

# LETTRE N° 1

DÉCEMBRE 2011



## EDITO



RFF, en tant que propriétaire de la ligne ferroviaire entre Oloron et Bedous, est le maître d'ouvrage du projet de reprise des circulations promu par la Région Aquitaine. Dans la prolongation de la

modernisation de la section Pau-Oloron, cette opération doit permettre d'ici fin 2015 d'offrir l'accès en train jusqu'au milieu de la vallée et de redonner vie à ce patrimoine exceptionnel.

Les équipes de la Direction Régionale Aquitaine Poitou-Charentes de RFF et leurs partenaires techniques (mandataire de maîtrise d'ouvrage : Systra et maître d'œuvre : Setec Ferroviaire) sont mobilisés et déterminés pour que cet objectif soit tenu.

Compte tenu de la qualité des secteurs naturels traversés et des évolutions qui ont pu apparaître pendant la trentaine d'années de cessation des circulations ferroviaires sur la ligne, les étapes d'études préalables aux travaux, ainsi que les phases de consultation, revêtent une grande importance. L'enquête publique qui devrait avoir lieu début 2013 en sera le point d'orgue.

**Bruno de Monvallier,**

Directeur Régional Aquitaine Poitou-Charentes de RFF

## LA PAROLE À...



La réouverture de la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, projet fort et symbolique du Conseil régional d'Aquitaine, a aujourd'hui débuté.

C'est d'abord un choix de raison. Une traversée centrale des Pyrénées est certes à l'étude. Mais elle ne verra pas le jour avant des dizaines d'années. En attendant, il nous faut miser sur ce qui existe. Nous avons avec la Pau-Canfranc une liaison ferroviaire internationale entre la France et l'Espagne. Réhabilitions-la !

Le défi du développement durable plaide dans ce sens. Rouvrir la ligne Pau-Canfranc, c'est offrir un service public de transport de voyageurs aux habitants des vallées qu'ils aillent vers Pau, la capitale béarnaise, ou l'Espagne. C'est aussi et surtout désengorger le trafic de poids lourds sur la RN 10 et la RN 134, et engager un report de la route vers le rail dans le massif pyrénéen. Il en va de l'intérêt général.

Avec + 15 % de fréquentation sur la seule année 2011, nous avons modernisé avec succès la voie entre Oloron et Pau. Cette section a été remise en service au début de l'année 2011. La deuxième étape concerne la portion entre Oloron et Bedous. Financée à 100% par le Conseil régional d'Aquitaine, elle sera rouverte en 2015. J'en prends l'engagement.

Il restera 32 km de ligne à réhabiliter pour rejoindre côté espagnol la gare de Canfranc, un édifice splendide qui, au-delà de l'intérêt général du projet de ligne ferroviaire, met en relief la qualité et la singularité du patrimoine architectural et industriel de cette ligne inaugurée en 1928, après que l'art et le talent des hommes furent venus à bout de ses 16 tunnels et 4 viaducs culminant à 1211 mètres.

Réhabiliter cette ligne mythique baptisée symboliquement du nom de Francisco de Goya, c'est faire revivre un ouvrage d'art extraordinaire en son état, dans ces magnifiques paysages de la vallée d'Aspe.

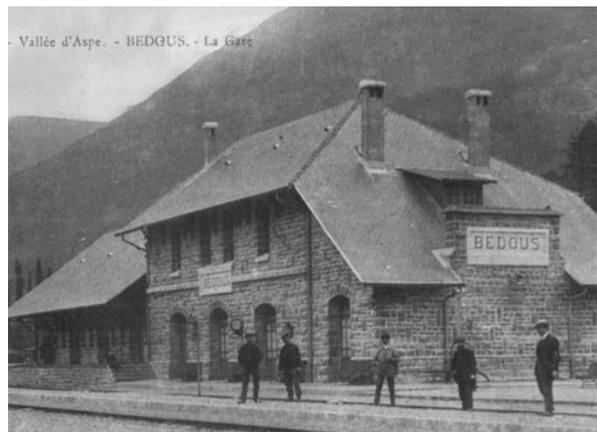
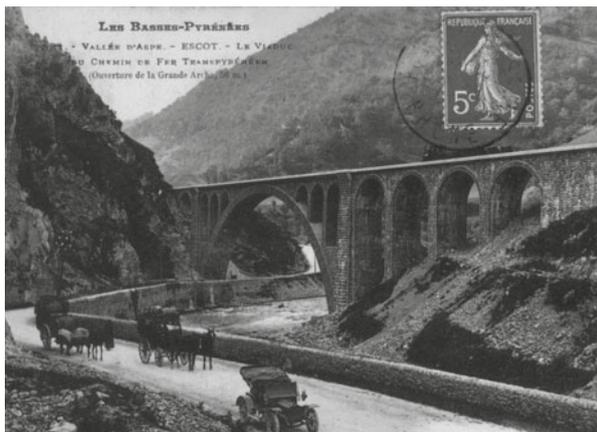
Ce sera la partie la plus difficile, la plus coûteuse aussi. Mais, j'en suis convaincu, nous réussirons.

