

Dans le courrier des lecteurs de la République des Pyrénées du 13 novembre 2025, monsieur Cazenave-Piarrot lançait une violente diatribe contre celles et ceux qui s'opposent au projet délirant d'autoroute ferroviaire que le Conseil Régional de la Nouvelle Aquitaine et le Conseil d'Aragon espèrent faire passer par la vallée d'Aspe. Je reconnais tout à fait le droit à monsieur Cazenave-Piarrot de s'accrocher à un combat qu'il mène depuis des décennies et le respecte pour cela, mais je regrette le ton employé et les inexactitudes qui constellent son article, **sources de désinformations et de confusions.**

Quelques précisions donc. Les opposants au projet sont qualifiés « d'anti-rail » et de « faire valoir du tout-goudron/tout camion ». L'association Pyrénées bien commun, dont je fais partie, n'a jamais pris de telles positions. Nous nous opposons à ce projet précis, pas au rail en tant que tel et nous n'avons jamais nié le problème des flux de camions qui traversent la vallée d'Aspe. Beaucoup de ses adhérents - moi compris - se sont opposés au chantier du tunnel routier et ont adhéré à l'association « Stop camion », après le drame survenu le 30 août 2018 (accident mortel de la sortie de route d'un camion en vallée d'Aspe). Certains étaient même membres du CRELOC et partisans de la réouverture avant de ne voir arriver ce projet délirant. J'ajoute que si le projet était de rouvrir une petite ligne TER de proximité pour le tourisme et les allers-venues quotidiennes, comme celui que la région Midi-Pyrénées vient de réaliser sur la ligne Montréjeau-Luchon, il n'y aurait pas de débat. Mais nous parlons là de 6 allers-retours par jour de petits TER et d'un chantier qui a coûté 67 millions d'euros. Nous sommes loin de la mise au gabarit pour le fret prévu en vallée d'Aspe, de ses 50 passages par jour (dont 14 la nuit), d'une électrification à 25 000 volt de la ligne et d'un coût de chantier qui s'élèverait (les chiffres croissent à chaque annonce...) au-delà du milliard d'euros.

Dans son courrier, monsieur Cazenave-Piarrot nous accuse « d'essayer d'effrayer l'opinion en avançant des chiffres élevés ». Ceux que je viens de citer sont extraits du dossier de concertation édité par les maîtres d'œuvres (page 50 ; **on trouve aussi la même affirmation dans le bilan des maîtres d'œuvre, page 12**). Au sujet du ferroutage, **monsieur Cazenave-Piarrot nous dit qu'il « n'en est pas question pour le Canfranc »** quand ce même document annonce : « *hypothèses de travail des études en cours en matière de fret : 10 aller/retour de trains de fret par jour, 8 aller/retour de trains de fret affectés au ferroutage* » (page 43). **Autre affirmation inexacte : il ne s'agirait pas d'une autoroute ferroviaire car « il s'agit d'une voie unique »**. Ce n'est pas le nombre de voies qui permet de qualifier une voie ferrée « d'autoroute ferroviaire » mais sa capacité à assumer des « *services de fret ferroviaire acheminant sur des wagons spécialisés des ensembles routiers ou des semi-remorques* » (définition du ministère de l'écologie). Autoroute ferroviaire est l'expression utilisée par Monsieur Gary, directeur régional de la SNCF réseau, maître d'œuvre du projet, lors de la réunion conclusive de la concertation préalable. De même, les trains de fret de 450 mètres de long ont été évoqués par les maîtres d'œuvre lors de la réunion du 14 novembre 2024 **à laquelle monsieur Cazenave-Piarrot assistait**. A monsieur Ania du gouvernement d'Aragon qui disait que, concernant le fret, les chiffres avancés étaient insuffisants et qu'il faudrait voir plus grand en terme de travaux pour augmenter le fret, monsieur Cazenave-Piarrot avait d'ailleurs répondu : « *dans un premier temps, amorçons la pompe, « cebar la bomba » en castillan* » (visible sur le site de la concertation, <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/nouvelle-aquitaine/projet-reouverture-ligne-transfrontaliere-pau-canfranc-section-francaise>, à 1H20 du début).

