



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

Nouvelle route Oloron - A65

Les urnes refermées, l'action continue

La sujet polémique de la nouvelle liaison routière entre l'A65-A64 et Oloron - Gabarn a occupé - localement - la campagne pour les élections cantonales. Le temps est maintenant à la réflexion pour fixer les bons choix.

La nouvelle route Oloron-A65 dont BAP soutient le projet avec vigueur est un itinéraire bordé de chausse-trappes sur lequel ceux qui nient l'intérêt de cette infrastructure dressent obstinément des obstacles. A BAP, on ne perd pas de vue, bien sûr, que l'époque est révolue où les pouvoirs publics réalisaient des opérations d'aménagement sans trop de concertation. Aujourd'hui, il est recommandé - et c'est très bien qu'il en soit ainsi - d'engager un dialogue pour chaque projet afin que chacun en mesure l'utilité en toute conscience et que soient gommés au maximum les impacts négatifs qu'il pourrait avoir sur l'environnement et sur les populations riveraines.

À Arbus, à Poey-de-Lescar, à Lasseube, des voix s'élèvent contre ce nouvel itinéraire dont elles redoutent qu'il vienne perturber l'harmonie des villages et cotéaux. Pendant la campagne électorale récente, ce projet a été tout naturellement au cœur des débats dans les cantons concernés. Ce qui se conçoit car désormais, c'est au Conseil général et aux Communautés de communes du secteur qu'il appartient de mener ce projet à bien.

Des points de vue se sont donc largement exprimés, les candidats ont donné leur sentiment, certains avec plus ou moins de clarté, car il faut faire attention à ne pas perdre des voix. Mais au final, en dehors du fait que des responsables politiques ont été sensibilisés aux problèmes, tout le remue-ménage entamé sur ce dossier n'a fondamentalement rien changé.

Les élus (1) qui ont assisté récemment à l'assemblée générale de BAP, ont réaffirmé leur soutien à la nouvelle route Pau-Oloron, parce qu'ils sont persuadés qu'il n'y a pas d'avenir assuré pour Oloron et le Haut-Béarn sans une voie moderne qui permet l'oxygénation de tout le piémont, apporte une amélioration notable en matière de sécurité et assure un rôle indispensable de désenclavement. Proclamer que le chemin de fer, en se substituant à la nouvelle infrastructure routière, résoudre tous les problèmes dénote une profonde méconnaissance des réalités.

Le temps de la réflexion

La procédure déjà engagée va donc se poursuivre. Il s'agit de réaliser tout d'abord une étude sur ce projet, confiée à un cabinet spécialisé. Ses conclusions permettront au syndicat mixte d'études de définir les meilleures options pour ce projet: itinéraire déjà retenu pour l'A650 à aménager, financements, choix du maître d'ouvrage ou de l'opérateur, etc. Un appel d'offres a été lancé mais les résultats ne sont pas encore connus.

Le changement de majorité au Conseil général est également un élément à prendre en compte. La nouvelle majorité, de gauche, conduite par Jo Labazée, veut réfléchir à l'opération avant de décider quoi que ce soit. Elle s'est donnée un mois pour approfondir le dossier piloté jusqu'à présent par l'ancien président Jean Castings, pour avoir en particulier des entretiens avec les élus concernés. De nouvelles structures politiques ont été mises en place avec l'élection de Bernard Molères, maire et conseiller général d'Orthez à la présidence de la commission « Aménagement du territoire et Développement durable » et la désignation de Michel Chantre, conseiller général de Lembeye comme responsable des infrastructures. C'est ce dernier qui pilotera le



Entre Pau et Oloron un itinéraire à hauts risques très difficile à aménager.

projet de la Pau-Oloron.

À la mi-juin, le syndicat mixte d'études, auquel adhèrent les Communautés de communes d'Oloron et de Mourenx ainsi que la Communauté d'agglomération de Pau et auquel le Conseil régional adhère par convention, livrera donc ses premières conclusions.

En attendant, le président Labazée a été reçu au ministère du Développement durable à Paris. Les représentants du ministre des Transports l'ont assuré que la somme attribuée par l'État au financement de la liaison routière Oloron-A65 (60 millions d'euros) serait réactualisée à la hausse en fonction de la date de mise en chantier. Le chiffre pourrait donc atteindre 62 millions et même davantage.

Dossier à suivre. BAP continuera à le suivre, de très près.

