

**SUD
OUEST**

www.sudouest.fr

COMMUNICATION

Ligne Oloron-Bedous, le bout du tunnel



ÉDITORIAL

Le pari des Pyrénées



C'est une forme de pari qu'a fait la Région Aquitaine en votant, voilà plusieurs années, les crédits nécessaires à la réhabilitation de la voie ferrée Oloron-Bedous. Un pari à 100 millions, qui a eu sa part de critiques, et dont on ne mesurera les effets que d'ici plusieurs années, voire décennies. Son président Alain Rousset le dit et l'assume, l'investissement qu'il inaugurerait le 1^{er} juillet prochain devra se juger sur un siècle. D'ici là, bien de l'eau aura coulé sous les ponts du gave d'Aspe, et les principaux promoteurs, ou détracteurs, de l'opération ne seront plus là pour proclamer : « On vous l'avait bien dit ! »

Concrètement, l'ouverture de la ligne, dimanche prochain, à la circulation des trains de voyageurs résonnera en vallée d'Aspe comme l'aboutissement d'un vieux rêve, d'une chimère, diront certains qui n'y ont pas cru jusqu'au bout. Elle marquera surtout le début d'un nouveau chantier, de nouveaux combats, pour voir les trains circuler jusqu'à Canfranc, et faire renaître complètement une ligne mythique, cette transpyrénéenne, décidée à la fin du XIX^e siècle, construite au début du XX^e, et qui n'a pas eu le destin qu'on lui promettait alors. Achevée trop tard, à la veille de la Grande Dépression de 1929, fermée lors de la Guerre civile espagnole, lancée à l'aube du règne automobile, elle n'a jamais pu s'imposer dans le paysage, fut-il magnifique. Au point de péricliter. Mais les temps ont changé. À l'heure du grand réchauffement climatique, au moment où le règne automobile doit s'achever ou se transformer, le pari ferroviaire peut trouver sa place dans un XXI^e siècle encore à inventer. En attendant les trains à Canfranc, il suffit de se laisser porter par un lieu, la vallée d'Aspe au rythme du TER, d'écouter les voix derrière le Somport qui réclament à cor et à cri le retour des trains français, de se replonger dans l'histoire aussi, pour se rappeler combien, voilà plus d'un siècle, le rêve transpyrénéen fut à la fois grandiose... et compliqué à atteindre.

Nicolas Rebière

Supplément gratuit au journal du 23 juin 2016

Président-directeur général : Olivier Gérolami
 Directeur général délégué,
 directeur de la publication : Patrick Venries
 N° commission paritaire : 0420 C 86477
 Chefs de projet : Odile Faure et Nicolas Rebière
 Illustration de Une : David le Desodic
 Secrétariat de rédaction : Carole Suhas et Valérie Lacaze
 Rédaction : Marie Deshayes, Odile Faure, Nicolas Rebière
 Publicité : Roy Hayek et Marc Briat
 Siège social : Journal Sud Ouest
 23, quai des Queyries, CS 20001
 33094 Bordeaux Cedex
 Tél. 05 35 31 31 31



Le trajet entre Oloron et Bedous réserve un défilé de paysages hors du commun. Les conducteurs des rames d'essai en ont profité avant l'ou-

Le rêve est devenu

RENAISSANCE Dimanche 26 juin 2016, le train arrivera à Bedous 31 ans après la fermeture de l'Estanguet qui mit un terme à la liaison jusqu'à Canfranc. Pour les défenseurs de la «

ODILE FAURE
 o.faure@sudouest.fr

N'en déplaie à ses détracteurs, Alain Rousset a réussi son pari : faire revenir le train en vallée d'Aspe. S'il n'a pas encore accompli son serment du 25 août 2008 proféré à la gare d'Oloron-Sainte-Marie : « Je fais le serment, ce matin, devant vous : je rouvrirai Pau-Canfranc si les électeurs me prêtent vie. Le plus beau témoignage d'affection pour la haute vallée, c'est de remettre le train », il a fait preuve du culot qui fait l'admiration de certains cheminots. Le 28 mai dernier, à l'occasion de l'inauguration du MIX à Mourenx, il s'est fait attraper par la manche par un homme aux cheveux blancs. « Je voulais vous dire "bravo" pour le train. Mon père était cheminot à Artix, c'est important pour nous. »

Aux anges, le président du Conseil régional n'en demandait pas tant. « J'ai transformé un rêve en réalité. Vous imaginez quinze ans de bataille contre les grands établissements publics, contre Bercy... Des

millions dépensés en études... Avec cette première phase, ce que l'on considérait comme une illusion lyrique, le Conseil régional le transforme en réalité. Nous mettons en chantier le 3^e franchissement des Pyrénées ».

Pierre après pierre

Étape après étape, les difficultés ont été levées. Les réserves de Réseau ferré de France, les avis techniques sur les gabarits, la largeur des rails jusqu'à cet avis défavorable du commissaire enquêteur contredit par l'arrêté préfectoral du 19 février 2014, déclarant d'utilité publique « les travaux d'aménagement nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous. Ce fut la première victoire. L'arrivée à Bedous constitue la seconde. La finale à Canfranc est une autre page d'histoire à écrire.

