

Voie Ferrée Oloron – Bedous : Le tribunal administratif valide la procédure



RÉGION
AQUITAINE



Lors de l'audience du 19 Juin 2014 du Tribunal Administratif de Toulouse, les recours du CROC contre la réouverture de la ligne ferroviaire Pau- Canfranc pour la phase Oloron – Bedous ont été rejetés. Cette avancée du dossier a pris tout son poids en solidarisant autour des veilleurs du Canfranc que sont le CRELOC et la CREFCO, les autorités territoriales d'Aquitaine et d'Aragon ainsi que la SEPANSO au titre des associations de défense de l'environnement et la FNAUT. Intermodalité.com qui soutient cette démarche se réjouit que la force de la raison ait été entendue.

Jeudi 19 juin 2014 - Communiqué de Presse de la Région Aquitaine :

DUP ligne ferroviaire Oloron-Bedous : décision favorable du tribunal administratif de Toulouse

Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine, et Bernard Uthurry, premier vice-président du Conseil régional en charge des infrastructures et des Transports, prennent acte avec satisfaction de la décision du tribunal administratif de Toulouse rejetant la requête en référé suspension de l'association Contre la Réouverture d'Oloron-Canfranc (CROC), ladite association sollicitait l'annulation de l'arrêté signé par Pierre-André Durand, préfet des Pyrénées-Atlantiques, le 19 février 2014 portant déclaration d'utilité publique du projet de travaux d'aménagement nécessaires à la reprise des circulations ferroviaires entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous.

Cette décision conforte les élus régionaux dans leur engagement pour un projet d'intérêt général.

Depuis plusieurs années, le Conseil régional d'Aquitaine œuvre avec l'Etat et l'Union européenne pour la réouverture de cette ligne ferroviaire, soutenu par le CRELOC, la SEPANSO et la FNAUT. Après une remise en service de la ligne ferroviaire Pau - Oloron en janvier 2011, l'objectif est la poursuite des travaux entre Oloron et Bedous.

Les deux élus insistent sur les caractères économique, écologique, touristique de ce projet. Seule, la réouverture de la liaison ferroviaire permettra aux personnes, comme aux biens, de bénéficier d'une liaison fiable et sûre reliant la vallée d'Aspe à la ville centre Oloron et à l'agglomération paloise.

Intervention en audience de **Michel Rodes au nom de FNAUT, CRELOC, SEPANSO-64** :

- ✓ Dit que les 2 objections des commissaires enquêteurs sont levées par l'arrêté de DUP: sur l'erreur de déficit sans laquelle ce recours n'aurait pas eu lieu et sur les arguments du CROC à courte vue. Il est rappelé le cas d'école rail- route que constitue la vallée d'Aspe. Les associations ont mobilisé des manifestations de milliers de personnes pour le rail. Les Associations compétentes défendent l'intérêt général. La vision à courte vue de la Cour des Comptes est critiquée, renvoyant aux références précises du mémoire de la FNAUT. Sont rappelés : le déficit permanent mais assumé de la RATP (3 millions de voyageurs/jours, des lignes de banlieues parisiennes (2 millions V/J) des lycées, hôpitaux, bref de toutes les infrastructures et services sans lesquels un pays ne peut qu'être sous-développé. M Rodes évoque les études citées par le mémoire FNAUT sur coût et rentabilité, mais aussi l'intérêt constant pour une réouverture de la part des entreprises de Saragosse (GM, Arcelor Mital, SAICA, et de la maison des entrepreneurs de Saragosse, etc, sa visite à Bruxelles auprès d'un commissaire européen aux transports avec le directeur de G M de Saragosse, les deux visites récentes de G. Pépy Président de la SNCF en Aspe et à Canfranc (accompagné d'un haut administrateur de la Commission de Bruxelles et de la Présidente d'Aragon). Cela permettait de resituer le contexte face au discours de l'association NIMBY.
- ✓ sur la prétendue incomplétude du dossier M Rodes évoque tous les passages écrits des commissaires, de l'Autorité environnementale, des documents de RFF, des documents du CR comme du CROC disant que le projet à long terme était parfaitement connu, avait tout son sens dans la pertinence d'une réouverture totale. Mais d'ores et déjà la réouverture limitée à OLRON-BEDOUS telle qu'affichée par la DUP a du sens. Autre preuve concrète et factuelle : le projet de voie ferrée mis à l'enquête est conçu pour les trains les plus lourds et non pour un autorail léger. M. Rodes renvoie aux écrits de la FNAUT.