



Pau-Canfranc : vers une renaissance de Goya ?

Alexis Metzger

► To cite this version:

Alexis Metzger. Pau-Canfranc : vers une renaissance de Goya ?. Objectif Rail, 2014, 65, pp.16-23. hal-01130086

HAL Id: hal-01130086

<https://hal.science/hal-01130086>

Submitted on 11 Mar 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Pau-Canfranc : Vers une renaissance de Goya ?

Article publié après quelques modifications dans *Objectif Rail*, n°65, 2014, p. 16-23

Alexis Metzger

Canfranc. Une immense gare désaffectée, 2 trains par jour pour Huesca et Saragosse. Jusqu'au début des années 1990 trônait encore un portrait de Franco dans le bureau du chef de gare. A 90 km, Pau, avec sa marquise pimpante. TGV, Intercités et TER circulent d'est en ouest, du nord... au sud ? Oui, car plusieurs baleines font la navette vers Oloron Sainte-Marie, terminus actuel de cette célèbre voie transpyrénéenne qui continue vers l'Espagne.

Le Pau-Canfranc est l'Arlésienne de la vallée d'Aspe. Depuis l'accident sur le pont de l'Estanguet en 1970, la réouverture de cette ligne récemment surnommée « Goya » a été évoquée maintes et maintes fois. Mais la construction du tunnel routier du Somport semblait avoir mis un coup d'arrêt définitif aux projets ferroviaires dans cette vallée béarnaise. C'était sans compter sur la détermination d'hommes qui défendent contre vents et marées le dossier de la réouverture... et semblent avoir obtenu gain de cause. Le 19 février 2014, le préfet signait un document aussi court (14 pages) qu'emblématique : la déclaration d'utilité publique pour la section Oloron-Bedous, une section qui a fêté ses 100 ans en 2014, discours et expositions à l'appui, en service jusqu'en 1980 pour le trafic voyageur et 1985 pour le trafic marchandise. Et cette DUP revient de loin...

Verdict peu encourageant

Depuis les années 1990, certains conseils régionaux se sont investis dans le transport ferroviaire. En 1999-2000, la région Aquitaine commande une étude sur les possibilités et conditions de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc en partenariat avec l'Etat, la SCNF et RFF. Et nos confrères du magazine *Le train* titrent en 2000 : « Pau-Canfranc-Saragosse : le retour » ! Mais les conclusions sont plus que pessimistes : la réouverture, aussi bien au trafic voyageur qu'au trafic FRET, ne présenterait aucun intérêt économique. L'Etat serait bien prêt financer 25% des travaux (déclaration de Jean-Claude Gayssot en 1999) mais l'annonce reste lettre morte. Les études se poursuivent dans les années suivantes, portées par la volonté d'hommes politiques en France et en Espagne. Les résultats figurent dans le dossier d'avant-projet (AVP) produit par RFF en février 2004 : une réhabilitation de la ligne estimée à 292 millions d'euros (valeur janvier 2003), un trafic voyageur qui n'est pas une priorité et un trafic FRET dans des conditions difficiles, « la capacité et le potentiel de la ligne pourraient être limités dans la pratique à 1,5 millions de tonnes par an de marchandises ». Enfin, la ligne serait très déficitaire. Verdict plus que décourageant... Mais qui ne tient à nouveau compte presque que de la « rentabilité économique », mot magique déjà avant la crise. Or une ligne de train se résume-t-elle au seul calcul d'une rentabilité ?

Le débat est relancé

En 2004, Gilles de Robien alors Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer avait été interrogé par une sénatrice, Marie-Claude Beaudeau, à propos de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc. La réponse était tout d'abord sans équivoque : « Afin de donner suite à des demandes locales et dans le cadre du contrat de plan, il avait été décidé d'approfondir les premières études sur l'éventualité d'une réouverture de la ligne (...). Leurs résultats font apparaître qu'une réouverture de la ligne Pau-Canfranc ne constitue pas une solution techniquement et économiquement adaptée à un report modal de la route vers le rail ». La suite rivalisait de langue de bois : « Il est nécessaire de créer une dynamique pour le fret ferroviaire. Il est donc nécessaire d'améliorer les liaisons existantes, en terme d'infrastructures, mais aussi d'exploitation et de travailler sur de nouvelles liaisons efficaces ».