La renaissance de la ligne doit beaucoup au président Rousset, mais aussi au combat militant des écologistes et des régionalistes initié dans les années 70 (même si, pour eux, l'objectif reste l'arrivée à

Canfranc). L'occitaniste, ancien conseiller régional, David Grosclaude, ne se battra pas ce dimanche pour aller à Bedous en train. « Je prendrai le premier billet pour Canfranc ! », annonce-t-il. Le train, il l'a emprunté,

enfant, jusqu'aux Forges d'Abell, pour aller en colonie, puis après 71 jusqu'à Bedous. En 1976, il participe à la première manifestation pour le retour du train, à Canfranc. « J'avais 18 ans, j'ai pris la parole devant la

foule. Dans mon souvenir, il y avait 5 000 Aragonais et 150 Français. »

Un combat de militants

À l'époque, sa bataille est surtout régionaliste, les slogans en occitan. La vision du Béarnais, ancien conseiller régional du groupe d'écologistes, n'a pas changé. « On tourne le dos aux Pyrénées alors qu'on pourrait

être à 2 heures de Saragosse en train et à 3 heures de Barcelone. L'Espagne s'est démocratisée en 1975 et c'est toujours la misère en matière de relations avec l'Aragon. On est obsédé par l'idée d'aller en 3 heures à Paris et il n'est pas possible d'aller en 3 heures à Huesca. Les Aragonais, nous les avons méprisés, puis on les a enviés et on continue à les ignorer. »

La réouverture est aussi la cause des écologistes de la Sepanso, créée en 1969. L'association de défense de l'environnement participe à des campagnes de presse, coorganise le colloque de Huesca à la mort de Franco en 1976, se bat pied à pied au Conseil économique et social d'Aquitaine pour faire disparaître du contrat de plan État-Région la route à quatre voies prévues en Aspe. Puis ce sont les luttes contre le tunnel routier.

En 2014, pourtant souvent en procès avec l'État, la Sepanso apporte son soutien au préfet pour l'arrêt de réouverture. « Aujourd'hui, l'arrivée à Bedous c'est un signal fort pour protéger la vallée d'Aspe et le



verture officielle, le 26 août. PHOTOS DAVID LE DÉODIC

réalité

complète de la ligne, 46 ans après l'accident Pau-Canfranc », c'est une première victoire

Haut Aragon qui ne doivent pas être massacrés comme le couloir à camions de la Maurienne car il faut aller jusqu'à Canfranc ! », martèle Michel Rodès, cofondateur de la Sepanso et du Creloc en 1986.

En 1986, lui, son frère géographe comme lui, Alain Cazenave-Piarrot, deux médecins béarnais, un ingénieur de la SNPA, le maire d'Osse-en-Aspe, le maire de Bedous et celui de

Cette-Eygun, donnent naissance au Creloc (Comité pour la réouverture de la ligne Oloron-Canfranc.) L'objectif des militants est désormais clairement affiché.

Ils resteront attentifs

« Même quand il y avait toutes les formes de désespoir, il y avait de l'espoir. Il faut remercier le courage politique et économique du président Rousset et ce n'est pas un Béarnais ! », estime Alain Cazenave-Piarrot.

Pour l'ancien professeur de géographie, rouvrir le Canfranc est une évidence. « Quand on a créé le Creloc avec Michel Rodès, on se disait "dans un an, ce sera ouvert". Quand on regarde une carte d'Europe, on se rend compte que les passages sont aux deux extrémités et qu'il est bien plus court de passer par le centre. On voyait déjà un Bordeaux-Valence par Canfranc, un Toulouse-Madrid. C'était aussi une question géopolitique. Les Aragonais étaient des voisins super-sympas mais entourés d'autonomistes. Leur issue était donc le nord, par Canfranc. »

Alain Cazenave-Piarrot et ses amis resteront vigilants sur la ligne Oloron-Bedous. « Il va falloir des horaires bien adaptés sinon on dira "vous voyez il y a trois personnes dans le train" et au niveau du transport de marchandises de proximité.

Dimanche il sera avec François Rebillard, le président actuel de l'association dans le premier train Pau-Bedous et pensera à son prédécesseur décédé en 2011, le docteur Jean Brenot. « Il nous disait : "N'ayez pas peur. Le Canfranc va rouvrir, je le sais. »



En 2008, à Bedous, le nettoyage de l'ancienne voie, avant la construction de la nouvelle. ARCHIVES GUILLAUME BONNAUD

L'ATTENTE

31 Trente et un ans que la ligne Oloron-Bedous n'avait pas vu un train circuler. Si la liaison voyageurs avait été fermée en 1980, dix ans après la liaison Bedous-Canfranc suite un déraillement au pont de l'Estanguet, celle de transport de marchandises a été stoppée en 1985. Il a fallu deux ans de travaux pour procéder à la régénération de la ligne Oloron-Bedous. Si la construction de la nouvelle voie a duré 24 mois, auparavant, des travaux de nettoyage et débroussaillage ont été nécessaires. Car en trente ans, la nature a repris ses droits. La dépose des anciens rails a d'ailleurs constitué une partie des travaux préparatoires.



Février 2012, à Lurbe-Saint-Christau. Au plus fort du chantier, 3 à 400 ouvriers ont été mobilisés pour cette renaissance. PHOTO DAVID LE DÉODIC

LE CHANTIER

53 kilomètres de rails ont été déposés en deux ans afin que les gares d'Oloron et de Bedous, distantes de 25 km, soient à nouveau reliées. Pour ce chantier hors normes, la Région Aquitaine a consenti un investissement de 102 millions d'euros. En chiffres encore, il aura fallu 52 000 tonnes de ballast et 38 000 traverses pour que circulent à nouveau les trains. Autre exploit, la réfection de 31 ponts, 7 tunnels (d'une longueur totale de 1,3 km), la suppression de 10 passages à niveau, et la réhabilitation de 17 autres. Au dire des techniciens, l'état des ouvrages d'art restait plutôt bon, après des années d'abandon et près d'un siècle d'existence. Pour rappel, la ligne Pau-Canfranc a été inaugurée en 1928.