(1) Lire en page 3 la relation de l'assemblée générale de BAP

L'édito du président

L'En...VERT du décor

Les prises de position des Verts, souvent intransigeantes en matière d'infrastructures, sont curieusement pénalisantes pour les causes qu'ils prétendent défendre. C'est ce que j'appelle l'envers du décor ou moins sérieusement « l'enVERT du décor ».

Par exemple, en se positionnant comme ils le font, contre une voie routière directe entre Oloron et Poey-de-Lescar (nœud autoroutier A65 -A64), ils acceptent de parcourir entre ces deux communes un peu plus de 50 km, au lieu des 28 km qui seraient nécessaires seulement avec la nouvelle voie.

Continuer à forcer les camions venant d'Espagne et du Haut Béarn, à arriver à Jurançon via l'actuelle RN134, en créant de nombreux embouteillages à l'entrée Sud de Pau (route de Gan), tout en faisant parcourir un trajet supplémentaire parfaitement inutile pour atteindre l'A64 et l'A65, n'est pas une bonne idée si on veut réduire la pollution et les dégagements de CO2. Bien au contraire.

Autre exemple, l'autoroute A65 tant décriée par les environnementalistes, présente un bilan carbone meilleur que celui de l'ancienne route de Bordeaux par Aire-sur-l'Adour. En effet, bien que dans ce cas nos restions à égalité de distance parcourue, la vitesse constante et la diminution de près d'une heure du temps de parcours, diminue la pollution en comparaison de ce qui est généré en empruntant la route existante.

On peut continuer le petit jeu des comparaisons plus avant, en évoquant par exemple, la ligne ferroviaire à grande vitesse, susceptible de desservir demain le Béarn et la Bigorre. Il faut savoir que les verts demandent la réutilisation des voies ferroviaires existantes entre Dax, Puyoo, Orthez et Pau pour ne pas traverser une partie des Landes.

Ce qui peut sembler une idée raisonnable, a priori, présente pourtant un inconvénient majeur: cette option met en effet Pau à 260 km ferroviaires de Bordeaux alors que la distance réelle entre ces deux villes, n'est que de 200 km, si on relie directement Pau à Mont-de-Marsan, par exemple.

Ces protecteurs de l'environnement ne semblent donc pas voir d'inconvénient majeur aux 60 km parcourus inutilement par chaque train entre Bordeaux et Pau. Pourtant, quand on sait qu'il y aura dix trains par jour dans chaque sens, soit 20 au total, le kilométrage parcouru inutilement chaque jour sera de 1 200 km soit, 438 000 km par an, ce qui est considérable et inacceptable à l'époque des économies d'énergie.

Si on comptabilise maintenant le temps perdu par les 2 300 000 voyageurs annuels des gares de Pau, Tarbes et Lourdes, qui perdront chacun 37 minutes (avec l'arrêt d'Orthez), par rapport à la solution directe depuis Mont-de-Marsan, c'est environ 1 418 000 heures perdues chaque année. Bonjour le sous-développement durable!

Finalement quand on regarde « l'EnVERT du décor », on découvre l'enfer, pavé comme toujours de bonnes intentions, ce qui ne constitue pas vraiment une nouveauté.

Pourquoi cette liaison leur paraît indispensable



Régis Dubocsq : « Le désenclavement en jeu »

Accompagnateur en montagne, ce jeune palois, féru de sport et de loisirs nature, qui projette avec son épouse Nadine d'installer un gîte d'accueil touristique à Ledoux est un fervent partisan de la nouvelle route. « Nous avons enregistré un accroissement de notre activité de l'ordre de 30 % depuis l'ouverture de l'autoroute Langon-Pau. Nous voyons venir à nous, désormais, d'avantage de Landais, de Bordelais et de Charentais. Mais ce n'est pas tout d'avoir gagné une heure depuis Bordeaux s'il faut encore une heure de plus pour aller à Oloron ! »

Régis est conscient de l'intérêt social et économique de la route A65-Oloron : « Tout le désenclavement de cette région est en jeu. Une nouvelle liaison directe et rapide permettrait à des petites entreprises de se créer près de celles importantes qui sont implantées. Cela faciliterait aussi les échanges entre le bassin de Lacq et le piémont. Et puis, au sud, il y a les Espagnols, dont la clientèle est à capter et qui sont très demandeurs de sports de nature. Pour moi, Pau et Oloron ne forment qu'un seul et même bassin et d'activités, d'où l'intérêt de la relier par cette infrastructure. Il faut des espaces un peu sacrifiés pour avoir des zones de développement nécessaires ».



