



Bordeaux-Pau-Oloron-Somport-Saragosse
Associez-vous à notre action pour des voies modernes

BAP y a roulé en avant-première...

L'A65 ouverte à la fin de l'année

Formidable, presque incroyable! En moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, le projet d'A65 est devenu une réalité tout ce qu'il y a de plus tangible!



La délégation de BAP à la gare du Centre d'exploitation du Caloy. (Photo BAP)

Moins de trois ans après le premier coup de bulldozer, l'autoroute Pau-Langon dont nous rêvons depuis trente ans sera offerte aux automobilistes et camionneurs - fabuleux cadeau de Noël-, trois mois plus tôt que prévu. Avec l'A65, la métamorphose de l'itinéraire routier Pau-Bordeaux, pour l'usage, est significative: on change de gamme, de profil, de dimension, de confort et de paysage. C'est ce qu'ont pu vérifier, fin septembre, une vingtaine d'administrateurs de Béarn Adour Pyrénées avec leur président Jean-Michel Lamaison et les membres de la commission routes et autoroute, animée par Gabriel Loudet, à l'occasion d'une longue visite du chantier effectuée sous la souriante autorité de Frédérique Alary, chargée de communication à A'lienor.

Les représentants de BAP ont tout d'abord visité le vaste chantier de la base logistique

d'A'lienor au Caloy près de Mont-de-Marsan. Vaste centre d'exploitation à partir duquel interviendront toutes les équipes de maintenance, de surveillance, d'intervention de la SANEF Aquitaine, y compris les... gendarmes. Les portiques de la gare de péage sont déjà en place et l'on en est même déjà à placer les caméras de surveillance.

Mais le moment le plus exaltant aura été évidemment pour les membres de BAP la « descente », en avant-première, de cette autoroute depuis le Caloy jusqu'à Lescar (à la vitesse de chantier réglementaire de... 50 km/h). Ils auront pu observer qu'elle est déjà totalement bitumée et même par endroits entièrement achevée avec signalisation au sol, grillages de protection, glissière de sécurité centrale et aménagements environnementaux. Seuls manquaient, à ce moment-là, la signalisation verticale et les bornes d'appels téléphoniques. Dans un peu plus d'un mois, l'autoroute Langon-Pau sera donc livrée aux usagers. Certes il reste encore des chantiers à mener dans la partie girondine, et des finitions ça et là, mais quand on voit l'efficacité des équipes d'Eiffage, Sanef, etc. sur le terrain (1 700 ouvriers y oeuvrent encore) on se dit qu'il n'y a pas de vraies craintes à avoir: ce formidable pari sera gagné.

Pau-Oloron: la fin des avatars?

L'acharnement manifesté par les services de l'État pour enterrer le projet d'une liaison routière moderne et sûre entre Pau et Oloron - ainsi qu'entre Oloron et le Somport -, comme si l'on avait peur que cette infrastructure soit contagieuse, est absurde et incohérent. Petit rappel, il y a un peu plus de dix ans, l'autoroute Toulouse-Pamiers et la bretelle de Montréjeau se réalisaient sans problème, alors que le projet analogue de l'A650 Pau-Oloron végétait. Si lamentablement qu'arriva en 2001 la suppression du principe d'adossement (permettant d'utiliser les profits d'une infrastructure concédée pour construire une nouvelle liaison). Plus d'A650 donc. La Direction des Routes décida de la transformer en nationale à deux fois une voie avec crêneaux de dépassement. Pas si bien, mais c'était mieux que rien. Allons-y pour la nationale dont on concéderait une partie pour couvrir la dépense du tunnel d'Arbus. On était donc parti, sans aller très vite, sur ce schéma quand est survenu un nouvel avatar: le Grenelle de l'Environnement. En 2008, Jean-Louis Borloo fusilla la nouvelle route Pau-Oloron, à qui il confère toujours le statut de projet autoroutier. Comme pour mieux la tuer? Une récente actualité nous démontre qu'il peut y avoir malgré tout des arrangements avec le Bon Dieu du Développement durable: Jean-Louis Borloo a autorisé la mise en concession routière de la nationale 154 de Nonancourt à Alaines (dans l'Eure) ainsi que de la section Toulouse-Castres. Notre objectivité nous oblige à dire qu'il ne se désintéresse pas non plus complètement du sort de la Pau-Oloron puisque, sans le crier trop fort, il s'est débarrassé de ce bébé, ainsi que la déviation d'Oloron, en les confiant au... Département et aux collectivités du Béarn. Le réalisme a donc fini pas s'imposer: le ministère considère que cette liaison est vitale pour le Haut-Béarn. On eût aimé évidemment un engagement plus rapide et plus spontané, car l'affaire se traîne. Et une promesse ferme de participation à la hauteur de l'opération estimée à 300 millions d'euros sans compter la déviation Gabarn-Gurmençon (45,6 millions d'euros, coût estimé en 2007), mais là, nouvel avatar: la DUP de la déviation est annulée à cause d'un vice de procédure soulevé par un collectif de quelques riverains. Cet engagement de Jean-Louis Borloo aurait été pris récemment. Jean Castaignes, le président du Conseil général, l'aurait obtenu en... compensation de la participation du Département au financement (75 millions d'euros) de la LGV Tours-Bordeaux. Reste à signer les protocoles de finalisation, ici au Parlement de Navarre et à Paris, pour valider ces options. Et à souhaiter aussi, bien sûr, que le projet de la Pau-Oloron ne soit encore enseveli dans de possibles turbulences politiques.



