

## La modernisation de la liaison ferroviaire Pau-Oloron

Visite de chantier du jeudi 12 août 2010  
Dossier de presse

### *Sommaire*

- Une opération de modernisation de la voie menée jusqu'en janvier 2011
- Les travaux présentés : base de chantier, dégarnissage de la voie, pose de voie
- Le « Plan Rail » Région Aquitaine – Etat – RFF

### *Contacts presse*

# 1. Une opération de régénération menée jusqu'en janvier 2011

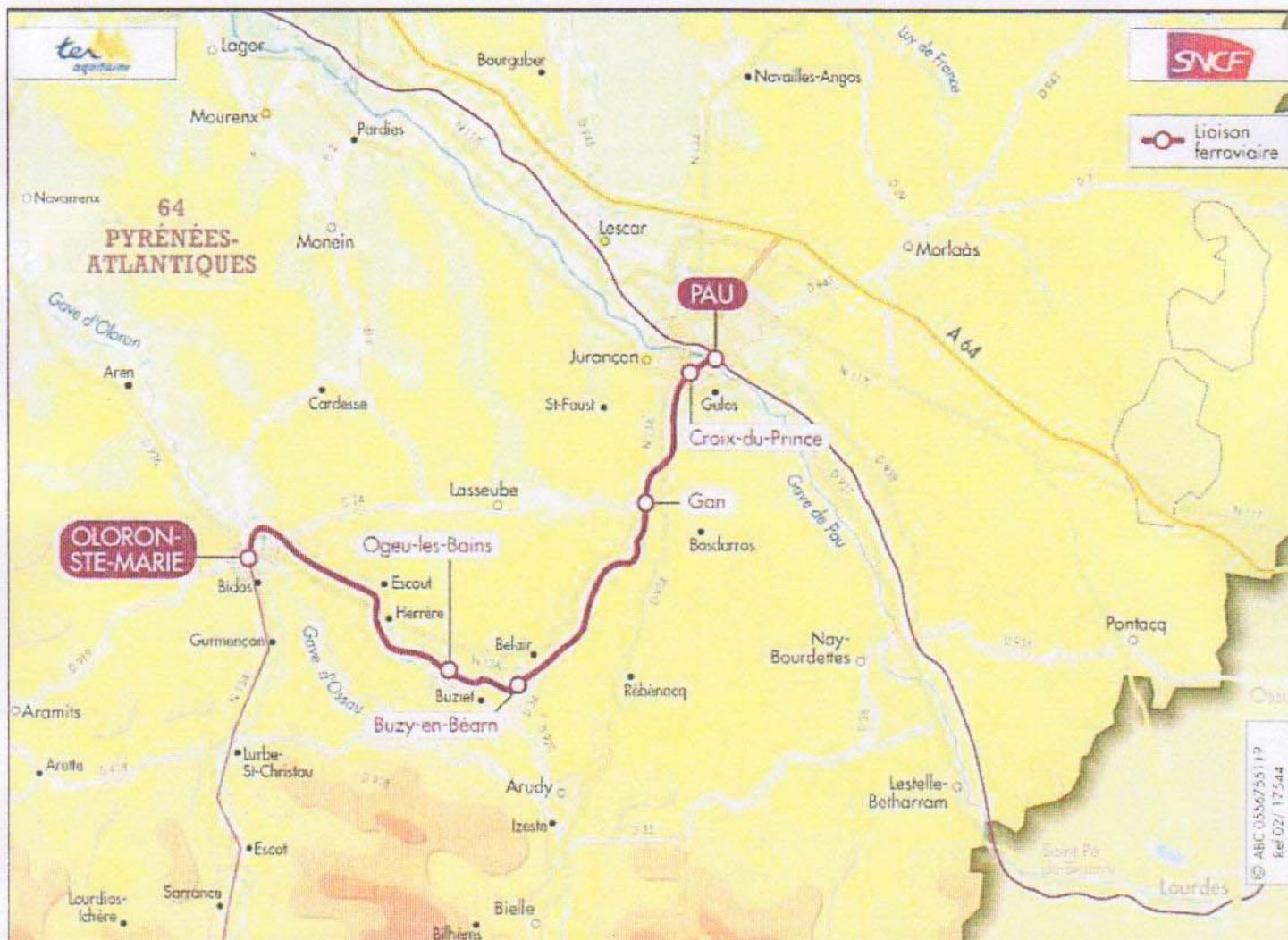
## Le contexte

La ligne entre Pau et Oloron-Ste-Marie est longue de **35 km de voie unique**. Elle est aujourd'hui exclusivement fréquentée par des Ter, en moyenne **14/jour**. La ligne est actuellement vétuste : les ponts datent des années 1870, certains remblais et déblais sont instables et sous surveillance, et les constituants de la voie sont dans leur grande majorité obsolètes (rail double champignon, traverses bois vétustes). Dans ce contexte, trois limitations de vitesse ont dû être mises en place.

La Région Aquitaine et l'Etat ont souhaité que la pérennité de cette ligne soit assurée et que sa **rénovation soit engagée au titre du CPER 2007-2013**.

Ainsi, une opération intitulée « Régénération Pau-Oloron » a été inscrite au titre de « la multimodalité et de la modernisation des voies ferrées d'intérêt régional », pour l'amélioration des dessertes ferroviaires de transport de voyageurs pour un montant de **35 millions d'euros**.

La ligne Pau-Oloron Ste Marie et les communes traversées :



## Présentation des travaux

Les travaux ont démarré le **2 juillet 2010**. La remise en service de la ligne est prévue en **janvier 2011**.

Le chantier de modernisation de la liaison ferroviaire entre Pau et Oloron s'inscrit dans la continuité de celui de Bayonne-Cambo. Les études préliminaires ont établi un planning de 6 mois de travaux, avec la fermeture totale de la ligne au trafic ferroviaire à partir du 2 juillet 2010. Des cars de substitution assurent l'acheminement des voyageurs