Changement de ton à la fin des années 2000. En 2007, la région Aquitaine décide de rouvrir la section Oloron-Bedous (fin des travaux prévue en 2010...) et en 2009, Guillaume Pépy affirme que la SNCF apportera son soutien à la réouverture totale de la ligne. Les études reprennent donc avec en parallèle la section Pau-Oloron totalement renouvelée pour 35 millions d'euros. Le 13 octobre 2012, le président de la région Aquitaine et son homologue en Aragon, Luisa Fernanda Rudi, réaffirment leur souhait de réouverture de la ligne lors des 100 ans du percement du tunnel du Somport. Les études s'achèvent et malgré la morosité économique ambiante, le conseil régional d'Aquitaine soumet à enquête publique la réouverture de la ligne Oloron-Bedous dans les communes traversées par la voie ferrée. C'est en grande partie lors de cette enquête que les débats ont été relancés.

Beaucoup d'oppositions locales !

L'auteur de ces lignes est bien sûr favorable aux réouvertures de lignes. Mais il faut bien l'avouer, les arguments des opposants à la ligne de train ne sont pas infondés. Depuis 1970, un service d'autobus assuré par la SNCF relie les communes de la vallée d'Aspe, depuis Oloron jusqu'au col du Somport via le tunnel routier et Canfranc. Une soixantaine de passagers l'empruntent quotidiennement, 150 l'été. Le premier argument est flagrant : rouvrir une ligne pour si peu de monde est totalement inutile. De plus, les arrêts de bus sont bien plus nombreux que ceux du train et desservent des lieux où on ne pourrait se rendre à pied facilement à l'ancienne gare la plus proche (Escot, Accous...). Une réouverture de la ligne de train supprimerait logiquement ce service de bus et pourrait donc désavantager les habitants des communes non desservies. De plus, la réouverture entre Oloron et Bedous ne remettrait pas en service toutes les gares de l'ancienne ligne, dont Sarrance, village de 191 habitants aujourd'hui desservi par le bus. De quoi attiser les tensions et la colère du maire qui verrait passer les trains devant l'ancienne gare sans arrêt... Les navettes ferroviaires seraient calquées sur les horaires de bus, avec 4 à 5 allers retours par jour entre Oloron et Bedous. Le service par autocar se maintiendrait quant à lui entre Bedous et Canfranc.

Le second argument est lui aussi très compréhensible. Depuis les aménagements de la RN 134 et la mise en service du tunnel du Somport en 2003, environ 200 camions circulent chaque jour en vallée d'Aspe. Et les déviations promises par l'Etat pour chaque village traversé n'ont été construites que partiellement. A Gurmençon, Asasp-Arros, Cette-Eygun et Urdos, les camions passent et repassent incessamment le long des habitations. Le bruit, la

pollution, les risques d'accident et les dévaluations des prix des habitations exaspèrent les habitants qui manifestent souvent pour protester contre cette situation intenable. On comprend donc qu'ils voudraient mieux voir ces déviations construites... plutôt que la mise en service d'une ligne de train entre Oloron et Bedous qui ne résoudrait aucun de ces problèmes. Où le conseil régional doit-il dépenser son argent ? Dans l'aménagement de la route et d'autres services en vallée d'Aspe. Face aux 100-120 millions d'euros que le conseil régional investirait pour la réouverture entre Oloron et Bedous, les opposants soulignent qu'une bonne partie de cette somme devrait être allouée aux déviations de la RN 134. Et une partie infime pourrait être consacrée à améliorer les conditions de vie des habitants de la vallée d'Aspe, via de nouveaux services... Certes, les « bailleurs » sont différents (Etat / Région / Département) mais ce sont bien les mêmes contribuables qui paient.

Selon les opposants, rouvrir Oloron-Bedous est donc une gabegie économique, qui ne présenterait aucun avantage économique et, pire, qui restreindrait le service public via les arrêts de car supprimés de fait. Pour faire entendre leur voix, des habitants ont formé le CROC (Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc). Notons toutefois qu'un certain nombre habitent le long de la voie ferrée et, ce dont ils ne se cachent pas, seraient donc face à de nouvelles nuisances si les X 73500 passaient sous leur fenêtre.