Projet LGV

Trois pistes de travail pour la commission ferroviaire

La commission ferroviaire et logistique de BAP qu'anime Jean-Claude Patalano demeure très active. Elle s'est fixée trois réflexions relatives à trois objectifs.

■ **GARE DE PAU :** la détermination de l'emplacement d'une nouvelle gare n'est pas encore à l'ordre du jour. Toutefois des actions sont en cours d'élaboration :

- Etat des lieux de la gare actuelle. Évaluation des possibilités d'extension. Évaluation des accès (pénétrante Sud). Évaluation des capacités de parking. Quid des possibilités de capacités de fret envisageable dans l'avenir proche (2020) ?

- Évaluation d'un emplacement autre que la gare actuelle ; incidence sur le centre économique de la ville ; évaluation des possibilités nouvelles (implantation d'une nouvelle gare sur un nouvel emplacement ou d'une plate-forme logistique multi-modale).

■ **LGV DESSERVANT LE BÉARN ET LA BIGORRE :** il est évident qu'avant de déterminer l'emplacement de la gare, BAP se préoccupe d'obtenir

l'assurance que sera choisi prioritairement le **tracé LGV le plus court entre Bordeaux, Pau et Tarbes, lequel est prioritaire.**

Il est clair que la nouvelle ligne LGV entraînera un nouvel essor économique en complément de l'autoroute A65. La mise en relation ferroviaire des villes de Mont-de-Marsan, Pau et Tarbes, assurera un potentiel démographique de quelque 600 000 habitants, qui pourrait rééquilibrer le développement du Béarn par rapport à la Côte Basque. La prolongation vers l'Espagne au centre des Pyrénées permettra un désenclavement total du Béarn, Bigorre et Landes, vers l'Europe du Sud, devenant ainsi l'un des carrefours économiques de l'Europe.

La commission de BAP va donc chercher à convaincre les pouvoirs publics de ces avantages vitaux pour notre région. L'Espagne l'a bien compris, elle est en phase de préparation des infrastructures (routes et voies ferrées, plate-forme logistique, etc.) qui permettront dans un avenir proche, d'ouvrir l'Aragon vers le Béarn et l'Europe.

■ **OÙ EN SONT LES GPSO (GRANDS PROJETS DU SUD OUEST) ?**

Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie et du Développement Durable a clôturé le 28 septembre la première étape des études des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Le barreau LGV desservant Pau ne figure pas dans cette étape d'études mais on sait qu'il sera inscrit à la Commission nationale du débat public d'ici à 2012.

Le fuseau d'emprise des 1000 mètres de la ligne Bordeaux-Espagne a donc été approuvé et permet aussi d'établir les principales fonctionnalités du projet. Le prochain calendrier prévisionnel prévoit :

■ **Fin 2010-début 2011 :** études des tracés possibles incluant un plan de consultation.

