

LETTRE N°2

DÉCEMBRE 2012



EDITO



Dans le premier numéro de la lettre d'« Oloron-Bedous » diffusé en décembre 2011, nous évoquions la mobilisation et la détermination des équipes de RFF et de ses partenaires techniques pour mener à bien le projet de reprise des circulations entre

Oloron - Sainte Marie et Bedous avant la fin de l'année 2015. Durant l'année écoulée, RFF a concentré ses efforts sur les points techniques, administratifs et environnementaux du dossier, ce qui a permis de franchir quelques étapes décisives indispensables à la future circulation des trains : la finalisation des études avant-projet intégrant le devenir des passages à niveau, la concertation avec les habitants et les exploitants agricoles des communes concernées, l'élaboration du dossier d'enquête publique prévue en mars 2013, et la réalisation des études détaillées et des sondages préalables. La qualité des sites naturels traversés et les caractéristiques exceptionnelles du patrimoine ferroviaire existant imposent le plus grand respect des aspects environnementaux de cette opération peu ordinaire.

C'est dans cet état d'esprit que RFF conduit les études et les procédures administratives qui doivent conduire au lancement des travaux à la fin de l'année 2013.

Bruno de Monvallier,

Directeur Régional Aquitaine Poitou-Charentes de RFF

LA PAROLE À...



Il y a un siècle, le 13 octobre 1912 très précisément, au Somport, dans les Pyrénées, des ouvriers français et espagnols se jetaient dans les bras les uns des autres. Leur rencontre signait un exploit : des années d'un travail ingrat, pénible, dangereux pour percer un tunnel ferroviaire sous le massif du Somport. Le rêve d'une ligne réunissant les deux pays voisins malgré la barrière des Pyrénées devenait une réalité.

Certes, il allait falloir patienter plus d'une décennie - jusqu'en 1928 - avant que circule le premier train. L'important est qu'il ouvrait la voie à une coopération plus riche entre l'Aquitaine, côté français, et l'Aragon, côté espagnol.

Elle n'a cessé de se développer depuis, mais avec la fermeture de la ligne Pau-Canfranc, à la suite des dégâts causés par le déraillement d'un train en 1970 - l'incarnation de cette collaboration entre nos deux régions disparaissait.

Nous en sommes convaincus : il faut rouvrir la ligne Pau-Canfranc. Depuis la fin des années 1990 c'est une tâche à laquelle se sont attelés l'Aquitaine et l'Aragon avec le soutien des Etats français et espagnol, et l'appui de l'Union Européenne.

La volonté politique est là. Elle a été réaffirmée à l'occasion de la célébration du centenaire du percement du tunnel, le 13 octobre 2012, par la présidente du gouvernement d'Aragon, Luisa Fernanda Rudi, et moi-même au nom de la région Aquitaine. Une plaque a été apposée le même jour à l'entrée du tunnel du Somport. Il s'agissait de rappeler l'exploit des ouvriers espagnols et français. Mais aussi et surtout de prendre date pour la réouverture du tunnel.

Alain Rousset,

Président du Conseil régional d'Aquitaine

SUR LA VOIE...

L'action de la Région Aquitaine

Le 13 octobre 1912, il y a 100 ans, au Somport...



Le début d'une longue coopération

Le 13 octobre 1912 marque la première rencontre des ouvriers français et espagnols lors du percement du Tunnel Ferroviaire du Somport.

Cet événement marque le début d'une longue coopération entre l'Aquitaine, côté français, et l'Aragon, côté espagnol.

Un projet soutenu par les Etats français et espagnol

C'est en 1928 que la ligne ferroviaire a vu le premier train circuler sur ses voies. Cependant, à la suite d'un déraillement de train en 1970, la ligne ferroviaire à voie unique qui reliait Pau à Canfranc a été contrainte d'être fermée à la circulation. Depuis 1998, elle fait l'objet d'un projet de réouverture porté par les deux régions, avec le partenariat des Etats français et espagnol.

Le 13 octobre 2012 à Canfranc, en Espagne...



Le centenaire du percement du Tunnel Ferroviaire du Somport, le 13 octobre 2012, a permis à la Présidente du Gouvernement d'Aragon, Luisa Fernanda Rudi, et au Président de la Région Aquitaine, Alain Rousset, de réaffirmer leur souhait de remise en circulation de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc.

Cette journée forte de sens et empreinte de ferveur et d'émotion a réuni une assemblée constituée à la fois d'institutionnels, de dirigeants d'entreprises locales et nationales, de représentants d'associations françaises et espagnoles favorables au projet de réouverture, et du grand public venu spécialement de France, d'Espagne et d'ailleurs.

A cette occasion, Jean-Eric Paquet, Directeur de la Mobilité et des Transports à la Commission européenne a confirmé le soutien de la Commission européenne au projet.

Par ailleurs, une plaque commémorative a été apposée devant l'entrée du tunnel, qui grave symboliquement dans le marbre la volonté des deux régions de poursuivre l'aventure ferroviaire Pau-Canfranc-Saragosse.