**Alain Rousset,**

Président du Conseil régional d'Aquitaine

## HISTORIQUE

La ligne Pau-Canfranc longue de 93 km, a été construite entre 1883 et 1928.



La liaison transfrontalière a connu une exploitation pour le transport de fret et de voyageurs plafonnant en 1967, puis un long déclin jusqu'à sa fermeture en deux temps :

- pour la section Bedous-Canfranc en 1970 à la suite d'un accident qui détruisit le Pont de l'Estanguet,
- pour la section Oloron-Bedous dans les années 80 (en 1980 pour le transport de voyageurs ; en 1985 pour le transport de marchandises).

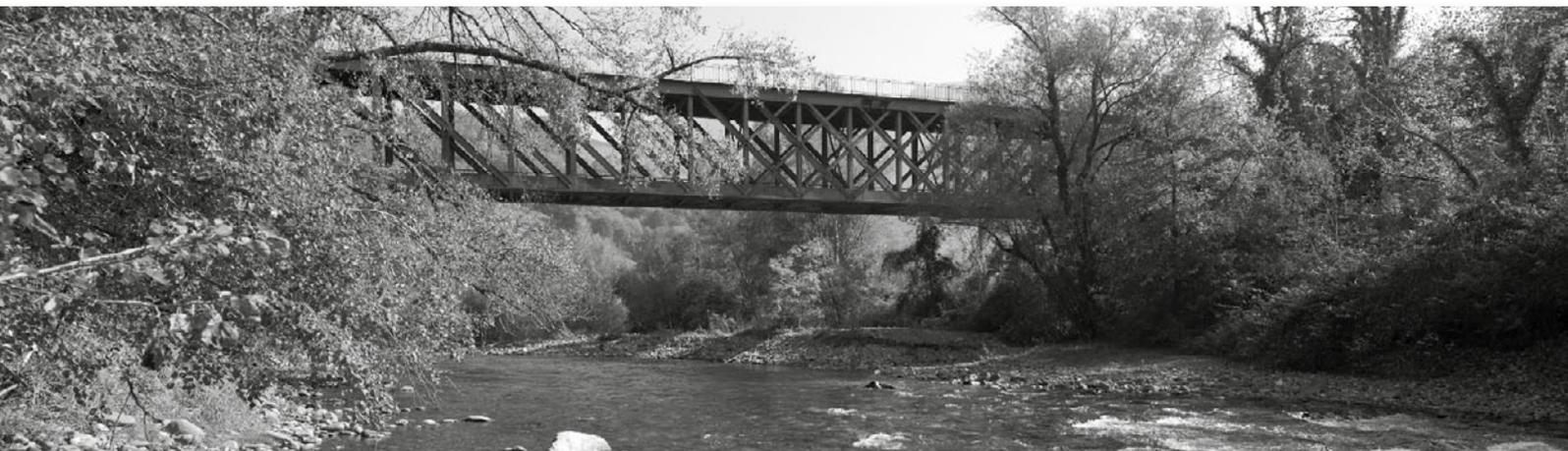
Aujourd'hui, seule la section Pau-Oloron est exploitée pour le trafic voyageurs, avec 17 Ter Aquitaine quotidiens (dans les deux sens confondus).

Cette section a fait l'objet d'une régénération complète de la voie et des ouvrages d'art au titre du Contrat de Projet Etat Région Aquitaine 2007-2013 dont les travaux ont pris fin en décembre 2010.

Par ailleurs, depuis septembre 2008, suite à la démolition de la sous-station électrique de Bidos rendue nécessaire par l'extension de l'usine Messier-Dowty, les trains circulent désormais en mode thermique (la dépose des installations électriques aériennes en ligne a eu lieu en 2010).

Dans la continuité de la modernisation de la voie entre Pau et Oloron, la section suivante, entre Oloron et Bedous (25 km), fait aujourd'hui l'objet d'un projet en vue de la reprise des circulations Ter, dont les études sont intégralement financées par le Conseil régional d'Aquitaine, qui a fait une demande de subvention des fonds européens.

