les hommes, les savoirs, les infrastructures et les matériels sont encore disponibles. Seule manque la volonté, pas la bonne volonté mais la volonté de faire vivre ou de faire revivre un système de transport cher au cœur de tous les citoyens de nos Régions. Par-delà la politique économique, la crise énergétique (pétrole à 41 \$ le baril) fait prévoir une crise globale beaucoup plus profonde. Cela n'a pas encore intéressé les politiques, qui une fois de plus sont en retard sur l'opinion publique, au point de prévoir des stratégies alternatives au tout-pétrole de l'économie capitaliste.

Cette nouvelle donne politico-économique transforme complètement les scénarios. L'Europe, essentiellement Europe des Régions à laquelle seule la France n'a pas cru, est là, bâtie autour de pôles régionaux

branchés sur les échanges mondiaux et renforcés par des coopérations inter régionales de proximité. Les états sont des structures dépassées par des composantes régionales s'affranchissant des frontières et prenant un réel poids économique et politique. Dans un tel contexte, les Régions sont elles aussi prisonnières du système. Elles devront se substituer, de plus en plus, à un opérateur ferroviaire défaillant afin d'assurer aux citoyens des moyens de transports en adéquation avec leurs attentes et assumer ces nouveaux flux économiques de fret que Paris ne centralise plus.

La vision gouvernementale encourage le report des trafics commerciaux sur un réseau approximatif de 12 000 kilomètres. Cette politique dessine déjà le contour des charges que vont supporter les Régions pour assumer les services TER intérieurs.

Aujourd'hui, des disparitions d'activités sur des lignes importantes sont déjà annoncées. Le service « grandes lignes » se retire de Toulouse-Bayonne, mais aussi, (le 10 juin l'annonce a été faite à l'Assemblée nationale) les transversales Nantes-Lyon et Bordeaux-Lyon seraient abandonnées ainsi que Bordeaux-Nantes. Au niveau des trains de nuit, le Paris-Latour-de-Carol va être supprimé en 2005 après un démantèlement scientifique. Que dire du Paris-Rodez et Carmaux, tandis que pour la *Palombe Bleue*, il n'y a plus de wagons-lits.

En outre, l'abandon de nombreux services de fret pose dès aujourd'hui des problèmes graves : risques de désertification industrielle, augmentation sensible du nombre de camions sur des routes déjà très fréquentées et dont l'entretien deviendra de plus en plus coûteux. Le ferroviaire est vécu comme une affaire de spécialistes. La SNCF (entreprise très fermée) face à des non spécialistes affirme tout et n'importe quoi, en sachant que peu de ses interlocuteurs auront les moyens de venir la contredire tant le discours a été complexifié pour éluder la compréhension du système ferroviaire.

Le Canfranc se trouve à l'interface de toutes ces problématiques. Pour rouvrir il faut qu'une volonté d'État s'oppose à celle de la France. Elle peut venir d'Espagne. Pour exploiter, il y a d'autres opérateurs que la SNCF. Gageons qu'ils gagneront de l'argent là où la SNCF ne sait qu'en perdre tout en pressurant les finances régionales.

Trevor Leclarc



*En attendant,
le site internet est
déjà en ligne...*

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/>
Mèl : creloc@intermodalite.com

Le CRÉLOC fait monter la pression

Les adhésions rentrent mal et cela nous affaiblit, pas tant au point de vue financier qu'au point de vue crédibilité et poids associatif et politique. Nous ne sommes pas un comité Théodule créé pour pomper quelques subventions, mais une association citoyenne qui tire sa légitimité d'un nombre élevé d'adhérents.

Le trésorier Ivan Picau.

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