

Projet de reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous

Lancement des travaux





Dossier de presse
Vendredi 26 septembre 2014

SOMMAIRE

La parole à Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine « Pau-Canfranc, un projet en action »	p.2
Edito d'Alain Autruffe, directeur régional de RFF Aquitaine Poitou-Charentes « Des travaux en toute sécurité dans le respect du cadre de vie »	p.3
Les acteurs du projet.....	p.4
Calendrier : 18 mois de travaux pour une nouvelle ligne ferroviaire au cœur des Pyrénées	p.5
24,5 km de ligne pour relier Oloron-Sainte-Marie à Bedous	p.6
Un chantier écoresponsable	p.8
Des retombées économiques avec des emplois pourvus immédiatement	p.9
Des perspectives économiques et touristiques pour la vallée d'Aspe	p.10
Oloron-Bedous : ce sera également un nouveau service aux voyageurs.....	p.11
Et demain ? L'ultime étape avec la remise en exploitation du tronçon Bedous-Canfranc (33 km) : remise en exploitation du tronçon Bedous-Canfranc (33 km).....	p.12

Contacts presse :

Région Aquitaine : Rachid Belhadj
05 57 57 02 75 - 06 18 48 01 79 / presse@aquitaine.fr

RFF : Corinne Beaujean-Garrido
05 56 93 69 06 - 06 07 45 88 91 / corinne.beaujean-garrido@rff.fr

Crédits photos Une : Paul Robin

La parole à Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine : « Pau-Canfranc, un projet en action »



« De 1928 à 1970, Pau et Saragosse étaient reliées par une ligne ferroviaire à travers les Pyrénées. Elle est fermée depuis un déraillement qui a occasionné la destruction du Pont de l'Estanguet et l'abandon de la ligne sur un tronçon de 57 km entre Oloron-Sainte-Marie et Canfranc.

Afin de maintenir un lien transfrontalier indispensable à la vie de la Vallée, à ses habitants, à ses entreprises et aux échanges avec nos voisins Aragonnais, la Région Aquitaine organise depuis 2009 une liaison routière internationale entre ces deux villes.

Mais depuis 1998, le Conseil régional d'Aquitaine se bat aussi pour réhabiliter l'axe ferroviaire Pau-Canfranc.

La ligne « Goya », en référence au peintre Francisco de Goya né à Saragosse en 1746 et mort à Bordeaux en 1828 est un patrimoine extraordinaire. La prouesse technique et architecturale de nos aînés représente à elle seule un intérêt qui dépasse les frontières de nos deux régions : 21 tunnels, 77 ponts et 3 viaducs en pierres taillées entre Oloron et la frontière participent à la magie de ce formidable écrin de nature que représente la Vallée d'Aspe.

L'intérêt d'une liaison ferroviaire traversant le centre des Pyrénées n'a aujourd'hui pas pris une ride. Car au-delà de l'œuvre monumentale qu'elle représente, elle est le symbole d'un service public redonné aux habitants, de la défense de l'avenir par le train et d'un projet de développement territorial aux multiples effets. Elle est aussi une liaison européenne soutenue de manière constante par l'Etat français, qui l'a inscrite parmi les projets retenus dans le Schéma National d'Infrastructures et de Transports (SNIT), et par l'Union européenne qui l'a intégrée parmi ses priorités dans le réseau trans-européen de transport (RTE-T).

La réouverture de la « Pau-Canfranc » va ainsi apporter un souffle nouveau à l'économie locale parce qu'elle est un projet de développement local qui bénéficiera à l'ensemble du tissu économique (entreprises, salariés, ...) et qui dynamisera l'attraction touristique dans la vallée (hôtellerie, sites majeurs tel que le fort du Pourtalet, 3 stations de ski du Somport...).

C'est également un projet environnemental qui permettra de désengorger les axes routiers et limitera les camions sur la route, grâce au fret dont le potentiel de tonnage visé s'élève à 1,5 millions de tonnes par an (les activités industrielles exportatrices étant nombreuses de part et d'autre de la frontière)

C'est enfin un projet international qui permettra de relier l'Aquitaine à l'Aragon, et au-delà, la France à l'Espagne et facilitera les échanges européens ».