LES TRAINS

29 Le temps de trajet entre Oloron et Bedous est estimé à 29 minutes, et entre 1 h 07 et 1 h 11 entre Pau et Bedous. À partir de dimanche 26 juin, date de mise en circulation des premiers trains, la ligne connaîtra six allers-retours de mai à septembre, puis quatre allers-retours (plus un entre Oloron et Bidos) pour la période d'octobre à mai. Preuve s'il en était de la vocation touristique de cette nouvelle ligne. Le matériel roulant sera composé de rames 73 500, d'une capacité de 80 places, déjà en circulation entre Pau et Oloron. Le principe de la desserte ferroviaire est de prolonger une partie des circulations déjà en place entre Pau et Oloron.



Des filets de protection et murs de soutènement préservent la ligne d'éventuels éboulements, fréquents en montagne. D. LE DÉODIC

« Investir pour l'avenir, c'est bousculer, oser »

ALAIN ROUSSET Le président de Région défend un investissement lourd, qu'il veut voir aboutir un jour avec l'inauguration de la Pau-Canfranc

« Sud Ouest » Sans Alain Rousset, est-ce que ce train existerait ? Au départ, tout le monde était contre, la SNCF, RFF...

Alain Rousset Il ne faut pas ramener ce dossier Pau-Saragosse, Oloron-Canfranc à ma seule personne. J'ai la responsabilité de la Région, j'ai pesé de tout mon poids pour cette réouverture. Est-ce qu'on anticipe trop ? C'est la question. Lorsque je suis arrivé en responsabilité en Région Aquitaine, puisque je dirigeais l'équipe d'André Labarrère (lorsqu'il présidait le Conseil régional à la fin des années 70, NDLR), le dossier, comme d'autres, est arrivé sur le bureau. Il y avait aussi la renaissance des Aldudes, le vignoble de Buzet, la reconversion du Bassin de Lacq, l'aéronautique... Autant de dossiers qui font partie des fondamentaux du Conseil régional. Et bien sûr la ligne Pau-Canfranc, qu'il serait plus juste d'appeler la ligne Goya, selon l'expression que m'a suggérée Jean Lacouture, puisque Goya est né à Saragosse, et mort à Bordeaux.

Qu'est-ce qui vous a convaincu de construire cette ligne ?

Ce souhait qui mélange de manière optimale à la fois la préservation de l'environnement et une mobilité durable et intelligente. Pour la préservation de l'environnement, ai-je besoin de décrire les paysages fantastiques de la Vallée d'Aspe, de la descente de Canfranc vers Huesca ? L'histoire de la construction de cette ligne a aussi joué. Il était beaucoup plus compliqué d'ouvrir cette ligne que de la rouvrir. C'est peut-être aujourd'hui l'un des plus beaux patrimoines ferroviaires d'Europe avec des ouvrages en aussi bon état que lors de leur construction. À tel point que les ouvriers qui ont posé la nouvelle ligne ont observé que les conduites de récupération d'eau qui datent d'un siècle sont dans un état neuf. Enfin, on compte un camion par minute dans cette vallée, et lorsque la RN 134 est fermée, et que l'on doit reporter le trafic sur l'Ossau, souvenez-vous des colères des villages traversés. N'oublions pas que les marchandises pourront être transportées et qu'un troisième rail sera posé en Espagne, ce qui fera sauter le problème de leur écartement.

N'avez-vous jamais douté du projet ?

Si j'avais douté, la réouverture ne se ferait pas. De même, je ne doute pas non plus qu'il faille aller jusqu'en Espagne et jusqu'à Canfranc. Il y a eu des écueils majeurs, la mauvaise volonté de Bercy et de l'État. C'est Lionel Jospin qui m'a aidé à débloquer la situation à l'époque où il était Premier ministre.

Il vous a aidé à débloquer la situation, mais il n'a pas mis d'argent...

Non, mais le paradoxe précédent était hallucinant dans un état démocratique. Une collectivité prête à s'engager, l'Europe prête aussi, et Bercy, un ministère des finances, à travers sa présence au Conseil d'administration de Réseau ferré de France (RFF) qui bloque le dossier et dicte la façon dont les collectivités locales doivent dépenser leur argent. Terrible.

Justement, avez-vous d'autres exemples d'une collectivité locale qui ait assumé un tel chantier ?

À ce niveau-là non, mais d'autres collectivités, d'autres départements ont pu s'engager sur ce type de risques. Le Futuroscope a été un engagement considérable pour le département de la Vienne. On en voit les résultats trente ans après. Je crois que la Région, les pouvoirs publics, comme ils l'ont fait à une époque de reconstruction, s'engagent dans des projets de développement durable, d'infrastructures en voyant loin. Seuls les pouvoirs publics peuvent le faire.

Que répondez-vous à ceux qui trouvent que 100 millions d'euros, ça fait un peu cher pour aller à Bedous ?

Je regrette que l'État n'ait pas participé, que les services de l'État aient trop retardé ce dossier, ce qui a fait que l'Europe, prête à s'engager sur les infrastructures il y a dix ans, ne soit plus aujourd'hui. Nous avons besoin de l'appui de l'État. Mais il est vrai que le réseau ferroviaire français est aussi en mauvais état. Malgré l'investissement sur Oloron-Bedous, nous n'avons retardé aucune autre opération ferroviaire dans la Région. Ni la LGV, ni Bayonne-Saint-Jean-Pied-de-Port. Il faut maintenant trouver un montage financier innovant. Mais encore une fois, revenons à ce qui est à la fois un symbole, la réouverture de cette ligne, et une voie ferrée au milieu des 400 km de chaîne pyrénéenne. Vous vous souvenez du slogan des Pyrénées-Atlantiques il y a 15 ans : Pyrénées, une frontière sauvage. Il faut que l'Europe convienne que pour l'Aragon, c'est aussi la voie vers le nord.

Pour l'instant, il n'y a plus de rails entre Bedous et Canfranc. Décrivez-nous la suite de l'histoire, qui va payer ?

