

RRMC

Il ne s'agit pas du lancement d'une nouvelle radio, mais plutôt du lancement de la vérité sur :

Rail Route Même Combat en vallée d'Aspe

Ce texte qui vous est proposé a pour humble mission de faire la lumière sur l'opportunité de réouvrir la ligne ferroviaire Pau- Canfranc : il présente les aspects techniques et sociaux-économiques pour terminer en faisant appel tout simplement au bon sens ...bonne lecture

Pourquoi la réouverture de la voie ferrée ne peut régler tous les problèmes de fret en vallée d'Aspe ?

Il ne s'agit pas ici de défendre un type de transport, routier ou ferroviaire, mais de voir la réalité en face. Or la réalité est technique et seulement technique. En 1970, un train de marchandise déraile et détruit le pont de l'Estanguet et la voie ferrée avec. On connaît la suite...Mais de quel train s'agissait-il : un train de 9 wagons tractés par 2 locomotives et chargés de maïs de 200 tonnes, pas plus. Or en situation normale, hier comme aujourd'hui, les trains céréaliers qui circulent à travers toute la France ont en moyenne un chargement de 1 800 tonnes répartis sur une vingtaine de wagons et « tirés » par une seule locomotive. Chercher l'erreur ! Pourquoi cette différence ? La réponse saute aux yeux dès lors qu'on examine en détail la voie ferrée entre Bedous et Canfranc :



- **Première contrainte** : la pente, ou rampe dans le vocabulaire cheminot, de la voie ferrée : arrivé à Bedous, nous sommes à 427m et le train devra grimper jusqu'à 1197 m soit 770 mètres sur une longueur de seulement 33km ! Sans rentrer dans la complexité des ratio entre importance de la pente et poids des wagons ,cette contrainte obligera les trains de marchandises à ne pas dépasser une charge utile de 500 tonnes à 700 tonnes et d'être tracté par 2 locomotives (1) car une seule ne suffirait pas et

évidemment à une vitesse de 50 km/h ,compte tenu du poids et de la pente. Le lecteur comprendra vite s'il est un tant soit peu montagnard : avec un sac à dos de 20kg et une pente un peu forte vous monterez moins vite que si votre sac ne pesait que 10 kg. Rappelons ici que la conjugaison du givre, d'une défaillance de puissance de la ligne électrique et de la pente est à l'origine du dévalement du train provoquant son déraillement en 1970.

(1): **le choix de locomotives électriques** actuellement utilisées pour ce type de transport peut se résumer à 2 modèles : 500t avec **Astride** d'une puissance de 5600kW utilisée par la SNCF et 700t avec la locomotive **R e 465 d'ABB** (Asea Brown Bovery) d'une puissance de 7000kW utilisée en Suisse et dans le tunnel sous la Manche

- **Deuxième contrainte** : la nature des wagons utilisés : on ne transportera pas avec un même wagon, des céréales, des produits alimentaires, ou chimiques, ou encore voitures : ce qui veut dire que le train de maïs devra par exemple revenir à vide en France. Ceci est également vrai pour les trains espagnols.
- **Troisième contrainte** : à partir de la gare d'Urdos la voie unique ne permet plus de croisement jusqu'à Canfranc : ce qui veut dire que lorsque un train fait le trajet dans le sens France- Espagne, rien ne peut circuler dans l'autre sens ;là encore, une image vous fera vite comprendre : si vous avez pris le petit train d'Artouste, il y a certes une voie unique mais à plusieurs reprises sur la voie des doubles voies existent pour que les trains se croisent même si l'aiguillage est manuel.
- **Quatrième contrainte** : la voie ferrée elle-même en raison d'un écartement différent des 2 côtés de la frontière, l'Espagne étant un des rares pays européens ayant conservé un écartement plus large (**1,668 m**) que le nôtre et celui de la plupart des pays européens (**1,435 m**). Cela veut dire qu'il faudra prendre du temps pour assurer la continuité du transport : en utilisant soit des wagons dont la partie chargée se désolidarise des essieux des wagons français pour être posée sur les essieux des wagons espagnols, soit en utilisant des wagons à essieux à écartement variable. D'autres solutions existent qu'il est inutile de présenter, le lecteur ayant compris la difficulté à résoudre en arrivant en Espagne.