Edito d'Alain Autruffe, directeur régional de RFF Aquitaine Poitou-Charentes :

« Des travaux en toute sécurité dans le respect du cadre de vie »



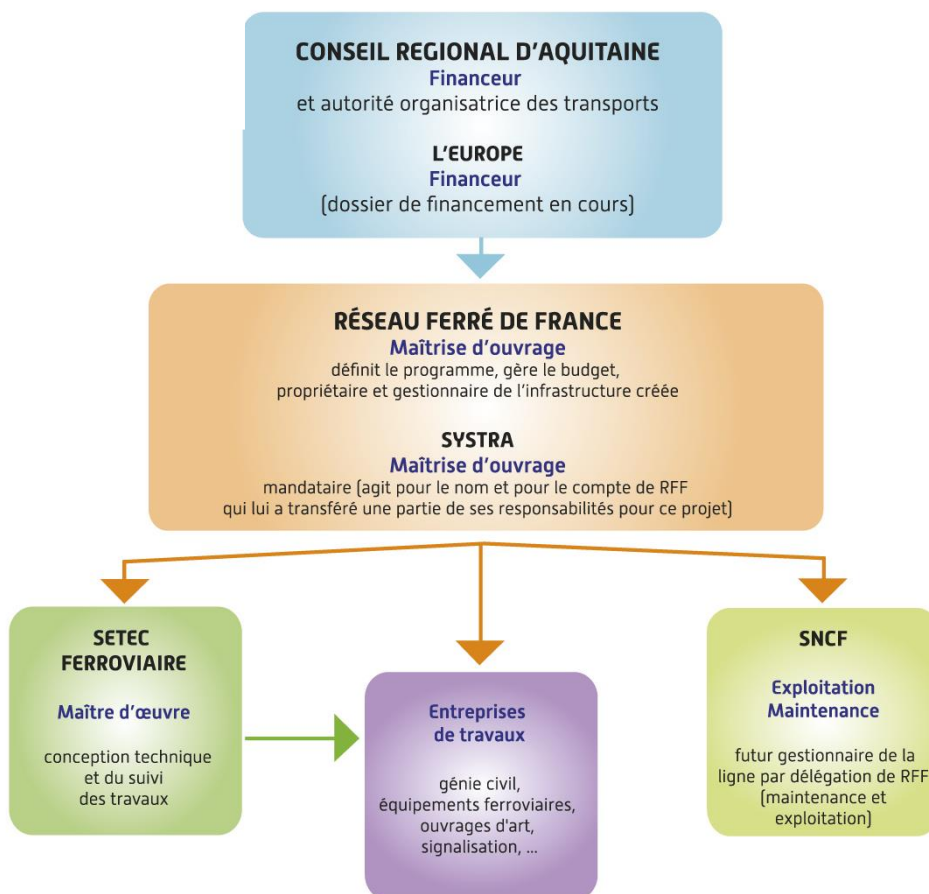
« Des étapes majeures ont été atteintes pour pouvoir lancer les chantiers du projet de reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous.

L'arrêté portant déclaration d'utilité publique a été signé le 19 février 2014 par le Préfet des Pyrénées-Atlantiques, sur la base de nos dossiers d'études. Ainsi la fin d'année 2014 et l'année 2015 vont voir la concrétisation, avec la réalisation des travaux, de ce projet majeur pour la Vallée d'Aspe.

Le programme concerne le remplacement de la voie ferrée, la sécurisation des passages à niveau et la création de 3 haltes pour les voyageurs. La mise en service commerciale est prévue pour mars 2016.

Les équipes de RFF et ses partenaires techniques se mobilisent dès maintenant pour réaliser ces travaux, en toute sécurité, dans les délais requis, en respectant le cadre de vie des habitants des communes et la qualité exceptionnelle des sites naturels traversés. »

Les acteurs du projet



Calendrier du chantier



Chiffres clés

Longueur de la ligne : **24.7 km**

Kilomètres de rail : **53 km**

Nombre de traverses : **38 000**

Tonnes de ballast : **52 000**

Kilomètres de clôture : **29 km**

Montant des travaux : **102 M€**. Ces travaux sont financés dans leur totalité par le Conseil régional d'Aquitaine.