L'opération a pour objectif de moderniser la ligne entre Pau et Oloron pour rétablir ses **performances nominales, de sa pérennité** et d'une diminution conséquente des **coûts de maintenance**. Cette modernisation portera sur la voie et les ouvrages d'art.

Tous les constituants de la voie seront changés (70 km de longs rails soudés, 100 000 tonnes de ballast, 60 000 traverses), de nombreux ouvrages d'art seront réparés et plus de 100 personnes sont à pied d'œuvre sur ce chantier.

Une fois cette modernisation effectuée, **la vitesse des trains sera portée à 90 km/heure**, procurant non seulement un gain de temps et un meilleur confort pour les voyageurs mais aussi de moindres nuisances sonores pour les riverains.

Les **26 passages à niveau**, qui seront également refaits, seront fermés au fur à et mesure de l'avancement du chantier de dépose et de repose de la voie. Une déviation routière sera alors mise en place pour contourner les passages fermés.

## Le financement de l'opération

Périmètre RFF	Montant HT en M€ courants	%
Etat	13,125	37,5%
Région Aquitaine	13,125	37,5 %
RFF	8,75	25,0%
Coût total	35,00	100,00%

Compte tenu de son caractère prioritaire, cette opération a été inscrite au **plan de relance du gouvernement** pour en accélérer la réalisation.

## Les bénéfices attendus : fiabilité des temps de parcours et confort acoustique

Pour les voyageurs, la régénération va permettre de **fiabiliser le temps de parcours** et d'éviter de nouveaux ralentissements.

En outre, la mise en place de longs rails soudés va rendre le **voyage plus confortable**, moins bruyant et réduire les bruits ferroviaires pour les riverains. De plus, le bruit induit par le passage des véhicules routiers aux passages à niveau va également diminuer.

## Les entreprises

Réseau ferré de France, maître d'ouvrage de l'opération, a décidé de confier la maîtrise d'ouvrage déléguée à Systra et la maîtrise d'œuvre à Inexia. Les travaux seront effectués principalement par l'entreprise Colas Rail.