■ **Mi-2011 :** étude comparative des tracés proposés qui permettra au comité de pilotage de proposer les tracés à approfondir.

■ **Octobre 2011 :** proposition des tracés définitifs et définition du programme fonctionnel des GPSO.

Nouvelle route Pau-Oloron-Gurmençon Un bureau d'études proposera les grandes options

Certes, ce n'est pas demain que nous emprunterons la nouvelle liaison routière Pau-Oloron. Car le dossier est complexe et loin d'être finalisé. On peut malgré tout considérer qu'il est sur la bonne voie, même si celle-ci ne paraît pas très rapide.

Que peut-on dire aujourd'hui du projet ? L'Etat a accepté que l'opération - dont il avait la responsabilité - soit prise en compte par un syndicat mixte regroupant les collectivités béarnaises, en l'occurrence le Conseil général qui assume la conduite technique et les Communautés decommunes de Lacq, d'Oloron et de l'agglomération de Pau. Et dans sa grande largesse d'esprit, il est même allé jusqu'à confier à cette même institution territoriale le soin de mener à bien la déviation d'Oloron - Gabarn - Gurmençon - qu'il n'a pas été fichu d'engager lui-même alors que l'enquête publique et les études techniques sont faites depuis trois ans (lire l'édito).

Avant de décider quoi que ce soit, il s'agit de savoir où l'on va et comment l'on y va. D'où l'idée de créer un syndicat mixte d'études regroupant les collectivités sus-nommées. Constitué au début de l'été, le syndicat a lancé une procédure d'appel

d'offres pour choisir un bureau d'études. Ce bureau sera connu avant la fin de l'année. Charge à lui, ensuite, de travailler sur le dossier et de donner ses conclusions à la fin de l'année 2011.

Que doit-il déterminer ? L'itinéraire bien sûr qui devrait être analogue ou très proche du précédent étudié en 2002-2003, préciser où l'on passe au nord pour éviter de construire un tunnel trop important du côté d'Arbus, fixer sans doute aussi l'endroit où cette nouvelle liaison se connectera sur le réseau routier à l'ouest de Pau, le plus logique étant qu'elle soit dans le prolongement de l'A65 à Lescar. Il faudra ensuite, ce qui n'est pas la préoccupation la moins considérable, analyser toutes les questions relatives à la maîtrise d'œuvre. Faudra-t-il concéder cette route partiellement ou intégralement ? C'est ce que devront décider les élus béarnais quand ils auront en mains toutes les données du problème et notamment les données financières. L'opération coûtera environ 300 millions d'euros pour la seule section Lescar-Gabarn, plus 35 à 40 millions pour la déviation d'Oloron. L'Etat s'engagera en principe pour 60 millions seulement dans ce projet... soit environ un sixième du montant de l'opération.

Autoroute A65 Inauguration officielle le 14 décembre

Tout laisse penser que l'inauguration de l'autoroute Languon-Pau aura lieu le mardi 14 décembre 2010, vraisemblablement à Thèze et sûrement avec un ministre (le minimum de ce que l'on peut espérer pour la consécration d'une infrastructure aussi importante). Mais quel ministre ? Tout dépendra du remaniement ministériel qui interviendra sans doute d'ici là.

La société concessionnaire A'liénor filiale d'Eiffage, tient à cette date, très symbolique pour elle. C'est en effet un 14 décembre qu'a été posée la première pierre du viaduc de Millau, c'est un 14 décembre que l'ouvrage a été inauguré par Jacques Chirac. C'est un 14 décembre encore que le contrat de concession de l'A65 a été signé avec l'État.

Nous ajouterons que c'est un 14 décembre (2002) au palais Beaumont à Pau, qu'à l'initiative de BAP, les plus hautes autorités politiques et socioéconomiques de la région - notamment Alain Juppé, François Bayrou, André Labarrère, Alain Rousset - et même d'Aragon, ont signé deux lettres, l'une à Jacques Chirac, l'autre à Jean-Pierre Raffarin, leur demandant de prendre enfin en considération la réalisation, trop longtemps attendue, de l'autoroute Pau-Bordeaux (et pas seulement...)

