

Oloron-Bedous : le train sifflera « avant l'été 2016 »

TRANSPORTS Le président de la Région Aquitaine, Alain Rousset, table sur une réouverture « avant l'été 2016 » et sur un coût réduit, malgré les difficultés techniques rencontrées.

La ballastière, le train rail qui déverse le ballast sur la voie ferrée, est en action à Gurmençon, derrière l'usine MMP. Une autre machine sur rails, au doux sobriquet de « bourreuse » est sur ses traces, pour tasser le ballast sur lequel vont être posées nouvelles traverses et nouveaux rails.

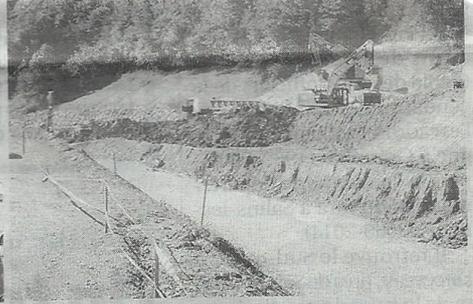
■ DÉLAIS TENUS ?

Le président de la région Aquitaine, Alain Rousset, a mené hier matin une visite du chantier de rétablissement de la circulation ferroviaire entre Oloron et Bedous. Et malgré les « péripéties » du chantier, « nous espérons la réouverture avant l'été 2016.



540

C'est, en millions d'euros, le coût estimé des travaux pour relier Bedous à Huesca. 200 à 300 millions d'euros jusqu'au Somport, 80 millions d'euros au tunnel et 140 millions d'euros côté espagnol entre Canfranc et Huesca.



■ A QUEL PRIX ?

Alain Rousset reste plus discret sur le coût final des travaux. En coulisses, il se réjouit de réaliser « 25 % d'économie » sur le budget prévisionnel. Mais dans la communication officielle, il se contente d'espérer « de bonnes surprises » par le jeu de la concurrence entre les entreprises. « Pas de chiffre », souffle l'entourage du président, qui semble craindre la bronca des entreprises. Le dossier de presse distribué à Eysus évoque 102 millions d'euros.

■ LA RN 134 DÉVIÉE

Passage à niveau 50, à Asasp-Arros, où la RN 134 va être déviée sur 500 m pour passer sous la voie ferrée et un ouvrage d'art à construire. Les impressionnants travaux de terrassement sont en cours. Route nationale et voie ferrée vont se croiser, pour repartir chacune « presque en parallèle ».

Comme quoi les déviations sur la RN 134 sont possibles, glisse-t-on, un peu morpion, auprès de Bernard Uthurry, 1^{er} vice-président de la Région en charge des infrastructures et des transports. « Oui, vous en avez une là », étudie ce dernier. Le président Rousset est plus tranchant. « La Région n'a pas de responsabilité en matière de voies routières, sauf sur les passages à

En haut, le président de la Région Aquitaine Alain Rousset termine sa visite au pont métallique d'Eysus. En bas, la « ballastière » est sur les rails à Gurmençon (à gauche). À Asasp-Arros, le passage à niveau n° 50 va être supprimé et la RN 134 déviée sur 500 mètres pour passer sous la voie ferrée et un nouveau pont. © S. LAMARQUE

niveau ».

Il argumente un peu plus au « terminus » de la visite, à la salle des fêtes d'Eysus : « Nous avons croisé pratiquement un camion toutes les minutes sur la RN 134, observe Alain Rousset. Si nous n'offrons pas une alternative à la route, nous aurons de plus en plus de camions. » Et de réitérer sa bienveillance à l'égard d'une « écotaxe régionale, à la fois pour financer le train mais aussi les déviations des villages. »

■ L'ÉPINEUX PONT SUZON

Cela coïncide toujours au Pont Suzon, le passage à niveau n°55, qui sera supprimé entre Sarrance et Osse-en-Aspe. L'ouvrage d'art,

un pont qui rappelle les pierres d'autrefois, est certes pratiquement fini, mais le raccordement à la RD 241, reliant la RN 134 à Lourdios par le col d'Ichère, pose toujours problème. Sondé à de multiples reprises, le terrain meuble oblige à « trouver une solution technique et étudier un nouveau tracé pour se rapprocher le plus possible de l'ancienne route ». Fermée durant 3 mois, la RD 241 a néanmoins rouvert le 30 juin dernier.

■ TERMINUS À EYSUS

Non, le train ne va pas s'arrêter à Eysus, mais c'était hier le lieu choisi par la Région pour terminer cette visite. L'occasion pour

la maire Anne Voeltzel d'appeler de ses vœux « une idée de voie verte en parallèle de la ligne ferroviaire ».

Alain Rousset, lui, citera à plusieurs reprises un ouvrage qu'il vient de lire sur l'histoire de la construction de la ligne Pau-Canfranc. On mise sur « Le transpyrénéen en vallée d'Aspe, une construction et des hommes », de l'historienne Régine Péhau-Gerbet (éd. Monhélios).

Et le président de la Région de confier avoir « l'impression de revivre de la même manière la bataille qu'a vécue Louis Barthou pour lancer cette construction ». Avec les mêmes questions qu'à l'époque : « Est-ce bien l'urgence ? Est-ce bien nécessaire ? »

Rousset a ses réponses : « 400 km de Pyrénées et seulement deux traversées aux extrémités de la chaîne », la relation avec Saragosse, la préservation d'un patrimoine ferroviaire « qui est l'un des plus beaux d'Europe » et « un souffle d'espoir pour un nouveau développement de la vallée d'Aspe. » Il se donne « trois à cinq ans » pour rallier Canfranc.

■ SÉBASTIEN LAMARQUE

» ZOOM

Aquitaine et Aragon face à Bruxelles

Le président de la région Aquitaine Alain Rousset a mené la visite de chantier d'hier en compagnie notamment du « ministre des Transports » du gouvernement d'Aragon, José Luis Soro. Aquitaine et Aragon entendent « présenter un dossier commun » à Bruxelles, pour bénéficier des fonds européens du plan Juncker, « pour la deuxième phase du chantier », jusqu'à Canfranc. « Je ne trouverais pas normal que l'Europe ne nous soutienne pas », a insisté Alain Rousset. José Luis Soro estime lui aussi que la réouverture de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse est « un projet européen majeur et stratégique ». Il espère aussi convaincre le gouvernement espagnol, « alors que les travaux avancent côté français ».