

Vendredi 14 juillet 2006 | Saint Camille | actualisé à 07h17

**II FESTIVAL****GERES** / Mirande s'ouvre à la danse

SUDOUEST.COM

Découvrir Sud Ouest / Contactez nous / Aide à la navigation

**SUD OUEST****L'info**

International  
France  
Economie  
Sport  
Communiqués  
Multimédia  
Campus

**Béarn -.Charente -.Charente Maritime -.Dordogne  
Gers -.Gironde -.Landes -.Lot et Garonne -.Pays Basque**

Accueil | Bearn | Oloronnais | article |

**Coupe du Monde**

Actualités

**Un été 2006**

Agenda  
Balades  
Festivals

**Examens**

Résultats et corrigés

**Dossier**

Bordeaux : le Contournement

**Girondins**

Actualités

**Rugby**

Top 14  
Pro D 2

**Couleurs Sud Ouest**

Agriculture  
Surf  
Toros  
Vin

**Blogs**

BD  
Emploi  
Le Piéton

**Rechercher un livre**
 
**Tourisme****II BEDOUS**

.....  
-- La thèse de Jurg Suter constitue un travail scientifique studieux et irréfutable

**Le Pau-Canfranc, rentable**

« Le Canfranc est une chance pour la France, l'Espagne et l'Europe. C'est le moyen de transport rationnel le plus efficace », affirme le Suisse Jurg Suter, au terme de l'exposé-synthèse de sa thèse « Possibilités de réalisation de services marchandises et voyageurs sur la ligne Pau-Sarragosse ». Le sujet a réuni à Bedous des techniciens ferroviaires et des habitants. Parmi les politiques, J. Couratte, maire de Bedous, Marthe Clot, adjointe de Lourdios, Nathalie Franck, conseillère générale (64) et Louisette Mayereau, conseillère régionale, ont largement participé au débat qui a suivi.



Jurg Suter présentera son exposé finalisé en septembre-octobre 2006, à Bordeaux auprès du Conseil Régional  
PHOTO MARTINE LACOUT LOUSTALET

**Etude et concepts.** C'est avec l'appui de l'école polytechnique de Zurich que J. Suter a réalisé les simulations de trains, section par section, entre Pau et Sarragosse, mettant en compte la pente du terrain, le diamètre des courbes,... Par comparaison avec d'autres pays (dans les Alpes, circulation avec une pente à 50 pour 1 000), le Pau-Canfranc ne présente pas plus d'obstacles techniques. Plusieurs aspects sont intégrés à cette étude : le développement de l'intermodalité (plusieurs moyens de transports associés), plus compatible avec l'environnement; les transports routiers jugent la rentabilité du rail sans tenir compte des effets externes (pollutions, santé, environnement); la libéralisation du secteur ferroviaire est considérée comme un marché normal alors qu'il doit correspondre à une organisation supérieure, véritable coordination entre les transports.

**Enquêtes.** Afin de définir précisément les attentes des voyageurs et les exigences des sociétés de transports de marchandises, elles ont été réalisées en deux

- Oenotourisme  
- Envie de partir  
- Charente  
- Périgord  
- Destination  
Bassin  
- Escapades en  
Aquitaine

## Opinions

Éditos  
Forums  
Livres

## Photos

- Dordogne  
- Pays Basque  
- La Garonne  
- Vues d'hier

## S'abonner

Demande de  
renseignements

## Presse à l'école

Enseignants  
Documentalistes

## Histoire

Procès Papon

directions : pour les particuliers (par des rencontres dans les villages, gares) et sur un site internet; pour les transports de marchandises par un questionnaire à retourner par courrier.

Dans le premier cas, les conclusions sont dressées à partir de 328 réponses : le transport de voyageurs, par autocar (trois bus Pau-Canfranc et trois bus Pau-Urdos avec correspondances par jour) est jugé insuffisant, tant en quantité qu'en qualité (demande de RER). La rapidité de parcours étant le point le plus important, vient ensuite la coordination entre les correspondances : « l'offre dirige la demande ». Ce constat est valable aussi pour le trafic des marchandises, mais comme 18 % seulement des questionnaires ont été retournés, Jurg va poursuivre ce travail d'analyses cet été.

**Techniquement possible.** Sur cette ligne à voie unique, les points techniques de pente ou de courbure des rails ne présentant plus de contraintes, le gabarit des tunnels étant approprié (pour tous ceux de la vallée d'Aspe, y compris le tunnel hélicoïdal de Sayerce). En effet, la ligne Oloron-Canfranc, construite entre 1904 et 1928 présente les plus grands et plus récents tunnels ferroviaires (Compagnie du Midi).

Les simulations dressées par Jurg Suter établissent la possibilité de circulation de quarante-deux trains par jour, au maximum. Le transport des marchandises pourrait se faire selon trois modes combinés : containers, wagons et ferroutage, avec quatorze trains pour chaque mode. Pour Louissette Mayereau : « le Conseil Régional s'est engagé à mettre de l'argent pour réhabiliter le Pau-Canfranc, c'est un maillon important (boucle Bordeaux-Vitoria-Barcelone), c'est une volonté des régions que la LGV (ligne grande vitesse) avance » (les voies existantes seront alors plus disponibles pour le trafic marchandises). « Il n'y a qu'en France qu'on ne voit pas l'intérêt économique du Pau-Canfranc. La France entrave le transit des marchandises et des personnes », Robert Claraco, du CRELOC est bien en synergie avec Paul Cazenave-Piarrot, son président, pour lequel la thèse de Jurg Suter est « un travail extraordinaire, très novateur, qui va dans le bon sens ».

<< Retour / Imprimer / Envoyer par mail / Haut de page

### Aujourd'hui - Zapping

#### Du surf en prime time

Quiksilver a noué un accord avec M6 et MTV pour diffuser des programmes dédiés aux sports de glisse enfin accessibles:

#### Région

**Un très grand cru 2006**

#### Agriculture

**Fromages de l'Adour**

#### Vignes et vins

**L'interprofession a élu un nouveau président**

#### Sortir

**Ben Harper sur la colline**

Droits de reproduction

#### Cinéma

**« Superman app. mémoire collecti**

#### Musique

**«Debussy me bo**

Copyright Sud Ouest 2006