Calendrier : 18 mois de travaux pour une nouvelle ligne ferroviaire au cœur des Pyrénées

La reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous nécessite de restaurer et de mettre aux normes actuelles l'ensemble des équipements de la voie ferrée. Outre la ligne elle-même, la majorité des ouvrages d'art seront complètement rénovés ou reconstruits : 31 ponts, 7 tunnels et 4 kilomètres de murs de soutènement maçonnés.



// 3ème trimestre 2014 : les travaux préparatoires

Cette phase se concentre essentiellement sur des opérations de :

- débroussaillage de l'ancienne voie et de quelques parois nécessitant ensuite l'installation de protections,
- dépose de l'ancienne voie ferrée,
- réalisation de relevés topographiques complémentaires préalables aux travaux.

// Année 2015 : les travaux principaux

Cette année se consacre à la réhabilitation et à la construction de l'infrastructure de la ligne :

- rénovation des ouvrages d'art existants,
- remplacement de 12 tabliers de ponts,
- installation de dispositifs anti-éboulement sur des parois rocheuses,
- suppression de 2 passages à niveau par la réalisation de 2 ponts ferroviaires :
 - N° 50 d'Asasp-Arros, lieu-dit Grange Loustouret,
 - N° 55 limite Osse-en-Aspe et Sarrance, lieu-dit Ponsuzou,
- reprise de la voirie à proximité des passages à niveau,
- reconstruction du pont routier de Sarrance,
- remise à niveau de la plateforme ferroviaire et pose des rails, traverses et ballast,
- construction des haltes,
- pose de clôtures.

// 1^{er} trimestre 2016 : travaux de finitions et essais

Avant la mise en service de la ligne ferroviaire entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous, prévue en 2016, les essais permettent :

- de tester les installations de la ligne,
- d'optimiser les interactions infrastructures/matériel,
- de mettre en service un système fiable et une sécurité sans faille.

Actuellement la ligne ferroviaire entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous comporte 27 passages à niveau :