Une question d'échelles

Pourtant, ce n'est pas tant pour la question ferroviaire que le CROC a sa légitimité. La question du train reste accessoire face à celle de la RN 134 et de ses camions... Et le CROC ravive la fronde qui avait eu lieu en vallée d'Aspe dans les années 1990, contre cette route nationale et le tunnel qui allait amener tous ces poids-lourds. C'était à ce moment-là que la ligne de train aurait dû être une solution contre la route nationale ! Mais l'Etat avait battu en brèche les espoirs ferroviaires en imposant cette route aux Aspois et ce tunnel (de 400 millions d'euros environ, coût en 2014, à comparer aux coûts de la réouverture de la ligne de train)... qui n'aurait jamais dû voir le jour. Maintenant que la route et le tunnel sont là, peut-on vraiment accuser les opposants à la ligne qui attendent depuis plus de 15 ans les déviations ? 100 millions d'euros pour une ligne de train... Et aucune annonce sérieuse pour les déviations de la RN 134 excepté celle de Bedous réalisée en 2010.

Face à ces arguments, les partisans de la ligne, dont le Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc (CRELOC, créé en 1986), insistent sur plusieurs points. Tout d'abord, ils précisent que le transport ferroviaire est bien plus sécurisé que le transport routier. Concernant le faible nombre de voyageurs empruntant le bus, le CRELOC rappelle que le chiffre a doublé entre Pau et Oloron en 10 ans (voir OR n° 30 pour une présentation de la ligne). Le train n'attirerait-il pas bien plus de voyageurs ? Et ne peut-on pas penser à une navette routière entre les villages qui circulerait en complément du train ? Elle permettrait de relier par exemple Aydius, Bedous, Accous, Lescun, Lées, Athas, Osse-en-Aspe, Sarrance... et donnerait correspondance au train à Bedous¹. Ils insistent aussi sur la dimension internationale du projet qui ne constitue qu'une étape dans la réouverture totale de la ligne Pau-Canfranc. Cet axe a une grande portée économique et renforcerait les liens entre Aragon et Pyrénées-Atlantiques, et plus globalement entre la France et l'Espagne. Il permettrait aussi de délester la voie par Hendaye, principalement pour le FRET. Le volet touristique du projet

n'est également pas à oublier, notamment pour les stations de ski du Somport, d'Astún et Candanchu tout près de Canfranc. A Canfranc les vacances ! Enfin, cette ligne a une dimension patrimoniale forte et la réhabiliter serait rendre hommage à tous les ouvriers et cheminots qui ont œuvré à sa construction et son exploitation, en visant pourquoi pas une inscription à l'UNESCO (ouvrages d'art, tunnel hélicoïdal...).

Le choix de ne faire porter la réouverture et l'enquête publique que sur la section Oloron-Bedous était-il donc stratégique ? Les arguments du CROC seraient-ils les mêmes si l'enquête avait porté sur la liaison Oloron-Canfranc, les camions pouvant alors peut-être passer sur des wagons de trains ? On le voit, au-delà des questions légitimes sur les différences de desserte entre bus et train, les points de vue des partisans et des opposants reposent sur deux « échelles » de cette réouverture. Globalement, le CROC porte ses critiques sur la section Oloron-Bedous (même si le nom même de l'association inclut Canfranc) alors que le CRELOC voit dans cette section simplement une étape importante dans la réouverture totale de la ligne Goya.

Reste que ni la SNCF ni l'Europe n'ont versé une obole pour cette section de ligne... Et c'est bien là « l'hypocrisie » du projet ! Une ligne à vocation internationale qui n'a pas de subventions autres que régionales... En caricaturant, ce serait comme si une ligne TGV était construite par une région, sans de fortes retombées localement. Et il me paraît évident que cette ligne en vallée d'Aspe - quand bien même il ne s'agit que d'un tronçon - doit être analysée en voyant bien plus loin. A titre de comparaison, les 105 millions d'euros pour la réouverture de la ligne Gisors-Serqueux en décembre 2013 étaient financés par RFF, la région et l'Etat (un tiers chacun). Car sa vocation est bien nationale voire internationale avec à la clé un transport ferroviaire important depuis le Grand Port Maritime du Havre (cf. OR n°62). Pourquoi cette recette n'a-t-elle pas été appliquée en vallée d'Aspe ?

Avis défavorable : *Ite missa est* ?

A la mi-juillet, les trois commissaires enquêteurs rendent un avis défavorable pour l'ouverture de la ligne (ce qu'ils « regrettent » (!) en page 10 du dossier), soulignant que « Limité au trafic voyageurs et à la localité de Bedous, ce transport ne paraît susceptible de générer ni un meilleur service public, ni une fréquentation plus importante, ni des retombées économiques ou touristiques sensibles sur le secteur concerné de la vallée d'Aspe ». Détaillons un peu ces conclusions.