Difficile en sachant tout cela de croire aux propos minimisant les nuisances sonores, surtout lorsque l'on sait que la SNCF, dans une brochure faite avec France Nature Environnement, reconnaît elle-même que les nouveaux équipements ne réduisent les impacts sonores que de 3 à 6 décibels (un train de fret c'est 88 décibels) et que pour le fret, transport le plus bruyant, ces nouveaux équipements étaient moins utilisés car à la charge d'entreprises privées (**« Le bruit ferroviaire en questions & réponses », SNCF RESEAU et France Nature Environnement, décembre 2018**).

Difficile enfin de ne pas élargir notre champ de vision quand nous avons entendu, à cette même réunion du 14 novembre, que l'objectif est de relier Plaza (plateforme multimodale gigantesque de Saragosse) à Bordeaux. Car, en effet, le fret est rentable pour les trajets longs, de plus de 700 kilomètres. Et bien sûr, cela intéresse COSCO, le géant chinois dans sa logique de route de la soie qui passerait par le port de Valence, Sagunto, et... Plaza dont il est un des concessionnaires. Le fret ne va pas consister à mettre les camions qui passent par la vallée sur des trains, 82 % d'entre eux effectuent un transport inter-régional entre l'Aragon et l'Aquitaine bien plus rentable par la route (et 25 % roulent à vide!). Non, il s'agit d'une double peine : ajouter au trafic routier un trafic de fret composé d'une part du fret existant qui va être réorienté ; et d'une autre part croissante des marchandises chinoises des routes de la soie. C'est d'ailleurs ce qu'avait prévu le Conseil économique et Social régional dans son étude de 2010 : *« La remise en exploitation de la voie ferrée a été en effet présentée comme une alternative au passage des camions, même si, du seul point de vue logistique, les frets ferroviaire et routier ne sont pas de la même nature (par le volume des charges et les distances d'acheminement) entre transport combiné par train sur longs parcours d'un côté, et transport de proximité par camions de l'autre. Ces types de trafics auraient donc tendance à s'additionner plutôt qu'à se substituer les uns aux autres car la solution du ferroutage (chargement des camions sur les trains) apparaît ici inadaptée, compte tenu des caractéristiques de courbure, des rampes et des pentes de la ligne, et aux conditions techniques disponibles à l'époque »*

Alors que tout nous pousse à comprendre qu'il faut radicalement changer de modèle économique pour revenir à des économies beaucoup plus locales, que ce soit pour répondre aux défis sociaux qu'à ceux de la décarbonation, ce projet s'inscrit tout droit dans la logique de la politique des années 90 de développement d'autoroutes ferroviaires et routières qui obéissent aux exigences de la mondialisation de l'économie et au gigantisme des portes-conteneurs. Des politiques dont nous connaissons les conséquences et dont nous savons qu'elles ne profitent qu'aux grandes mégapoles (ces lieux les plus énergivores, les plus polluants et les plus pollués de la planète) et jamais aux territoires traversés, dont le Béarn. Le combat pour le train doit s'inscrire dans des logiques locales et non dans ces voies internationales. Et la région Aquitaine qui a réduit son budget 2025 de 200 millions, en faisant des économies notamment sur les TER, ne donne pas l'exemple.

Plutôt que de s'acharner sur celles et ceux qui doutent de la pertinence du projet présenté par la région, peut-être serait-il plus souhaitable de militer pour ramener monsieur Rousset à la raison en lui faisant renoncer à ce délire mégalomane et opter pour une solution qui s'inspire de ce qu'a fait la région Midi-Pyrénées sur la ligne Montréjeau-Luchon.

Jean-Philippe Crabé.

**Sont surlignés en jaune les passages supprimés par un « journaliste anonyme » du journal La République des Pyrénées (cf. courrier des lecteurs du lundi 24/11/2025, page 50)**