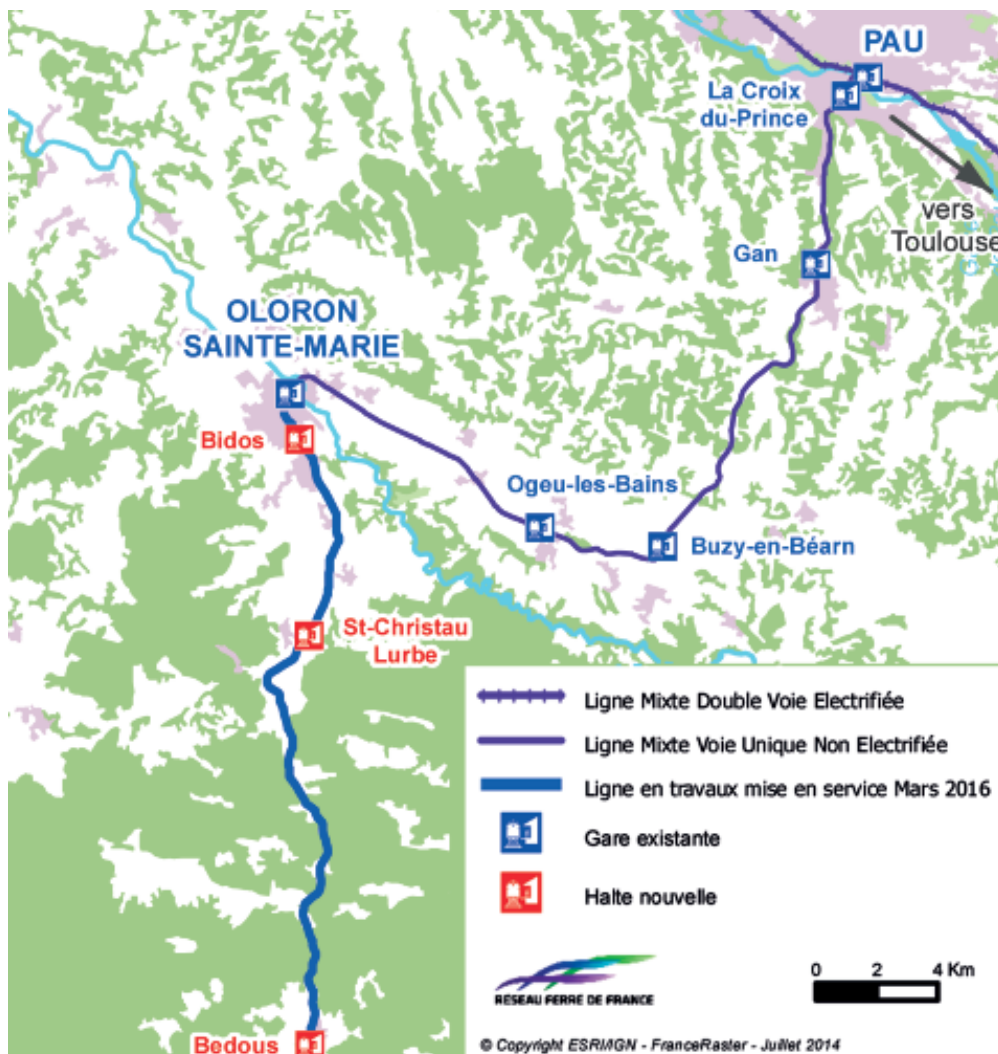
- 6 seront supprimés
- 17 seront équipés de barrières
- 4 seront dénivelés (dont le 50 et le 55)

24,5 km de ligne pour relier Oloron-Sainte-Marie à Bedous

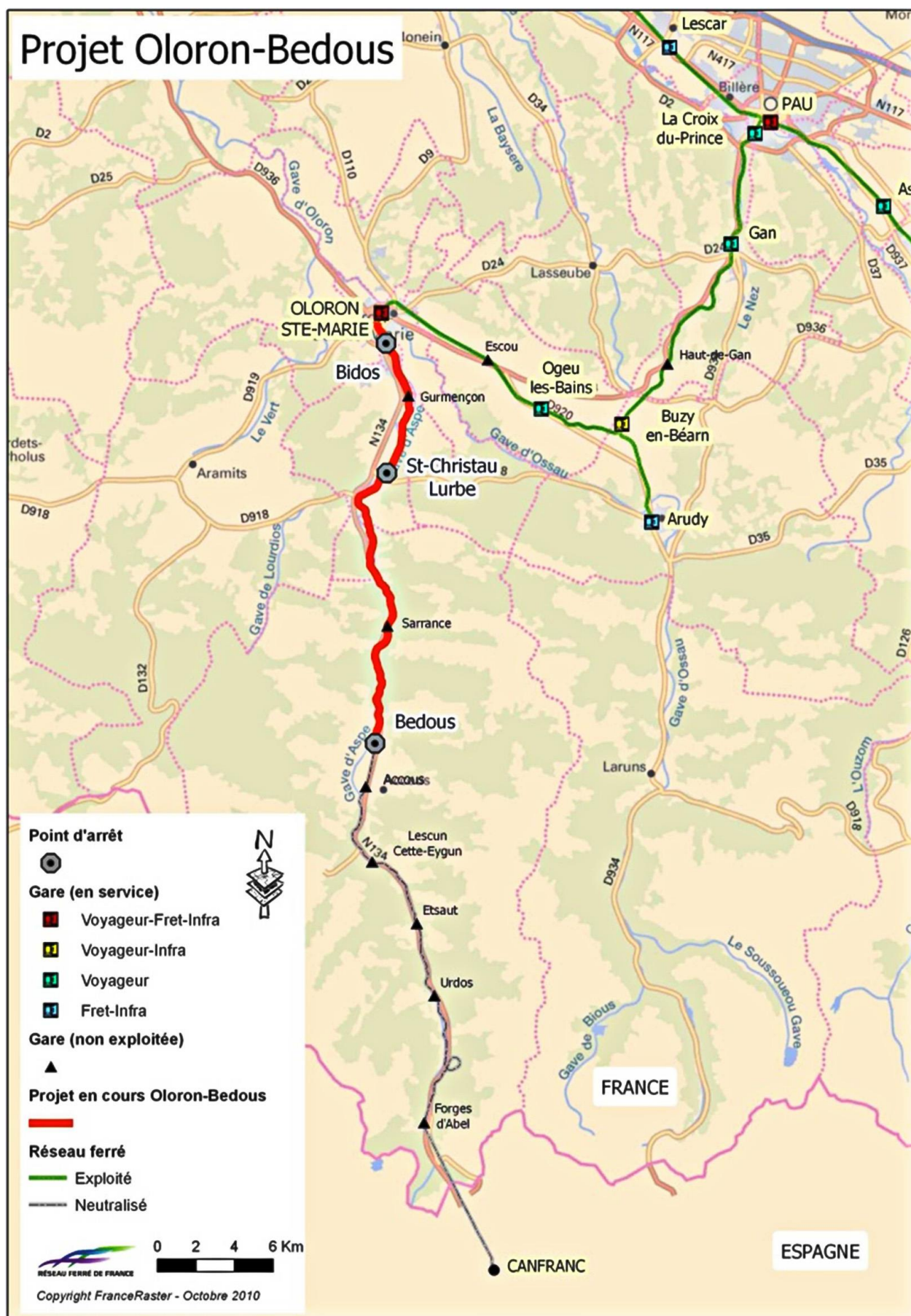
Après 30 ans d'arrêt des circulations, la ligne ferroviaire entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous reprend du service à partir de 2016. Ce projet, issu d'une volonté du Conseil régional d'Aquitaine, a pour objectifs de désenclaver les communes de la vallée d'Aspe et de renforcer l'accessibilité de l'agglomération oloronaise.