A juste titre, les enquêteurs parlent de trois difficultés patentées. La première réside dans cette question d'échelle déjà citée : « Telle est l'ambiguïté fondamentale de ce projet et au cours de l'enquête, le public a sans cesse oscillé entre les deux hypothèses, les détracteurs du projet insistant sur l'inutilité d'une liaison entre Oloron et Bedous, ses partisans mettant en avant l'utilité d'une future liaison Pau-Canfranc, dont Oloron-Bedous ne serait qu'une étape ». La seconde tombe également sous le sens et est résumé dans une question : « Réouverture d'Oloron-Bedous ou déviations des villages de la vallée d'Aspe ? ». Enfin, les enquêteurs soulignent que RFF est le maître d'œuvre de cette réouverture alors que le projet est porté par la région Aquitaine, d'où un certain micmac.

L'avis défavorable repose donc sur le fait que rien n'a permis aux enquêteurs d'être certains que cette réouverture n'était qu'une étape vers Canfranc. Les enquêteurs entrevoient

bien les avantages d'une telle réouverture, mais n'avaient pas à se prononcer dessus. Ils citent également RFF disant que « ce projet fait partie d'un axe historique entre la France et l'Espagne qui pourrait, dans un avenir indéterminé aujourd'hui, contribuer à la réduction du transport routier de marchandises dans un contexte de diminution avérée et reconnue des ressources d'énergie fossile ». Sic.

Les enquêteurs concluent alors « Ainsi, la Commission émet-elle, à l'unanimité, un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique actuellement envisagée, tout en souhaitant que les études concernant la ligne au sud de Bedous soient poursuivies et que puisse être soumis à enquête publique dans les meilleurs délais le projet de reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et l'Espagne ». Un optimisme de façade...

Le chant des partisans (du ferroviaire)

Durant l'été, les partisans de l'ouverture de la ligne se mobilisent. Selon eux, il est évident que la réouverture de cette section de la ligne n'est qu'un prélude à la réouverture totale vers Canfranc. Mais le fait est que l'enquête ne portait que sur Oloron-Bedous... Interrogé dans *La République des Pyrénées*, Alain Rousset, président du conseil régional déclare : « Je trouve cela [les résultats de la commission d'enquête] abracadabrantesque. Le rapport des commissaires enquêteurs repose sur plusieurs malentendus. C'est très étonnant, un peu inquiétant. Il s'agit bien de la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc. L'aide de l'Europe porte sur cette réouverture-là. Et comme dans tous les travaux ferroviaires, on procède par tronçons. J'espère que RFF a parlé du projet global Pau-Canfranc et qu'il s'agit bien d'un malentendu. Il y a d'autres aberrations dans le rapport. Concernant le déficit prévu de la ligne, le commissaire cite un chiffre de 16 M€ annuel, alors que nous prévoyons moins de 500000 euros. Le coût global du projet n'est pas de 122 mais de 100 millions d'euros ».

Alain Rousset va (voit) plus loin : « Nous engageons les études pour la suite de Bedous à Canfranc. Les études socio-économiques ont été faites sur la totalité de la ligne. On estime le fret à 1,6 à 2 millions de tonnes. Quand on regarde le bond spectaculaire, simplement grâce à sa modernisation de la ligne Pau-Oloron, On peut dire que c'est une ligne qui va progresser. On ne va pas revenir sur 1000 preuves déjà apportées ». On serait plutôt d'accord avec Alain Rousset, si ce n'est que l'Europe n'a jamais dit (à ma connaissance) dégager des financements pour la ligne vers Canfranc. Et lors du dernier sommet franco-espagnol fin novembre 2014, le sujet de la réouverture n'a été abordé qu'au détour d'une phrase entre Mariano Rajoy et François Hollande. On reste bien sûr de marbre.

En septembre, le CRELOC avait pourtant enfoncé le clou. Il fallait resituer la réouverture de cette section dans ses contextes régionaux, nationaux et internationaux et envisager immédiatement que Bedous ne serait qu'un terminus provisoire. La bataille des chiffres continue : le déficit de la ligne est estimé par le CRELOC à 1,6 millions d'euros (au lieu des 16 millions cités dans les conclusions de l'enquête publique).

Canfranc... ou rien ?