L'échangeur de Lescar ouvert dans les temps

Les ASF ouvriront finalement l'échangeur de Lescar sur l'A64 de façon concomitante avec l'A65 au mois de décembre.

BAP à Saragosse Un utile échange de vues

Tout en multipliant les rencontres tous azimuts dans la région, les dirigeants de BAP continuent d'entretenir des contacts avec nos voisins Aragonais.

■ Cet été, une délégation conduite par le président Jean-Michel Lamaison et comprenant Jo-sette Journaux, François du Cluzel et Gabriel Loudet s'est rendue à Saragosse où elle a été reçue par Alfonso Vicente Barra, ministre des Travaux publics, de l'urbanisme et des Transports de l'Aragon. La réunion regroupait en outre au siège du gouvernement régional, Simon Casas, directeur des Transports, Natalia Blasquez directrice de la Fundacion Transpirenaica, José Luis Abad Martinez, administrateur de Plaza et l'ancien député Antonio Tomé, le « correspondant » privilégié de BAP tras los montes.

Les sujets de conversation n'ont pas manqué, à commencer par l'état des communications routières transfrontalières. M. Vicente Barra estime avoir eu des entretiens intéressants avec les maires de la vallée d'Aspe à qui il a rappelé que le trafic routier allait augmenter sur la RN 134 en France, dès qu'en Espagne, l'autoroute en construction serait opérationnelle jusqu'à Jaca.

■ Concernant la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, M. Barra estime que ce projet est bien plus facile

à réaliser que la TCP - Traversée centrale des Pyrénées - et permettrait d'assurer le transit de deux millions de tonnes de fret chaque année. Les potentialités de la TCP sont incomparables puisqu'on parle de 40 à 50 millions de tonnes par an.

Chantiers d'autovias à la portion congrue

Les Espagnols et plus encore les Aragonais sur le territoire desquels d'importantes infrastructures de communication sont en cours d'exécution paient à l'heure actuelle les effets de la crise économique. Au début de l'été, le gouvernement de Madrid a décidé de geler un certain nombre de crédits affectant principalement le ministère de Fomento (Équipement). Des chantiers en cours furent stoppés, d'autres en projet ajournés. Ceux qui concernent les Aragonais sont ceux de l'A 21 et de l'A23, deux autovias devant relier Saragosse à Pampelune.

De vives protestations ont été exprimées en Aragon et le ministre de Fomento s'est engagé à ne pas paralyser tous les chantiers. Mais aux dernières nouvelles, selon le quotidien El Heraldo de Aragon, l'arrêt des travaux sur l'autovia entre Jaca et Nueno va traîner en longueur. Le chantier le plus pénalisé est le dédoublement du col de Monrepos puisqu'il va prendre trois années de retard. Il n'y a plus de crédits disponibles...



Les membres de BAP et responsables aragonais entourant le ministre Alfonso Vicente (photo BAP)

Or, et les Aragonais le déplorent, le gouvernement central de Madrid a tendance à privilégier la Catalogne et le Pays basque pour le transit des marchandises.

■ A ce sujet, Jean-Michel Lamaison indique que BAP ne serait pas hostile, au contraire, à ce que le tunnel à basse altitude de la TCP fût creusé en Béarn, solution moins coûteuse que la traversée du côté de Lannemezan. Le président de BAP a fait également le point sur l'état d'avancement - ou de stagnation - des projets d'infrastructures en Béarn : ouverture à la fin de l'année de l'A65 Langon-Pau, mise en place d'un syndicat d'études pour la réalisation de la route Pau-Oloron et absence totale de travaux significatifs entre Oloron et le Somport.

■ La délégation de BAP a ensuite visité la formidable plate-forme multimodale Plaza aux portes de Saragosse, qui s'étend sur 13 millions de mètres carrés et est directement connectée à l'aéroport, au réseau autoroutier et aux lignes ferroviaires à grande vitesse. On comprend qu'avec un tel outil les Aragonais aient besoin d'une communication directe avec la France et l'Europe.