Réseau Ferré de France, en tant que propriétaire de la ligne, est le maître d'ouvrage de ce projet.





# LE PROJET

## Améliorer l'offre de services

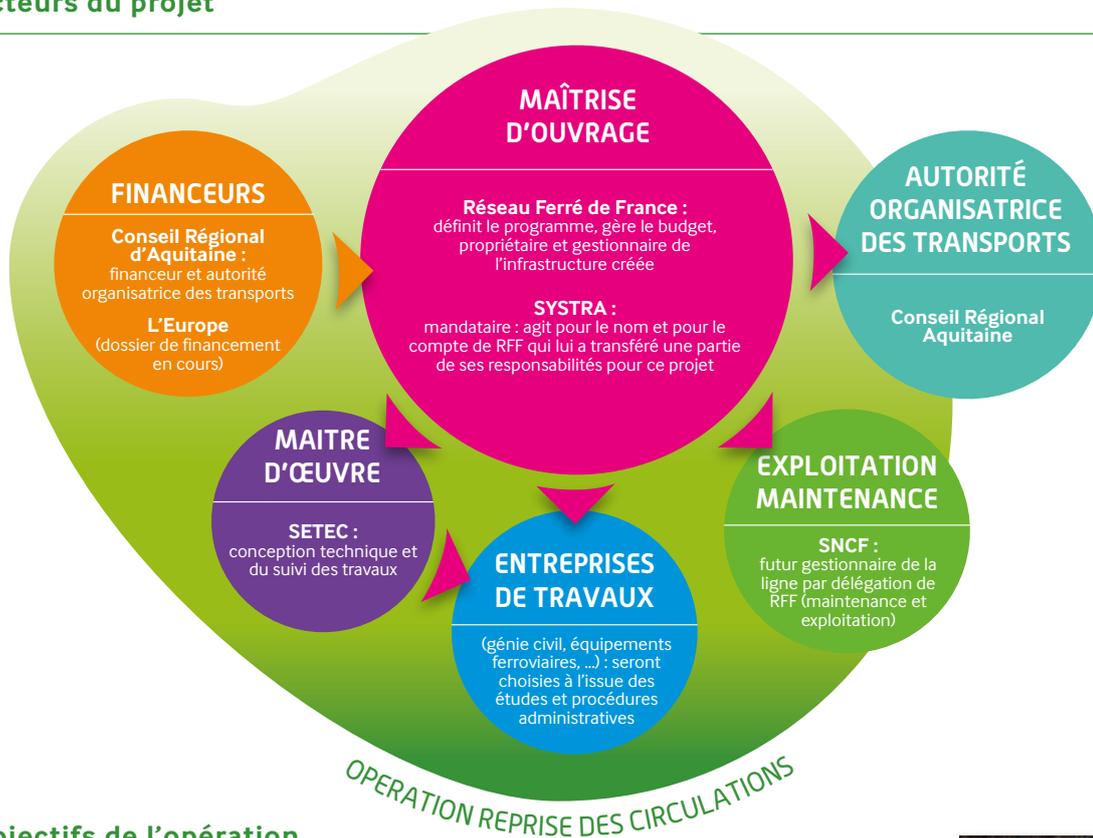
L'opération a pour objectif de renforcer l'attractivité de la vallée d'Aspe, d'offrir une alternative à l'automobile pour accéder à la vallée, de préserver et mettre en valeur le patrimoine unique que constitue cette ligne.

Les services Ter prévus comprennent 4 allers-retours par jour entre Oloron et Bedous, plus 2 allers-retours supplémentaires entre Oloron et Bidos (dans la périphérie d'Oloron, où se situerait une nouvelle halte,

à proximité de l'usine Messier Dowty). L'ensemble de ces services s'inscrira dans le prolongement des services entre Pau et Oloron, évitant ainsi un changement de mode de transport car/Ter en gare d'Oloron.

Le temps de parcours sera d'environ 25 minutes entre Bedous et Oloron, et d'une heure environ entre Bedous et Pau.