Christian Berdery : « À connecter sur l'A64 et l'A65 »

Patron et animateur du circuit de karting à Lesca, Christian est inarrissable sur le sujet : « Une voie rapide et sécurisée est nécessaire pour favoriser nos échanges avec le sud. Pas seulement avec le piémont et les vallées, mais aussi avec les Espagnols. En Aragon, le réseau routier est remarquable et nos voisins viennent de plus en plus consommer ici en Béarn. J'ai reçu ici des amateurs de karting de Saragosse ».

Christian pense qu'on n'empêchera pas les camions de circuler sur cet axe E7, connu en tant que tel mais inadapté à la fonction européenne : « On pourrait amener une base logistique à se créer, du type de celle de Mouguerre ou de Saint-Geours-de-Maremne. Les bouchons du pont d'Oly à Gan sont un frein au développement, c'est une catastrophe nationale ! ».

Pour lui, il est indispensable que la nouvelle liaison routière soit connectée sur le nœud autoroutier A64-A65 : « Elle n'a d'intérêt que si on la raccorde à l'agglomération paloise. Je sais que certains sont favorables à une connexion plus à l'ouest. On ne va tout de même pas raccorder Oloron à Lacq ! » Christian Berdery semble sensible enfin au rôle à jouer par les élus : « Il est nécessaire qu'ils mènent une politique courageuse et prennent en compte les intérêts des personnes impactées ».



Alain Boy : « Pour une route bien calibrée et sûre »

Garagiste à Bidos et connaissant parfaitement les problèmes de la région en raison de son implication dans des institutions socio-professionnelles, Alain Boy considère que le problème de la sécurité est majeur : « La route Pau-Oloron est trop accidentogène. Si l'on a limité la vitesse sur les routes nationales à 90 km/h, on doit être capable d'y rouler à cette vitesse. Or cette route est la seule au monde où on ne roule pas à 90 km/h.

Le seul moment où l'on peut y circuler à une vitesse normale c'est la nuit. Le jour, il faut une heure pour aller d'Oloron à Pau. Cette route n'est plus calibrée pour le trafic d'aujourd'hui ».

Alain Boy considère ensuite le rôle économique de la liaison Oloron-A65 comme très important : « Oloron est le deuxième pôle d'emploi du Béarn, avec des perspectives de développement qui ont besoin d'être soutenues par des voies de communication normalement calibrées. On n'a pas à craindre un surcroît de trafic, car il génère de l'activité et de l'emploi. Il faut savoir ce que l'on veut : soit être une région forte, soit se contenter d'être un gros village au creux des vallées ».

Alain Boy n'est pas hostile au développement du ferroviaire et croit à celui du multimodal, mais pour lui ce qui est essentiel, c'est que la région d'Oloron soit convenablement connectée à l'agglomération paloise ».



Brigitte Souviron : « Un axe très dangereux »

Commerçante à Oloron, Brigitte Souviron appartient à cette catégorie de citoyens (nes) sensibilisée à la nécessité de dynamiser leur région, avec enthousiasme et pugnacité : « On ne peut concevoir de bons échanges sans voies de communication cohérentes et correctes. On ne peut pas rester enclavés comme nous le sommes en Haut-Béarn et développer une activité économique dynamique. Notre région est magnifique et pourrait, avec une liaison routière bien meilleure, être davantage fréquentée par la clientèle touristique. Ce serait un plus aussi pour tous nos villages. »

Brigitte Souviron, qui se félicite, soit dit en passant, de voir que le maire d'Oloron est bien décidé à faire avancer le dossier, est également très sensibilisée à l'aspect sécuritaire des liaisons entre Pau et

Oloron : « Nous avons un axe très dangereux grâce auquel se réalisent énormément d'échanges entre Pau et Oloron. Il ne se passe pas de semaine sans qu'il y ait des accidents. Il faut une liaison que l'on puisse emprunter en toute sécurité ».



Alain Pelut : « Une route infernale et stressante »

Agriculteur à Gurmençon, bien connu en Béarn pour avoir milité dans le syndicalisme Alain Pelut est très favorable à la route Oloron-A65

- tout en appréciant que la voie ferrée ait été rénovée - pour trois raisons essentielles : « Tout d'abord pour la sécurité des usagers. Le flux migratoire des usagers entre Oloron et Pau est de plus en plus important. Il y a des moments où circuler sur cette route est infernal, très stressant car en plus de la dangerosité, il y a toutes les limitations de vitesse différentes selon les tronçons qui imposent une vigilance accrue ».