Nous allons lancer un appel à manifestation d'intérêt, et on sait qu'on aura des propositions puisque plusieurs entreprises ferroviaires sont venues nous voir. Il faudra réunir de 300 à 400 millions d'euros. Or, il s'agit pour nous de limiter les coûts d'investissement et de maintenance en faisant appel, le cas échéant, à un prestataire gestionnaire d'infrastructure.



Alain Rousset, en grand amateur de train, a pesé de tout son poids pour la réouverture de la ligne.

PHOTO ARCHIVES THIERRY DAVID

ture. Ensuite, il faudra assurer pour le fret des coûts d'exploitation compétitifs, adapter le service voyageurs en créant une nouvelle offre attractive touristique. Pour cette future ligne Pau-Canfranc, on pense à 500 000 voyageurs par an, ce qui peut paraître optimiste mais on y croit, et à 1,5 million de tonnes de fret.

Avec la réouverture de cette ligne, ce ne sont plus des protestations mais des applaudissements que l'on va entendre

Pour réunir les 300 à 400 millions, qui voulez-vous convaincre ?

Fin mai, nous avons reçu des groupes industriels qui sont intéressés par cette réouverture. Nous irons aussi taper à la porte de Bruxelles, de Bercy. Un tel projet transfrontalier ne peut pas se faire sans les États concernés. Mais à un moment donné, il faut anticiper. Imaginez la possibilité pour les habitants de Pau. Vous prenez le train et une heure et demie après, vous êtes sur les pistes de Candanchu, Astun ou du Somport.

La Région a mis de l'ingénierie pour accompagner les acteurs locaux du tourisme. Cette ligne, c'est aussi une réponse de développement, d'innovation, de modernisation. L'ouverture d'Oloron-Bedous

sera un événement. Souvenez-vous de la protestation qu'il y a eue lors du contournement routier de Bedous et d'Accous. Avec la réouverture de cette ligne, on n'en est plus aux protestations, mais aux applaudissements que l'on va entendre.

Comprenez-vous pourquoi on est plus mobilisés en Aragon qu'en Béarn autour de ce projet ?

Je crois qu'il y a eu beaucoup de déceptions de ce côté-ci de la frontière. La ligne ici a été fermée en 1970. Il y a eu tellement de tentatives... Cette fois, la réouverture se fait, on n'est pas dans des discours.

Si jamais ça ne va pas jusqu'à Canfranc, est-ce que ça valait le coup ?

L'objectif c'est Pau-Saragosse. Cela implique une modernisation de la voie, je rappelle que Saragosse est la principale plateforme de fret d'Espagne. Là-bas, la demande des entreprises et leur mobilisation sont considérables.

Mais ici, il y a eu des contestations politiques...

En politique, il faut oser plutôt que se moquer. Le rôle d'un responsable public, c'est d'investir pour l'avenir, c'est parfois bousculer, c'est oser. La Région a beaucoup pesé sur l'innovation, les résultats sont plus qu'avérés. À chaque fois, il y a bien entendu des critiques. Mais Barthou, à son époque, si on relit les textes, a eu les mêmes critiques. On retrouve le même débat, un mélange de pessimisme, d'absence d'audace, d'absence de prise en compte de cet en-

vironnement magique qu'est la vallée d'Aspe.

Avez-vous des objectifs de fréquentation pour la seule Oloron-Bedous ? On ne peut pas le dire aujourd'hui parce qu'on voit bien que l'objectif principal, c'est de mailler le réseau français avec le réseau espagnol. La logique, c'est de créer une ligne à travers le centre des Pyrénées. Je ne peux pas évoquer des objectifs de rentabilité entre Oloron et Bedous.

Il y a dans tout investissement majeur une part de risque. Mais c'est un investissement d'un siècle que nous faisons. Ce n'est pas un investissement dont la rentabilité est à examiner à l'échelle quotidienne. Encore une fois, c'est un projet européen et j'espère que nous convaincrions Bruxelles de cela. Ensuite, c'est un patrimoine exceptionnel dont la viabilité a été démontrée par les travaux, je pense au viaduc d'Escot.

C'est enfin le développement touristique de la vallée, c'est sortir de la route au moins un million de tonnes de marchandises. Quelle autre autorité peut relever un défi d'investissement dont la rentabilité doit s'examiner sur un siècle ? Je ne conteste pas le fait qu'il faille mobiliser d'autres financements que celui de la Région.

Mais je pense que si elle n'avait pas pris l'initiative, elle et elle seule, de faire cette première tranche, qui représente en fait 50 % des travaux, nul n'aurait fait quoi que ce soit sur la réouverture complète de Pau-Canfranc.

Recueilli par Nicolas Ribière

L'Aragon attend la liaison

ESPAGNE De l'autre côté de la frontière, on espère la réouverture de la ligne internationale fermée en 1970, même si Canfranc est restée reliée à Saragosse

MARIE DESHAYES
m.deshayes@sudouest.fr

Quand il était petit, Víctor López allait se baigner avec sa famille dans la rivière Aragon et passait souvent devant le tunnel ferroviaire du Somport, à Canfranc. « Lorsque le train français arrivait à la moitié, il restait 4 km et on commençait à apercevoir la lumière ». Après la fermeture de la ligne en 1970, la gare est devenue son terrain de jeu. Puis la réouverture de la ligne, son combat. Maire de la commune de Canfranc de 1991 à 2003, il fait aujourd'hui partie de l'association Crefco, née en 1993, qui milite pour la réouverture de la Pau-Canfranc, tout comme sa sœur française, le Créloc.

L'Espagne n'a jamais eu de position claire sur ce dossier, dénonce-t-il. Elle préférerait le passage du Vignemale, pour la « traversée centrale pyrénéenne » (TCP). Mais ce projet est aujourd'hui au point mort et l'Aragon et l'Espagne se penchent sur la Pau-Canfranc...

