

# La ligne de chemin de fer Bedous-Canfranc, un nouvel élan pour la vallée d'Aspe ?

Claire Duthil

**Encadrant 1 :** Catherine Farelle ; **encadrant 2 :** Olivier Gaudin

Montagnes, frontières, symboles. Les Pyrénées dressent une barrière physique au cœur de l'Europe. Une frontière naturelle, représentant à la fois un obstacle, et un espace de coopération entre la France et l'Espagne, créant ses propres règles, formant un ensemble à part entière. Cependant au-delà de leur identité, c'est la notion de passage qui a marqué ces montagnes au travers des siècles. Que ce soit au temps des voies romaines, cherchant à relier à grande échelle, ou plus localement par la transhumance ou le chemin de Compostelle, la traversée a représenté une quête autant qu'une nécessité. Plus récemment, c'est à une échelle nationale et sous la forme de grandes percées que se sont exprimées ces volontés. Pouvoir vaincre la montagne, passer au travers et créer des liens faciles et rapides, imposant parfois des infrastructures très lourdes à l'échelle des vallées, posant la question de la confrontation entre l'échelle nationale, voire internationale, et l'échelle locale.

Dans les Pyrénées, ces volontés se sont traduites tout d'abord par des pistes, chemins, puis des voies carrossables au travers des vallées et des cols, puis au XIX<sup>ème</sup> siècle par l'arrivée du chemin de fer. Trois projets de lignes s'y concrétisent : aux extrémités à Hendaye et Perpignan, et au cœur des montagnes, entre Pau et Saragosse. Je me suis questionnée sur ce dernier axe, et les vallées correspondantes, notamment la vallée d'Aspe. Elle se trouve au cœur du Haut Béarn, dans les Pyrénées Atlantiques, séparée de l'Espagne par le col de Somport. Elle présente un aspect sauvage et préservé, induit par une topographie contraignante, où le paysage alterne passages encaissés et petits vallons ouverts. Ces contraintes naturelles ont imposé une urbanisation modérée, concentrée le long du gave d'Aspe, et un mode de vie tourné vers l'agro-pastoralisme. Ainsi la vallée a toujours représenté à la fois une terre de passage et une région isolée, contrastant avec sa voisine espagnole, plus ouverte. Si le col de Somport a permis aux deux vallées de souvent fonctionner ensemble, un accès plus direct est souhaité, sous la forme d'un tunnel ferroviaire de 8km, pour faciliter le transport de marchandise, et revaloriser la vallée française. Le paysage de cette dernière sera profondément modifié par les ouvrages d'arts construits pour maîtriser sa topographie et traverser le gave. Côté espagnol, la construction de l'immense gare de Canfranc modifie la perception de la vallée, et en fait un point attractif. La ligne est ouverte tardivement en 1930, après de nombreuses délibérations, et s'installe donc difficilement dans un contexte de crise puis de guerre. Elle fermera suite à un accident détruisant l'un des ponts, en 1970.

La vallée française connaît aujourd'hui un certain repli et une déprise démographique. Malgré un tourisme naissant, lié à la station de ski de Candanchu et aux villages typiques pyrénéens, elle tend à se refermer sur elle-même. Dans les années 2000, un tunnel routier a été créé au travers du col, fortement contesté par les habitants, et amenant un trafic de camions très imposant. Face à ces nouveaux problèmes, et dans un contexte différent avec l'Europe et l'espace Schengen en toile de fond, la réhabilitation de la ligne semble envisageable, et même souhaitable.

Si l'Aragon supporte ce projet depuis des années, c'est seulement récemment que la région Nouvelle Aquitaine a relancé cette volonté, permettant la réouverture de la ligne entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous, et envisageant aujourd'hui de remettre en marche la dernière portion transfrontalière. C'est cette dernière partie, représentant une trentaine de kilomètres entre Bedous et Canfranc, qui m'intéresse dans le cadre de ce TFE. En effet, cette ligne peut représenter un élément fédérateur à l'échelle de la vallée, et y insuffler une nouvelle vitalité. Elle représente à la fois un symbole de dynamisme et une opportunité de parcourir autrement ce territoire. Des réflexions sont en cours pour repenser les mobilités dans une perspective plus écologique, autant pour les trajets quotidiens, que pour favoriser un tourisme vert. Les arrêts possibles de la voie et son croisement avec les différents villages pourraient être le point de départ de nouveaux parcours, mais représenter un nouvel espace valorisant pour les communes. Au delà de cela, la ligne représente un renouveau dans la liaison avec l'Espagne, pouvant amener une nouvelle cohérence transfrontalière. On peut alors se questionner sur la perception respective des deux pays sur le trajet, coupé par le tunnel, dont les deux extrémités amènent un contraste saisissant : d'un côté, la gare monumentale de Canfranc, représentant les espoirs liés au chemin de fer, de l'autre les forges d'Abel, hameau de fond de vallée aujourd'hui complètement déserté. Alors comment favoriser ces interactions dans un contexte de nouvelles mobilités ? Quels aménagements mettre en place pour qu'elles puissent devenir le support d'un projet de cohérence transfrontalière ?