A partir du lundi 29 septembre 2014, RFF (maître d'ouvrage) et les différentes entreprises débiteront les travaux sur l'ensemble du tronçon.

La volonté du maître d'ouvrage est de respecter l'environnement d'exception de la Vallée. Plaines, vallées et secteurs montagneux, dont une partie compose le parc naturel des Pyrénées, requièrent une grande attention de la part de tous les acteurs de ce projet.



Projet Oloron-Bedous



Un chantier écoresponsable

Située au sud du parc National des Pyrénées, la ligne ferroviaire Oloron-Bedous traverse quatre zones Natura 2000¹. La qualité de ce site naturel et les caractéristiques de ce patrimoine peu ordinaire, demandent de la part des opérateurs une vigilance et une adaptation de leurs procédures. Pour exemple, préalablement aux travaux, des clôtures spécifiques sont installées en bordure de chantier afin d'éviter tout impact avec les zones protégées.

Ces dispositions font écho aux recommandations de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée en 2013. Cette étude a recensé de nombreuses espèces protégées au niveau de la flore et de la faune, dont certaines méritent une attention particulière. Conformément aux engagements de la déclaration d'utilité publique, des mesures de réduction des effets du projet sur l'environnement seront mises en œuvre pendant la phase travaux. Le maître d'œuvre assurera leur respect et évaluera leur efficacité. Un suivi sera effectué par un spécialiste, en phase d'exploitation, pour une durée minimale de cinq ans, notamment au niveau de la qualité des eaux, de certains gîtes de chauves-souris, et de la flore protégée.

// La flore : l'œillet superbe, l'amarante de bouchon et l'aigremoine élevée requièrent de clôturer les massifs et de sensibiliser les équipes de travaux à ces espèces sensibles.