Pour la partie espagnole, l'investissement serait d'au moins 120 millions d'euros. « Ce projet de ligne ne concerne pas que la communauté autonome ou la région, indique le président du gouvernement d'Aragon, Javier Lambán. C'est un axe européen qui doit être prioritaire, et c'est ce que j'ai constaté, avec satisfaction, il y a quelques semaines lors de mon voyage à Bruxelles. Je me suis entretenu avec le président de la Commission



Un train de marchandises et deux trains de voyageurs assurent la liaison avec Canfranc tous les jours. PHOTO M.D.

des transports du Parlement européen, Michael Cramer, qui m'a assuré qu'il est lui-même largement favorable à la réouverture et qu'il l'a incluse à 14 autres petits projets dans un ensemble unifié pour que la Banque européenne d'investissement puisse y répondre, d'un point de vue financier.» Un appel à manifestation d'intérêt, qui s'adresse au public comme au privé, sera mis sur pied pour trouver d'autres sources de financements, qui n'ont pas encore pris forme.

En tout cas, côté aragonais, les signaux politiques sont au vert. Le maire de Saragosse a revendiqué

l'importance de la Pau-Canfranc fin mai, lors de son passage à Pau, ville jumelée. Le président de l'Aragon a signé avec son homologue aquitain, Alain Rousset, une déclaration commune, en février. La date de l'inauguration officielle du tronçon Oloron-Bedous a été fixée pour que Javier Lambán puisse être présent, l'Espagne se rendant aux urnes le 26 juin pour espérer investir enfin un gouvernement, jour de l'ouverture de la ligne.

Les marchandises d'abord

La finalité du projet est bien de relier la France à l'Espagne par les rails. Dépenser 102 millions d'euros pour voir le train s'arrêter à Bedous n'aurait aucun sens, pour l'association Crefco. Le gouvernement aragonais veut prouver que ce passage, qui vient s'ajouter à ceux du Pays basque et de la Catalogne, est indispensable pour améliorer les possibilités d'exportations vers le nord de l'Europe, développer la plateforme logistique de Saragosse, qui est l'une des plus importantes d'Espagne, et la connecter aux ports français et espagnols. En plus, ajoute Víctor López, de Crefco, le transport de marchandises dangereuses évitera à terme les zones côtières, trop peuplées. Le train via le Somport serait une solution alternative et moins risquée, selon l'Aragonais.

Quels travaux faudra-t-il effectuer ? Pas de problème de Saragosse à Huesca, il y a le TGV, et la voie de Calderenas à Jaca peut passer de la largeur espagnole à la largeur européenne. De Huesca à Calderenas, par contre, il faudra que la voie soit aménagée. Puis, il y a le tronçon jusqu'à Canfranc. Des études de projet ont déjà été réalisées avec le ministère des Travaux publics d'Espagne. Il faut maintenant lancer des marchés publics, explique Crefco. Maire de Canfranc depuis 2003, Fernando Sánchez est

un fervent défenseur de la réouverture. Il n'y a d'ailleurs personne qui s'élève contre au conseil municipal, et pas d'association d'opposants, comme en France avec le Croc (Contre la réouverture d'Oloron-Canfranc).

24 900 visiteurs en 2015

La « gare internationale » qui fait la fierté de la commune doit changer de visage d'ici trois ans et demi (lire par ailleurs). Construite en 1928, elle a attiré, pour son histoire et son charme désuet, quelque 22 350 personnes en 2014 dans les visites guidées et environ 24 900 en 2015.

Jorge, l'un des guides au débit de speaker (« il y a tant à dire sur cette gare ! ») emmène ce jour-là une dizaine de curieux découvrir la toute petite partie du hall ouverte à la visite. Ils apprennent ainsi que la gare a été construite à Canfranc, tout près de la frontière franco-espagnole, et non pas plus bas, par crainte de nouvelles invasions napoléoniennes. Que de l'or nazi a transité dans cette gare au style art-déco, propriété du gouvernement d'Aragon depuis 2013...

Aujourd'hui, un train de marchandises et deux trains de voyageurs, rarement pleins, de l'avenue du chef de gare, passent par Canfranc. « Ce n'est pas une ligne de grande capacité, on le sait, il y a eu des études. Mais c'est une voie qui peut transporter une certaine quantité de marchandises, il y a une demande, affirme Fernando Sánchez. Et je pense que le projet aura une grande valeur touristique et environnementale. Nous avons le parc national des Pyrénées, trois stations de ski, une de fond, le Somport, et deux de ski alpin, Astún et Candanchú. Attirer les visiteurs avec un mode de transport propre comme le chemin de fer est très important ».

Maintenant, quid de la date prévue pour la réouverture de la ligne, 2020 ? « Ce ne sera pas facile, il y a toujours des retards et il faut que le gouvernement espagnol se forme », concède le maire. En attendant la lumière au bout du tunnel, l'association Crefco organise le 17 juillet un voyage de Saragosse à Oloron en passant par Bedous, à la veille du 88^e anniversaire de l'inauguration de la gare de Canfranc.



Fernando Sánchez est maire de Canfranc depuis 2003. PHOTO M.D.

Nouveau projet pour la gare

La gare, immense (241 mètres de long, 365 fenêtres, 150 portes), sera intégrée dans un nouvel ensemble urbain. « Une telle esplanade avec ces hangars ne sera pas nécessaire pour la réouverture de la ligne internationale », explique le maire de la commune de 500 habitants, Fernando Sánchez. Par le passé, à cause de la différence de largeur des voies espagnoles et européennes, il fallait faire un transbordement des marchandises. À l'avenir, il y aura une largeur européenne de Saragosse à Canfranc.