## 2. Les travaux présentés :

### base de chantier, dégarnissage de la voie, pose de voie

La **base de chantier**, installée sur le site de la gare d'Oloron-Ste-Marie, est le site de stockage de l'ensemble du matériel neuf, ballast, rails, et traverses, utilisés pour la réalisation des travaux. Les gares d'Oloron-Ste Marie et de Buzy disposent chacune de 3 zones de stockage pour ces matériels.

Les travaux de voie (dits de « Renouvellement Voie Ballast ») se déroulent à partir de la gare d'Oloron-Ste-Marie en allant vers Pau. Les rails double champignon sont remplacés par des longs **rails soudés** et les traverses en bois par des **traverses béton**. En parallèle, les ouvrages d'art, **ouvrages** en terre et ouvrages hydrauliques sont remis en état (peintures - *les derniers travaux de peinture remontent de 1977 à 1988* - 2 tabliers métalliques remplacés sur 2 pont-rails centenaires à fer puddlé qui sont très corrodés, réparations, réfections, curage, nettoyage,...). Les **passages à niveau** sont également remis à neuf.

Les opérations de **dégarnissage** de la voie permettent d'ôter le ballast et de le remplacer par du ballast neuf ou épuré. Viennent ensuite les opérations de regarnissage puis de **pose de voie**.

La voie ainsi renouvelée sera une voie en Longs Rails Soudés sur traverses béton, avec une épaisseur de ballast sous traverses de 150 mm. Une fois modernisée, la voie sera susceptible d'accueillir des trafics fret.

## 3. Le Plan Rail Région Aquitaine – Etat – RFF

**Lors du CPER 2007-2013, l'Etat et la Région Aquitaine ont souhaité faire du ferroviaire une grande priorité.**

La Région Aquitaine, l'Etat et Réseau Ferré de France se sont ainsi engagés dans un **Plan Rail permettant de régénérer et de moderniser le réseau ferroviaire existant aquitain à l'horizon 2020**, parallèlement à la réalisation des lignes nouvelles à grande vitesse, et en complément du Plan de rénovation national. Les 3 partenaires ont affirmé leur volonté commune de moderniser le réseau ferroviaire aquitain, afin de lever les ralentissements, de garantir le maintien de l'état nominal du réseau dans le futur et d'adapter sa capacité aux besoins projetés des trains de voyageurs et de marchandises, en parallèle de la mise en place du cadencement généralisé sur le réseau Ter dès 2012 et de la réalisation des Grands Projets du Sud Ouest à l'horizon 2020.

Ce Plan Rail a pour vocation de remettre à niveau l'ensemble des infrastructures du réseau ferroviaire aquitain. Celles-ci seront alors optimisées afin de proposer aux usagers une meilleure qualité de service.

**Les opérations du CPER 2007-2013 représentent un investissement prévisionnel de 158,5 M€, se décomposant comme suit :**

- Pau / Oloron : 35 M€
- Bayonne / Cambo : 18,5 M€
- Libourne / Bergerac / Sarlat et Agen / Périgueux : 70 M€
- Voie ferrée de ceinture : 16 M€ (23 M€ inscrits au CPER)

L'Etat, la Région Aquitaine et RFF travaillent de concert à l'élaboration d'un programme de modernisation complémentaire au CPER 2007 – 2013 et visant à moderniser le réseau secondaire où circulent principalement des Ter.

# LE RÉSEAU FERRÉ EN AQUITAINE



- LGV
- - - LGV en projet
- Lignes voyageurs et fret
- ▬▬▬ 2 ou plusieurs voies électrifiées
- ▬ Voie unique électrifiée
- ▬▬▬ 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- ▬ Voie unique non-électrifiée
- Lignes fret
- ▬▬▬ 2 ou plusieurs voies électrifiées
- ▬ Voie unique électrifiée
- ▬▬▬ 2 ou plusieurs voies non-électrifiées
- ▬ Voie unique non-électrifiée
- Réseau étranger
- - - Ligne non-exploitée
- ◻ Gares

Préfecture de Région : **BORDEAUX**  
 Préfecture de Département : **AGEN**  
 Sous-Préfecture : **Bayonne** / **Villeneuve-sur-Lot**