// La faune : les investigations ont mis en exergue deux espèces de chauve-souris : le petit rhinolophe et la pipistrelle, et une espèce de vautour : le percnoptère, appelé en Béarn, la Marie Blanche. Il a d'ailleurs donné son nom au col qui relie la vallée d'Aspe à la vallée d'Ossau. En 2011, une soixantaine de couples a été répertoriée en France, dont 11 en vallée d'Aspe. Cette espèce bénéficie d'une protection au niveau mondial. Les travaux bruyants sont interdits dans les aires de sensibilité, pendant la période de présence de l'espèce à minima de fin février à mi-septembre.



© Guillaume Doucet



© P. Lecuyer

¹ Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens conciliant préservation de la nature et préoccupations socio-économiques. En France, le réseau comprend 1 753 sites.

Des retombées économiques avec des emplois pourvus immédiatement

30 000 heures d'insertion professionnelle

Conformément à l'article 4 de l'ordonnance n°2005-649 et du décret du 30 décembre 2005 modifié, Réseau Ferré de France souhaite promouvoir l'emploi de personnes présentant des difficultés d'insertion et ceci afin de combattre l'exclusion.

Les marchés des entreprises de travaux du projet comportent donc une clause de promotion de l'insertion et de l'emploi, pour un nombre minimal de 30 000 heures, permettant d'insérer dans le milieu du travail des personnes en parcours d'insertion professionnelle.

Sont notamment concernés, les demandeurs d'emploi de longue durée, les allocataires du revenu de solidarité active demandeurs d'emploi, les allocataires de minima sociaux, les personnes reconnues travailleurs handicapées, les jeunes sortis sans qualification à l'issue de leur scolarité ou sans expérience professionnelle, les personnes relevant d'un dispositif de l'insertion par l'activité économique.

Afin de faciliter la mise en œuvre de la démarche d'insertion, Réseau Ferré de France a mis en place une procédure spécifique d'accompagnement gérée par la Maison de l'Emploi et de la formation Lacq – Orthez – Oloron - Mauléon.

Près de 150 ouvriers sur le chantier en 2014 et 400 personnes en 2015

Jusqu'à la fin de l'année 2014, se dérouleront essentiellement des travaux préparatoires de dégagement de la plateforme (debroussaillage, dépose de l'ancienne voie, protection des parois rocheuses) avec **une moyenne de 150 personnes présentes sur le chantier**.

Ces travaux préparatoires seront suivis en début d'année 2015 par les opérations de terrassement, de réfection de l'assainissement, de modernisation de la voie ferrée, de régénération des ouvrages d'art, avec **une présence de 400 personnes sur le chantier en période de pointe**.

Au-delà de la création d'emplois directe ou indirecte, ce chantier a également des conséquences positives sur ce territoire avec des retombées économiques pour les commerces de proximité comme les boulangeries, cafés-restaurants, mais aussi pour l'hôtellerie.

Des perspectives économiques et touristiques pour la vallée d'Aspe

La reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous est un projet à vocation d'aménagement du territoire qui doit permettre de participer au désenclavement de la vallée d'Aspe.

L'opération proposée permettra :

- **de réhabiliter une liaison ferroviaire de voyageurs dans cette vallée longtemps enclavée**

Les services ferroviaires vers la vallée d'Aspe depuis l'agglomération paloise ont repris en 2010 jusqu'à Oloron-Sainte-Marie, porte d'entrée dans les Pyrénées par cette vallée et la vallée d'Ossau.

Interrompus depuis 25 ans jusqu'à Bedous, le projet s'inscrit dans la continuité des services de transport ferroviaire jusqu'à Oloron-Sainte-Marie et permettra de desservir la vallée entre l'agglomération oloronaise et Bedous au cœur de la vallée d'Aspe.

Dans des secteurs de moyenne montagne isolés, le projet offre une perspective de maintien et de développement d'activités.

- **d'offrir une alternative aux liaisons routières**

La vallée est actuellement desservie par une offre de transport par autocars. Le projet vise à se substituer partiellement à cette offre de transport par la desserte de Lurbe-Saint-Christau et de Bedous.

- **d'améliorer la mobilité tout en préservant l'environnement**

Cette offre alternative, dans une vallée sensible sur le plan environnemental et constituant une entrée dans le Parc national des Pyrénées, doit offrir la possibilité d'un transport collectif et donc plus respectueux de l'environnement.