- **Cinquième contrainte** : la durée d'utilisation de la voie ferrée dans une journée (entre 10 et 14h) et la distance à parcourir entre le point de départ et le terminus Canfranc. Evidemment, les trains ne partiront pas de Bedous, mais des lieux de chargement des marchandises et pour garder l'exemple du maïs ,des zones de production et de positionnement de son stockage avec branchement

ferroviaire ,comme Mont de Marsan ou Lescar etc...Il faudra donc compter sur un aller et retour d'au moins 5h,chargement et déchargement compris, soit la possibilité de 2 allers-retours en 10h de travail consacré au fret ou 3 A-R avec 14h d'activité soit au total 1000 à 1 400 tonnes/ jour selon la locomotive choisie ou 1500 à 2100tonnes/j



avec 3 allers-retours. Ces tonnages prennent en compte les trains espagnols à destination de la France avec un rapport d'un train espagnol pour 2 trains français. Ces calculs théoriques seront bien sûr à vérifier sur le « terrain » mais il faudra impérativement que le trafic ferroviaire soit organisé de manière à harmoniser les flux des trains venant de France et ceux venant d'Espagne sans oublier les trains réservés aux passagers.

- **Sixième contrainte** : et non des moindres ! Le tunnel ferroviaire du Somport sert aujourd'hui de tunnel de secours au tunnel routier : une obligation imposée in extremis lors de sa construction, suite au grave incendie de mars 1999 du tunnel du Mont Blanc. Une gestion délicate attend la commission franco-espagnole en charge de ce dossier. En cas d'incidents graves dans le tunnel routier, sans doute prioritaire, il faudra garantir l'usage du tunnel ferroviaire pour les secours et l'évacuation des personnes

En conclusion, s'agissant du fret uniquement on peut estimer, en prenant la locomotive la plus puissante des 2 (cf. remarque (1)), et sur la base d'une année où les rotations de trains se feraient en continue comme expliqué précédemment, durant 365 jours, on aboutit au chiffre de **511 000 tonnes** (1400t/j x 365j), ou **766 500 tonnes** (2100t/j x 365j) si 3A-R sont possibles, chiffres intégrant les trains de Marchandises venant d'Espagne **Sauf qu'il s'agit d'un tonnage calculé à partir de trains tractés par des locomotives électriques, alors que la ligne actuelle n'est pas électrifiée et que le projet de réouverture ne l'a pas prévu !** **Donc le maintien d'une traction diesel réduit de moitié ce potentiel, soit 250 à 383 000 tonnes/an**

Dans ce contexte, le train ne peut pas être la solution pour décongestionner le trafic routier en vallée d'aspe



En 2019, les gestionnaires du tunnel du Somport ont recensé 126 291 camions soit un passage de 346 camions par jour en vallée d'Aspe pour un total de 3,3 millions de tonnes de marchandises. (Extraits du livre blanc du CRELOC). Tout le monde sera d'accord pour dire que c'est trop. Certes mais ne rêvons pas :

Si le train en absorbe dans le meilleur des cas au maximum 383 000 tonnes,

Environ 3 millions resteront sur la route, soit 88% : que faut-il en faire ?

Imaginer un transfert conséquent de marchandises des camions vers les wagons des trains utilisant la voie ferrée Pau -Canfranc nouvellement réouverte est donc un leurre qui laissera la « vallée » face au problème récurrent de la nuisance des poids lourds en vallée d'Aspe : dans les villages traversés par la N134, les riverains redemanderont à juste titre sa déviation pour se débarrasser des camions. Hélas, Gurmençon, Asasp-Arros, Cette-Eygun et Urdos n'ont à ce jour aucune perspective dans ce sens. Et



que dire du contournement Est d'Oloron qui attend depuis 12 ans sa réalisation alors que la déclaration d'utilité publique date de 2008. N'oublions pas aussi qu'il faudra supprimer les quelques verrous de la RN 134 qui empêchent les véhicules de se croiser, à fortiori quand il s'agit de camions.

