

BEDOUS • Conférence du géographe Jurg Süter ce soir à 18h30

Pau-Canfranc décortiquée

Ce chercheur présente ses travaux sur la remise en route de la ligne fermée depuis 1970.



Jurg Süter a modélisé tous les paramètres du Pau-Canfranc grâce au logiciel Open Track. (Photo S.C.)

Jurg Süter est un géographe suisse de 37 ans. Cet ancien cheminot s'est pris de passion pour la ligne Pau-Canfranc, au point d'en faire son sujet de fin d'études à l'université de Berne. Pendant sept mois, il a rassemblé toutes les données techniques disponibles sur la ligne : courbe des virages, dénivelés, tunnels, force des vents, etc...

Il a ensuite inséré toutes ces données dans un logiciel de modélisation baptisé Open Track, un joujou de 20 000 euros prêté par l'école polytechnique de Zurich.

Jurg Süter sera ce soir à 18h30 en mairie de Bedous pour présenter les résultats de ses travaux. « Je vais présenter le programme de simulation "OpenTrack" de l'Ecole Polytechnique de Zürich qui permet d'obtenir des résultats très exacts et intéressants sur les possibles prestations de service de la ligne. De plus, je présenterai des

exemples de la région des Alpes où il y a des situations similaires. »

Une deuxième locomotive d'appoint

Grâce à Open Track, le géographe suisse a simulé le trafic de la ligne dans des conditions modernes et établi les temps de parcours, les points et les horaires de croisement.

Le verdict de la machine est sans appel : aucun obstacle technique n'empêche l'utilisation du tracé actuel. Pas même l'important dénivelé présent en certains endroits de la vallée d'Aspe. « En Suisse, il y a des lignes de montagne beaucoup plus compliquées qui fonctionnent parfaitement, explique Jurg Süter. Sur la ligne transalpine Raperwill Art-Goldau, le dénivelé est beaucoup plus important qu'en vallée d'Aspe. La compagnie privée Sudostbahn utilise une deuxième locomotive d'ap-

point sur quelques kilomètres. Et cela ne pose aucun problème. » Selon Jurg Süter, le trajet entre Saragosse et Pau pourrait être effectué en trois heures et demi. La ligne pourrait transporter des voyageurs mais aussi des marchandises, sous la forme d'une « autoroute roulante », capable de faire circuler des convois de 10 ou 16 camions.

La compétitivité avec la route, dont la fluidité s'est détériorée depuis que le tunnel du Somport est autorisé au transport de matières dangereuses, serait assurée. Sans compter les autres bénéfices du chemin de fer : un impact moindre sur l'environnement et de probables retombées touristiques.

SÉBASTIAN COMPAGNON

**Jurg Süter, ce vendredi
à 18 h 30 à la mairie
de Bedous.
Web : www.canfranc.ch**