La RN 134 à l'abandon Soutien aux maires aspois



Jean-Michel lamaison dit à René Rose pourquoi BAP est solidaire des élus aspois

Jean-Michel Lamaison a rencontré les Maires de la Vallée d'Aspe lors de trois rencontres qui se sont tenues à la mairie d'Urdos (réception par le maire Jacques Marquèze), puis à la mairie de Cette Eygun (réception par Jean Gastou, le maire) enfin à la maison de la communauté de communes de la vallée à Bedous (réception par son président René Rose).

Les échanges ont presque exclusivement porté sur l'état de déshérence de la RN 134 en vallée

d'Aspe, une route qui date de...1830 et n'est plus adaptée à la circulation d'aujourd'hui. La déviation de Bedous présentée comme exemplaire présente des anomalies avec un rond-point inutile et pas la moindre possibilité d'arrêt.

ONZE POINTS NOIRS

BAP a proposé aux maires aspois d'établir un listing précis des travaux à réaliser - et à les chiffrer - le dossier étant ensuite présenté au préfet avec des solutions concrètes. Les solutions proposées par les services de l'État aux élus sont inadéquates. La Communauté de communes estime qu'il n'y a pas moins de onze points noirs à traiter dans la vallée:

- Virage de Bordenave - Pene d'Arret
- Passage de l'Arri
- Déviation d'Urdos
- Passage du Fort du Portalet
- Pont de Borce et déviation d'Eygun
- Pont des Chèvres
- Tournant du Marbre
- Chicane du Pont de Lescun
- Passage du Sablas entre Pont Suzon et Sarrance
- Passage à niveau du Lagnos
- Déviation ASAP - Gurmençon



Les maires de la Vallée attentifs



Toute la détresse des habitants de Cette-Eygun dans cet appel (photo BAP)

Les représentants de BAP sont allés ensuite avec les élus, sur le terrain notamment à Cette-Eygun où les propositions de la DIRA pour tenter d'aménager la traversée de la commune, faute de pouvoir réaliser une déviation créent plus de nuisances que de vrais bénéfices pour les riverains.



Jean-Michel Lamaison est le quatrième président de l'association Béarn Adour Pyrénées. Il a succédé, à la suite de l'assemblée générale de BAP, à Jean-Michel Guillot. Nous lui avons posé trois questions.

● Vous allez célébrer très bientôt l'ouverture de l'autoroute Pau-Langon dont le projet a été dossier majeur soutenu par BAP. Considérez-vous que l'association a atteint son objectif essentiel et que vos autres revendications sont désormais accessoires ? Faut-il craindre une démobilitation de BAP ?

Il serait totalement irresponsable que BAP se démobilitise, au prétexte que le Béarn est enfin accessible dans des conditions convenables depuis Bordeaux.

Cela signifierait s'arrêter au milieu du gué alors que la rive à atteindre est en vue. L'autoroute depuis Bordeaux va améliorer grandement l'accessibilité du Béarn ; toutefois, la question qui se pose maintenant est la suivante : le Béarn doit-il être un carrefour comme il l'a toujours été historiquement ou doit-il devenir un cul de sac ?

Jean-Michel Lamaison : « Ne pas nous démobiliser »

La réponse est évidente et nous conduit donc à ne pas nous démobiliser tant que la communication vers le sud, c'est à dire l'Aragon et l'Espagne, via le tunnel du Somport, n'est pas à son tour améliorée et sécurisée. Je ne parle pas ici, bien évidemment d'une autoroute, mais d'une simple voirie, à deux fois une voie sécurisée, avec crèneau de dépassement et déviations des villages non encore réalisées. Comme vous le voyez, BAP a encore du travail à accomplir d'autant que nous suivons de très près la remise en service ferroviaire du Pau-Canfranc-Saragosse de même que la desserte LGV du Béarn et de la Bigorre, desserte indispensable si on veut que notre territoire ne soit pas économiquement désavantagé vis à vis des territoires desservis.

● Le projet de LGV Bordeaux-Espagne a occupé l'espace politique et médiatique depuis un an. Les avis en Béarn ne sont malheureusement pas unanimes quant au choix du meilleur tracé à promouvoir. Pouvez-vous nous re-préciser quelle est la position de BAP dans ce dossier ?