« On a donc décidé de réorganiser tout cet espace. De ces 22 hectares, huit restent affectés au ferroviaire avec une gare plus petite et plus adaptée aux nécessités de ce projet. Le reste va s'incorporer à la commune, avec des services, appartements, hôtels et mise en valeur du côté historique de la gare... Pour cette partie, cela coûtera 36 millions d'euros (payés par l'Aragon et l'Espagne). Pour la partie ferroviaire, 7 à 8 millions ». Mais pas question de faire de la gare un hôtel de luxe, comme ce qui fut un temps prévu, par le passé.

Rayonner à partir de Bedous

TOURISME L'arrivée du train incite à mettre en lumière toutes les possibilités qui attendent le touriste sans voiture en vallée d'Aspe

MARIE DESHAYES
m.deshayes@sudouest.fr

C'est jour de marché à Bedous. Sur la place de l'église, on entend tous les sons de cloche concernant l'arrivée imminente du train. Certains sont plutôt dubitatifs. « Le Père Noël, on n'y croit plus à notre âge », jette une dame en remplissant son cabas d'œufs frais. Son commerçant, Jean-Léon Penen, est tout aussi circonspect. « Cette ligne a été fermée pour quelque chose. La voiture, c'est plus rapide et on va là où on veut vraiment aller... » De son côté, la commerçante de la pâtisserie attend de voir si les clients viendront en train et repartiront avec leurs paniers remplis. « Ce qui pourrait être bien, c'est de le rendre gratuit les jours de marché », convient-elle avec son collègue fleuriste.

Dans l'ancienne maison bourgeoise qui abrite l'Office de tourisme de la Vallée d'Aspe, à dix minutes à pied de la gare de Bedous, on se prépare. Le train arrivera le 26 juin et il faut que tout soit prêt pour les voyageurs ; une personne sera là pour les orienter dès leur arrivée sur le quai.

Les producteurs de fromage fermier vont se saisir de l'occasion pour se rendre visibles à Bedous sur un stand commun, ce jour-là (lire par ailleurs). « Une première », selon la

productrice Régine Miramon. L'arrivée du train représente une opportunité de plus pour la soixantaine de producteurs pour faire connaître le produit phare de la vallée, qui se décline en une centaine de variétés de fromage au lait cru, à découvrir via des visites à la ferme, en rencontrant les bergers en estives (les troupeaux sont montés à la belle saison) ou sur les marchés.

L'autocar régional va passer à deux euros pour relier toute la Haute-Vallée dès le lendemain de l'ouverture

« Cette ouverture de ligne est intéressante parce qu'on se trouve à 1 h 10 en train de Pau, avec un itinéraire très agréable, qui longe le gage d'Oloron à Bedous », affirme Régine Casaucau, directrice de l'office de tourisme. Dans un premier temps, elle table sur une fréquentation de voyageurs venus pour la journée. « Il faut que tout le monde s'approprie ce nouvel outil. C'est quelque chose de nouveau et qui n'a pas toujours suscité l'unanimité. C'est un peu



La gare de Bedous, à dix minutes à pied du centre, s'est transformée en guichet automatique. Elle accueillera les premiers voyageurs le dimanche 26 juin. PHOTO DAVID LE DEODIC

comme Saint-Thomas. Quand on ne voit pas, on ne fait pas », remarque-t-elle.

Autocar à deux euros

Différentes possibilités attendent le voyageur pour rayonner en vallée d'Aspe. On peut partir à pied depuis la gare faire une balade ou une itinérance : emprunter le chemin de Saint-Jacques par exemple, monter à Aydius, dans un de ces « villages du bout du monde ». On pourra réserver des navettes avec les prestataires locaux. Les deux écoles de parapente, par exemple, se sont engagées à proposer ce service. « Avec la percée du

vélo électrique, on a aussi un potentiel très sympa. À l'office de tourisme, il y a la possibilité d'en louer. Nous avons du potentiel pour proposer une journée ou un séjour en itinérance douce, ce qui correspond bien à l'image de la vallée », estime Régine Casaucau, plus « intimiste » que sa cousine de Barétous ou d'Ossau.

Pour se rendre en Haute-Vallée, sur des sites un peu plus à l'écart, de nouveaux tarifs attendent le visiteur : depuis Bedous jusqu'à Canfranc, l'autocar régional passe à deux euros à partir du lendemain de l'ouverture de la ligne TER. Voilà qui devrait faire plaisir à l'espace nordique

du Somport, pour qui le car n'était pas un grand pourvoyeur de clients jusqu'à présent (de Bedous jusqu'au Somport, le tarif est actuellement de 8 euros).

« Ce sont des modes de pensées et de comportements qui sont en train de changer au niveau de la clientèle, estime Régine Casaucau. On est dans une solution d'avenir ».

(1) Six par jour, 2 euros à partir du 27 juin (tarif unique), gratuit le 26 juin. Renseignements: Office de tourisme de la vallée d'Aspe, à Bedous. Tél.: 0559 34 57 57. Site: www.tourisme-aspe.com

LES INCONTOURNABLES DE LA VALLÉE D'ASPE

La faune pyrénéenne



Les plus petits apprécieront de voir les ours, marmottes et autres représentants de la faune pyrénéenne à Parc'Ours (Borce). La Maison du Parc national des Pyrénées à Etsaut propose un sentier pour découvrir la nature.

Le Fort du Portalet



Cette bâtisse construite en 1846 pour garder la frontière des Pyrénées se visite (réservation obligatoire). Une passerelle de 180 mètres pour permettre aux promeneurs de rejoindre le chemin de la Mâtüre (et éviter de passer par la RN 134) est en projet.