- **d'améliorer la desserte de la périphérie d'Oloron-Sainte-Marie, notamment par celle de Bidos**

L'agglomération oloronaise bénéficie d'activités économiques importantes, sources d'emplois localement mais également à l'échelle départementale. Le maintien du dynamisme dans ce domaine passe par un renforcement de l'offre de transport à proximité des lieux d'emplois.

- **d'augmenter et d'améliorer l'offre de service du transport ferroviaire**

Le projet permettra de mettre en relation avec le réseau ferré national en service cette partie des Pyrénées par le biais des différents modes desservant déjà l'agglomération paloise et notamment le rail. Il s'inscrit dans une logique de densification du réseau ferré sur le territoire national.

Oloron-Bedous : ce sera également un nouveau service aux voyageurs

Reprendre les circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous au 1^{er} trimestre 2016, permettra aux voyageurs de bénéficier de tous les avantages de mobilité offerts par le train : plus de confort et de sécurité, mais aussi moins d'impact sur l'environnement.

3 nouvelles haltes

Pour faciliter l'accès aux trains pour les voyageurs, trois nouvelles haltes sont créées dans les communes de :

- **Bidos**, à proximité de l'usine Messier-Bugati-Dowty,
- **Lurbe-Saint-Christau** dans la zone de l'ancienne gare,
- **Bedous** dans la zone de l'ancienne gare, au terminus de la ligne.

Chacune d'elles sera équipée d'abri de quai, de bancs, de poubelles et de lampadaires.

4 allers-retours par jour et 2 supplémentaires jusqu'à Bidos

Ces services s'inscriront dans le prolongement des services de la ligne Pau - Oloron-Sainte Marie. Le temps de parcours estimé sera d'environ 27 minutes, pour une vitesse maximale de 80 km/h sur une voie unique.

Et demain ? L'ultime étape avec la remise en exploitation du tronçon Bedous-Canfranc (33 km)

Grâce à la ténacité de la Région Aquitaine et du Gouvernement d'Aragon, la ligne ferroviaire Pau - Canfranc a obtenu le soutien de l'État – ligne inscrite par les projets retenus dans le cadre du Schéma National d'Infrastructures et de Transports (SNIT) – et son intégration par la Commission Européenne, dans les Réseaux Trans-Européens de Transports (RTE-T), est aujourd'hui effective. Par ailleurs, le Gouvernement d'Aragon et la Région Aquitaine ont signé en 2013 une « feuille de route » afin de permettre la reprise des circulations jusqu'à Canfranc à l'horizon 2020.

A terme, il s'agira de relier Bordeaux à Saragosse et d'appeler cette ligne ferroviaire internationale « Francisco de Goya ».