La position de BAP est claire : faire en sorte que les élus béarnais, de même que les institutions locales, ne s'opposent pas sur le tracé par presse interposée, mais au contraire, se concertent pour exiger d'une seule voix

forte : la desserte par la LGV du Béarn et de la Bigorre. Sans cette unanimité, doublée d'une grande pugnacité de leur part, le Béarn a peu de chance d'être un jour desservi par la LGV. Alors, bien sûr BAP a son idée sur le tracé, mais vous me permettez de ne pas en parler ici, pour ne pas ajouter à la confusion, avant d'en avoir discuté avec les élus.

● Quelles actions BAP envisage-t-elle de prendre prioritairement dans les mois à venir ?

La priorité de BAP dans les mois à venir est la réalisation de la liaison routière directe Pau-Oloron, indispensable pour désenclaver, et donc pérenniser les quatre mille emplois industriels du Haut-Béarn ; je fais ici allusion à : Messier-Bugatti-Dowty, P.C.C. France, M.M.P., Lindt-Sprünli, Toyal, M.P.-Sud, les Eaux d'Ogeu, etc.

Autre avantage très notable de cette voie directe : diminution de la circulation sur l'actuelle nationale 134 entre Oloron et Pau avec moins de camions et moins d'accidents. De même, l'entrée sud de Pau (Route de Gan) sera nettement moins engorgée, ce qui évitera les embouteillages chroniques, les pertes de temps et la pollution aux heures de pointe.

Le nouveau bureau de BAP

Trois nouveaux administrateurs ont été élus au cours de l'assemblée générale : Christian Cancé, Jean-Jacques Lesgourgues et Henri Terraube. Le conseil d'administration de BAP a ensuite élu le bureau de l'association qui se présente comme suit :

Présidents d'honneur : **Hubert BUCHOU, Jean-Michel GUILLOT.**

Vice-présidents de droit : **Michel BRAU, Jean-Pierre MARINE.**

Président : **Jean-Michel LAMAISON.**

Vice-président Délégué : **Robert PAILLASSA.**

Vice-président : **Jean-Claude PATALANO.**

Secrétaire général : **Josette JOURNAUX.**

Secrétaire adjoint : **Jean-Jacques BOISSEROLLE.**

Trésorier : **Marie-Christine GARCIA-DALOT.**

Trésorier adjoint : **Hervé TURPIN.**

Membres : **Philippe BEZIER, Jean-Paul CIEUTAT, Philippe COY, Lucien MURAT, Maïté POTIN.**

Représentant de BAP en Haut-Béarn : **François DU CLUZEL.**

Animateur de la commission Routes et autoroute : **Gabriel LOUDET.**

Animateur de la commission Ferroviaire et

Logistique : **Jean-Claude PATALANO.**

Animateur de la commission Information : **Jean-Michel GUILLOT.**

Rejoignez-nous

Si vous partagez notre volonté de faire bouger les choses, rejoignez-nous. Votre adhésion à BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " renforcera notre détermination. Faites également adhérer vos amis.

BULLETIN D'ADHÉSION
à retourner, avec votre chèque, à l'association BEARN ADOUR PYRENEES
21, rue Louis Barthou, 64000 PAU

Monsieur, Madame, Mademoiselle
Demeurant rue
Code postal Ville
Tél. E-mail

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " et accepte de verser une cotisation pour l'année 2010.

de **20 euros** pour les particuliers - de **40 euros** pour les associations - de **100 et 200 euros** pour les entreprises

BEARN ADOUR PYRENEES :

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

JEAN-MICHEL GUILLOT

21 RUE LOUIS BARTHOU

64000 PAU

TEL. 05 59 82 56 40

e-mail : contact@bap-europe.com

Ce bulletin N° 26 de Béarn Adour Pyrénées

a été réalisé avec le concours d'un comité

de rédaction composé des membres de la

Commission Communication :

Christian Bombédiac, Philippe Dehecq,

François Doumecq, Marie-Christine Garcia-Dalot,

François Du Cluzel, Josette Journaux,

Jean-Michel Lamaison, Gabriel Loudet,

Michel Olivé, Robert Paillassa,

Jean-Claude Patalano, Hervé Turpin.