Les randonnées, un m



La vallée offre de belles possibilités de on optera pour de courtes balades en qui contient des jumelles, un parap la chasse au trésor Géocaching, avec de jeux grandeur nature, Ludopia,



Pau-Canfranc, une ligne qui charrie bien des histoires

HISTOIRE La liaison transpyrénéenne fut un chantier titanesque... et semé d'embûches

En se penchant sur l'histoire de la ligne Pau-Canfranc, on est tout de suite frappé par les similitudes entre une construction envisagée dès la seconde moitié du XIX^e siècle, et une renaissance dont la première étape s'achève aujourd'hui.

À plus d'un siècle de distance, le Transpyrénéen aura charrié autant de fantasmes, d'atermoiements, de batailles politiques, de blocages puis de déblocages, que la réouverture de la Oloron-Bedous ce dimanche en aura occasionné. Cela sans compter ceux à venir, pour qu'un jour un train arrive jusqu'à Canfranc, mais c'est une autre histoire, encore à écrire.

Dès 1853 pourtant, alors que le souvenir cuisant des guerres napoléoniennes est encore présent dans bien des têtes espagnoles, l'idée émerge d'une percée centrale des Pyrénées, reliant Paris à Madrid. Du côté d'Oloron, où bien des négociants font leurs affaires avec le voisin aragonais, notables et élus poussent déjà à la roue.

34 km, un long chemin

Mais le chemin sera long, parsemé d'embûches et d'ombrages politiques, diplomatiques, financiers... Déjà, on sent que le désir pour ce Transpyrénéen est plus fort en Espagne qu'en France, comme le note Régine Péhau-Gerbet, auteure d'une passionnante histoire de la construction de la ligne Pau-Canfranc (1).

Dès 1864, la première ligne ferroviaire avec l'Espagne est inaugurée. Elle passe par Hendaye, manière de contourner facilement les 400 km de chaîne pyrénéenne. Bientôt suivra celle de Cerbère par Port-Bou, en 1878.

Mais dans ce XIX^e siècle industriel, l'idée d'une ligne transpyrénéenne persiste. En 1884 et 1885, deux confé-



Louis Barthou. Sans lui, la ligne Pau-Canfranc n'aurait certainement pas vu le jour.

« ARCHIVESSUD OUEST »

rences diplomatiques entre les deux pays fixent deux tracés, celui à travers le Somport d'un côté, imposé par la couronne espagnole qui veut récompenser la fidélité de l'Aragon dans les guerres carlistes, et un autre, entre Saint-Girons (Ariège) et Lérida, que la France exige pour rejoindre plus facilement Carthagène, et sa colonie algérienne.

Des années passent, la France traîne des pieds. Il faudra l'intervention d'un homme, Louis Barthou, jeune député d'Oloron pour exhumer le dossier, pourtant bien enterré à la fin du XIX^e siècle. Ses postes successifs de ministre des Travaux publics, puis de l'Intérieur (et de bien d'autres portefeuilles par la suite) vont l'aider pour porter ce projet qu'il a promis aux Oloronais lors

de sa première élection. Face à lui, il y a l'Ariégeois Théophile Delcassé, un autre habitué des maroquins, mais dont les hésitations entre Saint-Girons et Ax-les-Thermes pour le second tracé seront fatals aux rêves de Transpyrénéen en Ariège.

La France n'est pas pressée

Bien des années seront encore nécessaires. En août 1904, alors que les travaux entre Oloron et Bedous ont démarré, une convention internationale est ratifiée par le Parlement. « Les tracés transpyrénéens ne seront pas, au début tout au moins des lignes productives », note la commission parlementaire qui examine le projet... et le valide de guerre lasse en 1907. Quelques chamaileries plus tard, notamment sur l'emplacement de la principale gare (Canfranc l'emportera sur les Forges-d'Abel), les travaux entre Bedous et Canfranc débutent en 1908 !

Au plus fort du chantier, 2200 ouvriers sont à la tâche. La plupart viennent d'Aragon. On a du mal à recruter côté français, pour travailler dix heures par jour, six jours sur sept, dans des conditions « épouvantables ». La partie la plus ardue est le percement du tunnel, dans la chaleur, les tirs de mines incessants, avec le risque de finir noyé ou estropié... Difficile de connaître le nombre de morts, assure l'historienne Régine Péhau-Gerbet.

Le raccordement avec l'Espagne prendra vingt ans. La Grande Guerre, même si elle n'a pas fait stopper les travaux, les tergiversations de la Compagnie du Midi pour le financement, auront fait perdre dix ans projet. En grande pompe, le 11 juillet 1928, le roi d'Espagne Alphonse XIII et le président de la République Gaston Doumergue inaugurent enfin la ligne dans l'immense paquebot qu'est la gare de Canfranc. Barthou est acclamé à Oloron, comme il le fut en 1914, pour l'ouverture du tronçon jusqu'à Bedous.

Nicolas Rebière

(1) Le Transpyrénéen en vallée d'Aspe, éditions Monhélios.

Pratique : la journée du 26 juin

Des animations sont prévues à Bedous tout au long de la journée du dimanche 26 juin (expositions, visites guidées, stands de producteurs locaux...) et aux horaires d'arrivées des trains à 8 h 41, 10 h 33, 15 h 14, 16 h 43, 18 h 22 et 20 h 06. Au programme : lâcher de ballons, photos de groupe des premiers voyageurs, départs de balades sur le chemin de Saint-Jacques, accueil des voyageurs en musique, animations théâtrales...