Le nouveau préfet des Pyrénées-Atlantiques bouleverse la donne puisque, contre l'avis des enquêteurs, il déclare mi-septembre qu'il signera la déclaration d'utilité publique de la ligne

Oloron-Bedous. Et même si cette DUP a été attendue presque 6 mois, elle est bel et bien là. Peu après cette décision, un ami d'Oloron, membre du CROC, m'écrivait : « Ce projet est complètement ahurissant et idiot. C'est le caprice du Président de la Région qui veut s'offrir un petit train alors que la ligne de bus actuellement en service jusqu'en Espagne est très peu utilisée. Et lui, il veut mettre 150 millions d'euros dans un train qui s'arrêtera à Bedous!!! Il n'y aura même pas d'arrêt du train à Sarrance, donc l'intérêt pour les valléens est limité. Et à côté de ça, on est desservi par des routes pourries, les camions continuent de passer sous les fenêtres des maisons... L'enquête publique avait donné un avis défavorable au projet et le Préfet décide de donner un avis favorable ! Joli respect de la démocratie ! »

Malgré tout, la région Aquitaine a certainement eu raison de ne faire porter les études que sur cette section. Une façon d'aller de l'avant progressivement, en bon politique... Si le train arrive à Bedous, ce sera déjà un grand pas vers Canfranc ! Mais les obstacles sont encore nombreux. Premièrement, le CROC a l'intention de déposer un recours au tribunal administratif pour contester cette DUP. L'élection d'un nouveau maire opposé au train à Oloron Sainte-Marie, apportant son soutien au CROC, pourrait peser dans le jugement. Ensuite, la réhabilitation de la ligne entre Bedous et Canfranc serait bien plus chère. Se pose bien sûr la question du tunnel ferroviaire du Somport : il sert de tunnel d'évacuation au tunnel routier et un laboratoire de recherche en physique fondamentale y occupe une petite partie. Dans un monde pro-ferroviaire, le tunnel routier serait « rendu » au train... avec voitures et camions sur les rails. Trains de camions qui pourraient évidemment être prolongés bien au-delà de la sortie du tunnel et ainsi réduire les nuisances en vallée d'Aspe.

Mais selon les opposants, la voie ferrée en haute vallée d'Aspe présente des rampes trop raides pour accueillir des grands trains de camions. Il faudrait que chaque train soit limité à 400 tonnes... Mais avec une loco en pousse ? De là à voir des TGV, il faut être un peu fou, mais c'est ce que permet la BD « Paul et les mystères du Pau-Canfranc » (éditions du Cairn). Après avoir une fresque historique de la ligne, elle se termine sur des belles pages où un TGV à destination de Saragosse est annoncé à Bordeaux avant d'emprunter le Transpyrénéen occidental...

Les débats sur la réouverture de la ligne Oloron-Bedous(-Canfranc) sont loin d'être terminés. Ils traduisent à la fois la confiance (ou non) dans le développement du transport ferroviaire (FRET inclus) et les difficultés économiques actuelles. Mais tirons notre chapeau à l'engagement des régions d'Aquitaine et d'Aragon qui croient en l'avenir de la ligne. L'Aragon a justement racheté la gare de Canfranc et est en train de la restaurer (voir son état dans OR n°25). L'Aquitaine va financer à 100% les travaux entre Oloron et Bedous dont l'ouverture est prévue fin 2015, si le recours au tribunal administratif est rejeté. Il faudra alors espérer que Bedous ne sera pas un nouveau terminus comme Oloron l'a été bien trop longtemps. Certes, le train serait à nouveau présent en vallée d'Aspe, mais comme le soulignent aussi bien le CROC que le CRELOC, sans atteindre Canfranc, cette section de ligne ne serait presque que pure vanité.

ⁱ De telles lignes de bus existent non loin de la vallée d'Aspe... En vallée de l'Ouzoum, une ligne à la demande permet le déplacement des habitants de communes peu peuplées (service à la demande), vers Asson, et via une correspondance, Nay et Pau. Dans le val d'Azun, une autre ligne à la demande (3 à 4 fois par jours), circule de et

vers Argelès-Gazost puis Lourdes avec correspondance pour les TER et TGV. Et, dans une autre vallée, un autre massif, un autre pays, les minibus des TMR desservent tous les hameaux de la commune de Salvan en donnant correspondance au train en vallée du Trient (partie valaisanne du Mont-Blanc Express).