D'autres solutions sont-elles possibles ? Comme établir un péage dissuasif à l'entrée du

tunnel pour les poids lourds : c'est exclu, le traité binational franco-espagnol ayant interdit tout péage pour assurer la gratuité du tunnel ! Reprendre la proposition d'imposer une écotaxe pour dissuader les entreprises d'utiliser des camions mais c'est un dossier qui devrait se traiter à l'échelle nationale (vous vous rappelez l'écotaxe et ce qu'elle est devenue...avec un portique souvenir du côté d'Etsaut). Favoriser le trafic des poids lourds sur l'axe Bordeaux-Irun serait possible si la ligne TGV était prolongée jusqu'à Irun, en libérant ainsi la voie ferrée actuelle pour permettre aux trains de marchandises d'y circuler. Restera toujours les intérêts économiques entre les deux solutions, rail ou route.

Et quel avenir pour les passagers dans l'histoire ?

C'est vrai, ne l'oublions pas le train a été conçu à l'origine pour transporter des voyageurs ; dans le cas de la Vallée d'Aspe, le train est évidemment un élément favorable au désenclavement, à la revitalisation, au tourisme et à l'environnement ;



A titre d'exemple, félicitons au passage l'initiative de GeolVal (association à vocation initiatique et pédagogique regroupant géologues et amoureux de l'histoire de la terre) de lancer dès la réouverture du tronçon Oloron-Bedous, le Géotrain Pyrénéen dont la vocation est de mettre en valeur les ressources géologiques des territoires traversés par une

nouvelle approche culturelle scientifique et technologique : favoriser l'accès à la montagne, le tourisme, et promouvoir des activités autour de la voie ferrée ;

Signalons la possibilité offerte à certaines personnes travaillant dans la vallée de venir en train à leur lieu de travail. C'est le cas pour les salariés de Safran grâce à un arrêt devant l'usine de Bidos.

Mais cela ne suffit pas et ici aussi il faut regarder la réalité en face et déplorer le faible niveau de fréquentation du nouveau tronçon : dans son rapport d'octobre 2019, la Cour des comptes de la région nouvelle Aquitaine il est écrit en page 67 : « **la fréquentation de la section entre Oloron et Bedous est extrêmement faible avec environ 40 voyageurs par jour en juillet qui est le mois le plus**



fréquenté, donc au maximum 15 000 voyageurs par an. Or le coût total (infrastructure et fonctionnement) peut être estimé à 4,6 millions d'euros par an, soit 307 euros par voyage. Le prix du billet (5,5 euros) ne couvre donc qu'à peine 2% du coût total ».

Il est évident que s'il y a 40 voyageurs par jour en juillet soit 5 voyageurs par rame de 80 personnes puisqu'il y a 4 rotations par jour, à la morte saison il arrive que les rames soient vides ! Certes, le taux moyen de remplissage est « meilleur » pour le tronçon Pau-Oloron, bien qu'il ne soit en moyenne que d'une quinzaine de passager.

Certes il s'agit d'un service public propre à desservir le public, mais le public ne suit pas : qui, des habitants aspois, ou des défenseurs de la réouverture du Pau Canfranc de la vallée d'Aspe ou d'ailleurs, Bordeaux par exemple, prend ce train pour ses déplacements personnels ? On ne peut s'empêcher d'évoquer le bilan carbone : la Cour des comptes de la région Nouvelle Aquitaine s'en est chargé dans son rapport d'octobre 2019 en écrivant : « **un train TER diesel transportant 10 passagers (...) émet 539 grammes de CO² par voyageur-kilomètre, soit une pollution près de cinq fois plus élevée qu'une voiture occupée par 1,9 voyageurs. Le train ne présente donc un intérêt écologique que s'il transporte suffisamment de voyageurs sur un réseau électrifié** ». (Page 59). Où sont les vertus écologiques de ce projet vendu comme emblématique des orientations de développement durable.

Et si on parlait financement avant de conclure.....tout de même !