Rappel

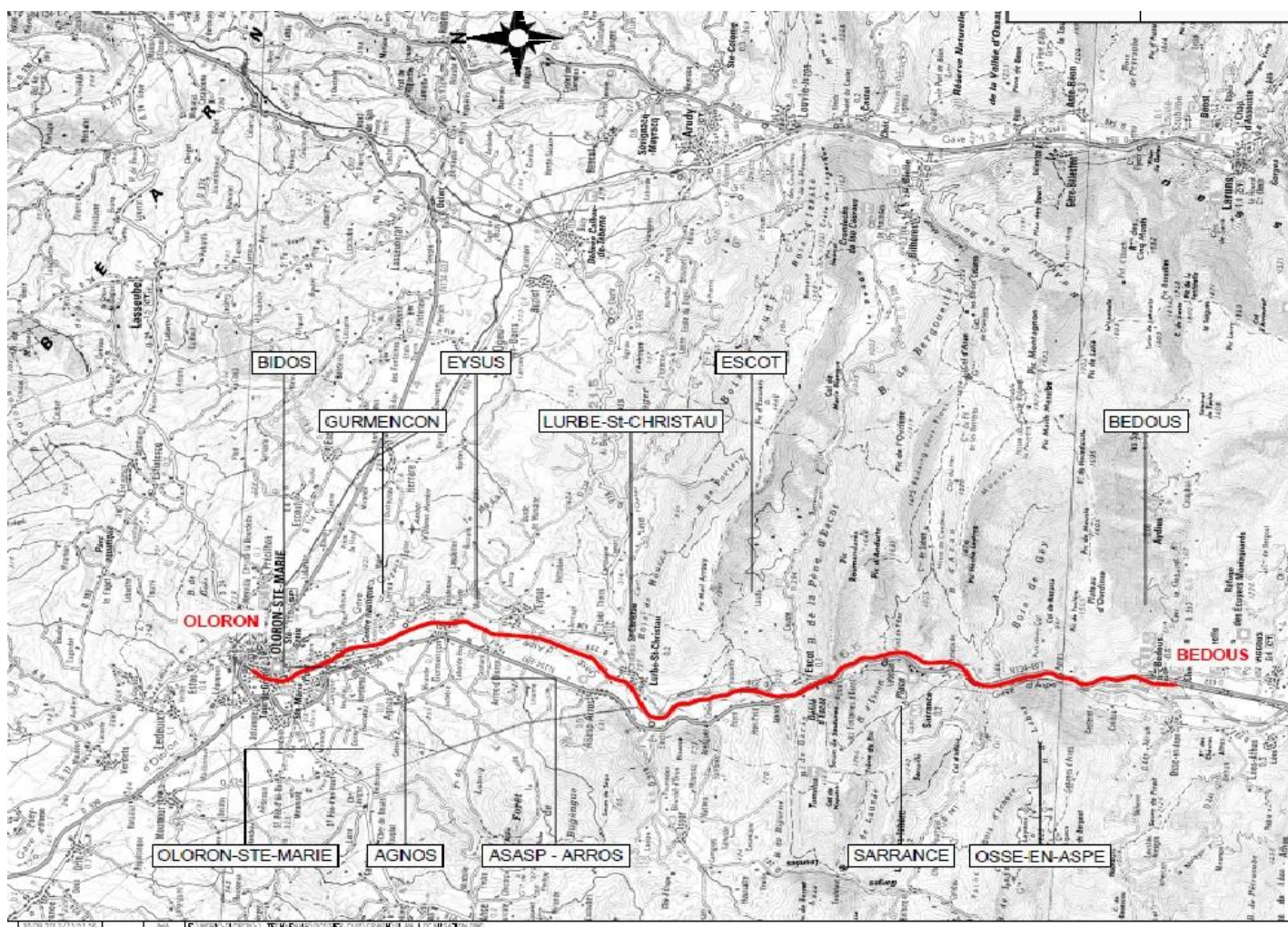
La 1^{ère} étape (achevée) : modernisation de la voie entre Pau et Oloron (35 km).

Depuis janvier 2011, 16 Ter Aquitaine quotidiens circulent entre Pau et Oloron-Sainte-Marie. Ainsi, les temps de parcours sont désormais plus fiables et les nuisances sonores réduites tant pour les voyageurs que pour les riverains.

Les travaux sur la ligne ont été complétés par l'achat de matériel roulant récent et confortable. Ces travaux ont été financés à hauteur de 13,125 M€ par la Région Aquitaine, sur un total de 35 M€.

La 2^{ème} étape (en cours) : remise en exploitation du tronçon Oloron-Bedous (25 km).

Le coût des travaux est estimé à 102 M€. Cet investissement est entièrement financé par le Conseil régional d'Aquitaine. Les travaux débutent en septembre 2014 pour une réouverture au printemps 2016 et la mise en place de circulations de Ter Aquitaine dans la foulée.





Conseil régional d'Aquitaine – Service Presse

14, rue François-de-Sourdis - 33077 Bordeaux cedex - Tél. 05 57 57 02 75

<http://www.aquitaine.fr> – presse@aquitaine.fr

Facebook : RegionAquitaine – Twitter : @RegionAquitaine

Abonnez-vous à nos communiqués de presse sur www.aquitaine.fr