## Les acteurs du projet

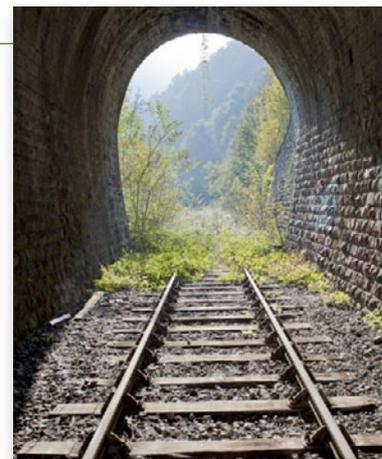


## Les objectifs de l'opération

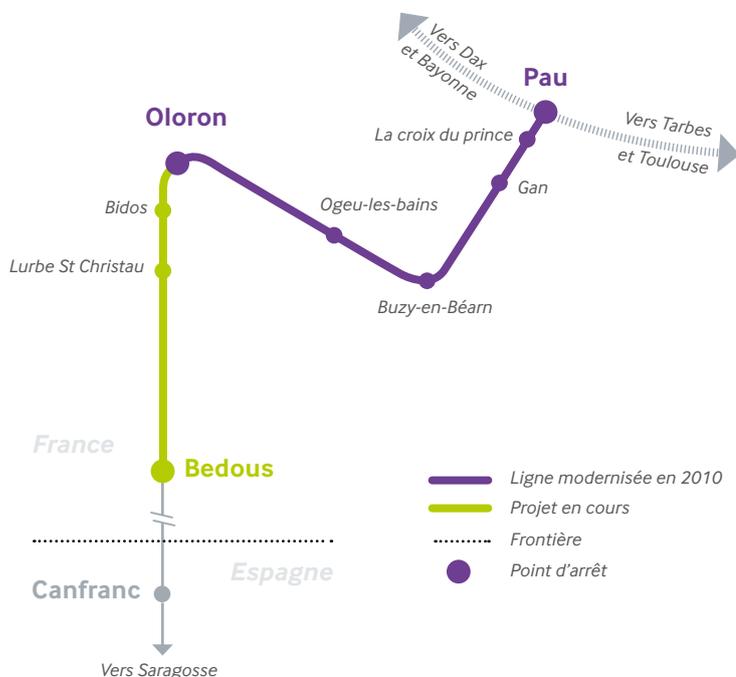
Pour permettre d'offrir à termes les services annoncés, il sera nécessaire de :

- remplacer la voie (rails/traverses/ballast) et remettre en état la plateforme, réparer et/ou mettre à niveau le système de drainage et d'assainissement ;
- réparer tous les ouvrages qui ont souffert en raison de l'absence de travaux pendant une trentaine d'années (ponts franchissant le Gave ou diverses routes, murs de soutènement en pierres maçonnées, tunnels) ;
- créer ou aménager les haltes (Bidos, Lurbe St-Christau, Bedous) et aménager la gare d'Oloron ;
- aménager les passages à niveau en vue de sécuriser et faciliter les traversées de la ligne ;
- installer un système de signalisation adapté au service prévu.

La possibilité de circulations de trains de fret dans une étape ultérieure et d'une ré-électrification de la ligne sera prise en compte dans le cadre des études.



## CARTE DU PROJET



La section Oloron-Bedous, qui longe le gave d'Aspe et le franchit par 5 fois, traverse successivement des zones de plaine et de vallée ouverte entre Oloron et Lurbe St-Christau, puis des secteurs plus montagneux et encaissés entre Lurbe St-Christau et Bedous. La ligne se situe dans le Parc Naturel des Pyrénées sur environ 10 km.

On y recense quantité d'ouvrages d'art, et notamment :

- 31 ponts supportant la voie dont 15 métalliques, 10 maçonnés et 6 en béton. 5 d'entre eux font plus de 20 m, 2 autres près de 60 m,
- 7 tunnels pour un cumul de plus d'1,3 km,
- 4 km de murs de soutènement maçonnés.

La qualité du site naturel et les caractéristiques de ce patrimoine peu ordinaire induisent naturellement des contraintes qui seront prises en compte dans l'opération, notamment en matière de protection de l'environnement et d'accès.

## LES ACTIVITÉS DES MOIS À VENIR

Un maître d'œuvre a été désigné début octobre afin de mener à bien les études permettant la définition exacte des caractéristiques de l'opération (études de niveau Projet) :

- il procèdera fin 2012 et début 2013 à des levés topographiques et à des sondages géotechniques qui nécessiteront préalablement un débroussaillage partiel de la plateforme et de ses abords immédiats,
- il rencontrera les acteurs et services concernés. Des réunions de proximité avec les riverains auront lieu début 2012.

*Un processus d'information permettra tout au long de ce projet d'informer régulièrement les personnes concernées (riverains, élus, associations) de l'avancée du projet et permettra de tenir compte de leurs contraintes et observations.*

## LE PLANNING DE L'OPÉRATION