Des engagements déjà pris

Le 1er décembre 2017, à la gare de Canfranc, Herald Ruijters, Directeur des transports innovants et



durables à la Direction Générale transport de la Commission européenne, officialisait le soutien de l'Union européenne à la réouverture du chaînon manquant "Bedous-Canfranc", en présence d'Alain Rousset, Président du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine et de Javier Lamban, Président de l'Aragon. A cette occasion, une convention de financement d'un programme d'études sur la réouverture de ce « chaînon manquant transfrontalier » a été signée entre l'UE, l'Aragon et la Nouvelle-Aquitaine, ceci dans le cadre du Mécanisme pour

l'Interconnexion en Europe (MIE) qui soutient des projets d'infrastructures d'intérêt commun dans les secteurs du transport, de l'énergie et des télécommunications. Son montant est de 14,7 millions d'euros cofinancés à hauteur de 50% par Bruxelles. Le dossier a été confié à l'INECO, société espagnole de conseil en génie civil. Outil du Ministère des travaux publics, ce cabinet travaille sur des projets de génie civil tant sur le territoire national qu'à l'étranger. L'étude devait s'achever fin 2019 et pour l'instant rien n'a été publié

Plus récemment l'Union Européenne toujours dans le cadre du MIE, a lancé une autre étude pour un cout de 8,950 millions d'euros dont 31,89 % pris en charge par l'UE, ainsi que l'a révélé récemment Renaud Lagrave, vice-président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine en charge des infrastructures, transports et mobilités, "*l'enquête publique devrait démarrer dans le courant de l'année 2022 pour une durée d'un an environ*". Cette étude aurait pour mission d'expertiser les 2 tunnels actuels ferroviaire et routier emmenés à cohabiter dans l'hypothèse de la réouverture de la ligne ferroviaire et la rénovation de la gare internationale de Canfranc (en fait, en cours de transformation en hôtel international 5 étoiles !) « *Nous pourrions ainsi démarrer les travaux début 2025 et aboutir à une mise en service de bout en bout en 2027,* » a déclaré Renaud Lagrave.

Qui paye ?

Quant au coût de la remise en état du tronçon Bedous Canfranc de 33km, il est souvent évoqué un montant de l'ordre de 500 millions d'euros, dont 40% pris en charge par l'UE, et à la condition que la ligne soit électrifiée à nouveau (2), ce qui augmenterait le coût et retarderait la date de la réouverture...



Resterait à charge 60 %, soit 300 millions d'euros pour la région Nouvelle Aquitaine soit 3 fois plus que le coût de la réouverture du tronçon Oloron-Bedous de 104 millions d'euros ; sans prendre en compte le montant des travaux de débroussaillages effectués en 2018 sur 18km depuis Bedous pris en charge par l'ONF, office national de la forêt, et piloté par David Keller de SNCF réseau. Une nouvelle vocation de l'ONF !

En conclusion, engager dans le futur proche ou lointain, des fonds publics régionaux aussi importants pour une seule solution, la voie ferrée avec si peu de résultats est-ce vraiment judicieux ? Cela mérite réflexion, alors que la complémentarité rail-route reste incontournable. Dans le contexte actuel, d'autres priorités s'imposeront car les économies nationale et régionale auront besoin de fonds publics pour accompagner la relance de l'activité de toutes les branches de production de biens, de services, de loisirs et du secteur social

(2) : **un éclairage électrique** : Sur 307km de ligne entre Pau et Saragosse, 226 km de voie ferrée ne sont pas électrifiés (73%) dont 93 km en France. L'électrification est prévue **au plus tard fin 2050 selon Herald RUIJTERS**, alors qu'elle n'est pas mentionnée dans le projet de réouverture soutenue jusqu'à présent par l'UE en la personne de ce même Herald Ruijters. Sachant que le cout d'électrification est 1M€/km, l'électrification de la ligne entrainera **un cout supplémentaire de l'ordre de 250M€ (100MF en France)** dont personne ne parle aujourd'hui !

Claude Lacadée

Document réalisé entre autres grâce aux travaux d'expertises et études effectués par le CROC (*association contre la réouverture de la Oloron – Canfranc*) et Béarn Adour Pyrénées, dont la dernière publication : Quel potentiel pour le Fret Pau- Canfranc-Saragosse-Valence. Mars 2020