LE PROJET

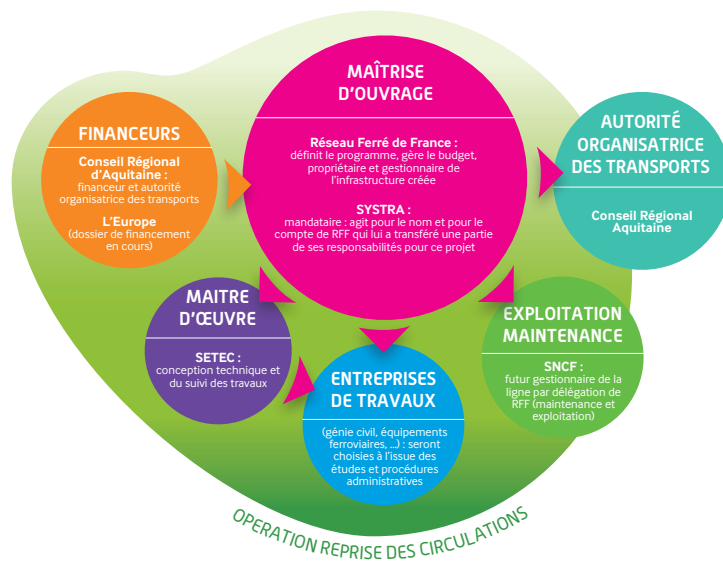
Les étapes majeures atteintes en 2012

Les équipes de RFF se sont mobilisées tout au long de l'année 2012 afin de faire avancer le projet de reprise des circulations selon 3 axes :

- L'examen des passages à niveau avec définition de leur futur aménagement et la finalisation des études d'avant-projet. Ces points ont été présentés en février, lors de trois réunions publiques à Oloron, Bedous et Eysus. Il s'en est suivi une seconde phase de concertation afin d'appréhender au mieux l'interface avec les exploitants agricoles et d'optimiser les solutions en études.
- L'élaboration du dossier d'enquête publique, réalisé sur la base des dossiers d'études avant-projet, qui a permis son instruction officielle au cours du dernier trimestre par l'Autorité Environnementale.
- La réalisation des études détaillées, qui prennent en compte les éléments recueillis en cours de la concertation, permet d'optimiser les solutions retenues et de respecter le cadre environnemental de la ligne.



Les acteurs du projet



Une phase travaux importante

Les études menées ont permis de confirmer les travaux à entreprendre pour permettre la reprise des circulations ferroviaires. Il s'agit notamment 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 aux circulations prévues.

Les études ont également pris en considération les mesures conservatoires offrant la possibilité de circulation de trains de fret et de ré-électrification de la ligne dans une étape ultérieure.



DE 2013 À 2015

Trois temps forts marqueront le calendrier d'ici 2015.

• L'enquête publique

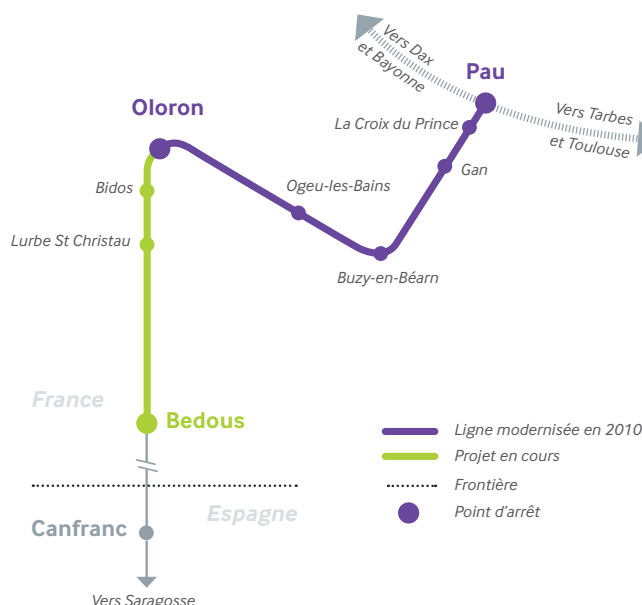
Dans la continuité des démarches administratives entreprises en 2012, le temps dédié à l'enquête publique devrait avoir lieu dans la période de mars à avril 2013, pour une durée d'un mois conformément à la réglementation. L'enquête publique est une des phases privilégiées de la procédure au cours de laquelle le public (habitants, associations, acteurs économiques ou citoyens) est invité à donner son avis sur le projet d'aménagement présenté. Pour mener à bien cette enquête, RFF mettra à la disposition de tous, le dossier de présentation du projet dans un ou plusieurs lieux qui restent à définir.

• Préparation en amont du chantier

L'année 2013 est aussi une année consacrée à la préparation du chantier avec la consultation des entreprises dans les différents domaines que sont le génie civil, la voie ferrée, la signalisation et dont l'objectif est de maintenir le début des travaux préparatoires au dernier trimestre. En parallèle, quelques acquisitions foncières seront menées. Elles sont principalement liées à la création de deux ponts ferroviaires permettant à la voie ferrée de passer au-dessus de routes existantes, en remplacement de deux anciens passages à niveau.

• Travaux de génie civil et ferroviaires

Les travaux prévus en 2014 porteront essentiellement sur le génie civil (travaux de la plateforme) et sur les ouvrages (ponts, tunnels, murs). Dès 2015, les travaux liés à la voie et à la signalisation prendront le relais, avant de laisser la place aux essais et tests agrémentant de la qualité de la voie et de ses aménagements. Le planning des travaux, avant consultation des entreprises, permet une mise en service pour novembre 2015.



LE PLANNING DE L'OPÉRATION