Le trajet sur la nouvelle ligne Oloron-Bedous (en passant par les gares de Bidos, Lurbe Saint-Christau et Sarrance) est offert en ce jour d'ouverture, avec possibilité de poursuivre gratuitement le voyage jusqu'à Canfranc en autocar régional. Billet à retirer gratuitement dans les gares de Pau et Oloron. À partir du 27 juin, l'autocar de Bedous à Canfranc passe à 2 euros. Le trajet d'Oloron à Bedous en TER (durée : 29 minutes) coûtera en plein tarif 5,50 euros. Le pass Pau-Canfranc est à 12 euros (TER + car) à partir du 27. Plus de renseignements sur www.ter.sncf.com/aquitaine et www.car.aquitaine.fr

must pour la nature



randonnées. Avec des enfants, louant le sac à dos Balad'et vous, luie à insectes... ou en tentant un GPS. À noter : un nouvel espace ouvrira à la mi-juillet à Accous.

Le parapente s'envole



La vallée est l'un des plus gros spots de parapente en France, avec deux écoles, des prestataires indépendants, une association de gestion pour les pratiquants libres. Possibilité de baptêmes, de vols en biplace, stages d'initiation et de perfectionnement.

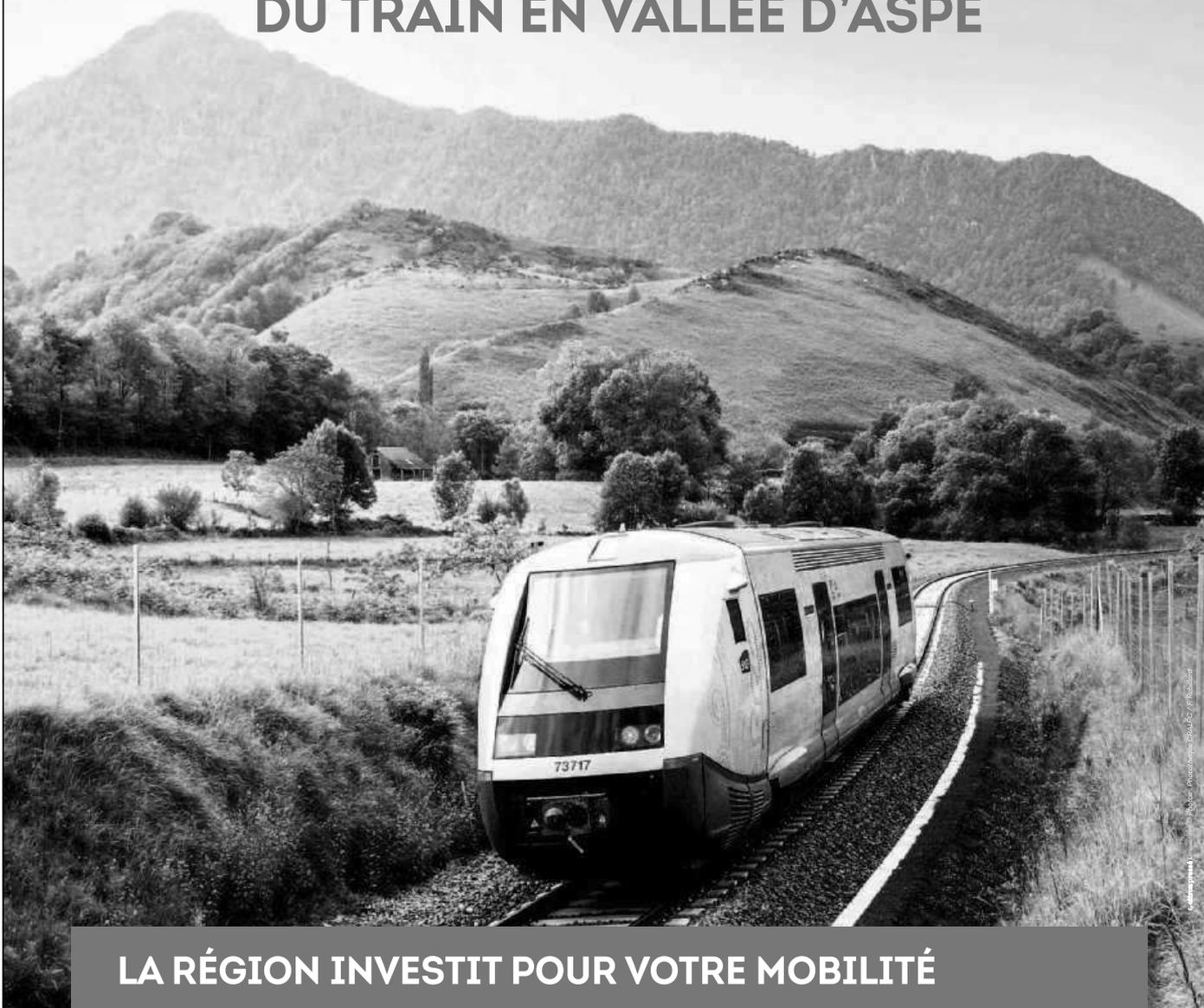
Sarrance chargée d'histoire



Sarrance bénéficie d'un classement aux Monuments historiques pour son ensemble église et cloître. On y trouve aussi un écomusée qui présente l'histoire et les légendes des Pyrénées. C'est l'une des villes qui sera desservie par le TER, à partir du 26 juin.

RÉOUVERTURE DE LA LIGNE OLORON-BEDOUS

LA RÉGION EST HEUREUSE DE VOUS ANNONCER LE RETOUR DU TRAIN EN VALLÉE D'ASPE



LA RÉGION INVESTIT POUR VOTRE MOBILITÉ

- Réouverture de la ligne Oloron-Bedous, après d'importants travaux d'infrastructures.
- Des circulations quotidiennes en TER entre Pau et Bedous.
- Des gares et des haltes modernisées.
- Des tarifications avantageuses et adaptées à tous, Pass Pau-Canfranc, Tarif Tribu...
- Une liaison d'autocars régionaux en correspondance entre Bedous et Canfranc à 2€.

R É G I O N
AQUITAINE
LIMOUSIN
POITOU-CHARENTES

Interreg
POCTEFA



laregion-alpc.fr