Deuxième argument avancé par Alain Pelut : « Nous sommes sur un axe européen Nord-sud important. Quoi qu'on fasse, on ne changera pas la donne, le trafic s'intensifiera. Les camions on ne les évitera pas. On ne pourra pas dresser des barrières pour empêcher les gens de passer. Je regrette que lorsqu'on a décidé de réaliser une autoroute, on ne l'ai pas faite de Bordeaux à Oloron ».

Le troisième argument d'Alain Pelut est socio-économique : « Nous avons à Oloron un bassin de vie extraordinaire, qui ne pourra avoir qu'un aspect plus fort encore lorsqu'il sera désenclavé. Il n'y a pas qu'Oloron, d'ailleurs, il y a les vallées et la liaison avec l'Espagne à développer. Pour moi, ce nouveau tracé devient urgent. Il faut qu'on prenne en considération les socioprofessionnels et les élus qui y travaillent et qu'on définisse un itinéraire qui soit le moins pénalisant ».

En Aragon - Les chantiers continuent malgré la crise

Régulièrement, les dirigeants de BAP rencontrent les responsables politiques, socioéconomiques ou administratifs de l'Aragon, pour échanger leurs points de vue dans tous les domaines touchant à la réalisation des communications transpyrénéennes.

C'est ainsi que le président Jean-Michel Lamaison, entouré d'une forte délégation de BAP a accueilli à l'hôtel Parc Beaumont à Pau, Antonio Tomé, ancien député des Cortés d'Aragon, « père » du tunnel du Somport et José Luis Abad Martínez, spécialiste des infrastructures aragonaises, chargé notamment de régler les questions liées à l'arrivée de l'AVE (TGV) à Saragosse.

La discussion a porté, côté béarnais, sur les espoirs mis dans l'autoroute Pau-Langon, récemment ouverte et sur la nécessité de réaliser dans son prolongement une route rapide et sûre en direction d'Oloron puis au-delà de la vallée d'Aspe, la RN134 étant la mal aimée de l'Etat français. Les Aragonais ne le savent que trop.

De l'autre côté de la frontière, ce n'est pas la volonté politique qui fait défaut, c'est la crise financière qui impose des réajustements budgétaires dont pâtissent les chantiers autoroutiers. Pas d'abandon de projet, seulement des délais allongés. C'est ainsi que l'autovia Pampelune-Jaca va être terminée cette année. Le tronçon en direction de Lérida sera livré, pense-t-on, en 2011. Plus problématique est le chantier de l'autovia Huesca-Sabiñanigo en raison des difficultés qu'il présente. à Monrepos. Deux tunnels sont terminés. Rien n'est décidé pour le troisième. En revanche le tronçon Jaca-Sabiñanigo est en bonne voie d'achèvement.

Il a été beaucoup question enfin des projets ferroviaires dont la responsabilité n'a pas été partiellement transférée, comme en France, aux communautés territoriales. Entre Jaca et Canfranc, rien n'est entrepris. En fait, on attend surtout, tras los montes, que la France se décide à la fois pour le Canfranc et pour la Traversée centrale des Pyrénées (TCP). Ce dernier dossier qui a fait l'objet de réunions à Paris n'avance guère, les Aragonais regrettant que Madrid privilégie les passages par la Catalogne au détriment de leur région.



Aragonais et Béarnais réunis pour faire le point sur les projets qui les concernent.

L'assemblée générale de BAP « Continuer à renforcer l'accessibilité du Béarn »



J.-M. Lamaison et B. Uthurry, attentifs aux propos tenus.

Les assemblées générales des associations peuvent être rébarbatives lorsqu'elles ne donnent lieu qu'à des considérations statutaires froides. Il n'en est rien à BAP où l'on sait enrichir les débats par des interventions de responsables techniques ou politiques capables d'éclairer les adhérents sur les dossiers en cours. Le domaine des infrastructures de communication est si vaste et parfois si complexe...

Salle pleine comme d'habitude à la Foire-Expo de Pau où le président Jean-Michel Lamaison, après avoir salué les nombreuses personnalités politiques présentes, a tenu à rappeler que BAP est une association d'hommes et de femmes bénévoles de toutes sensibilités politiques qui militent pour l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires au travers du développement durable du Béarn et des Pays de l'Adour: « Notre association

n'a, en aucune manière, la prétention de se substituer aux élus. Par contre elle prétend les aider en représentant, en quelque sorte, la fameuse majorité silencieuse qui doit s'organiser pour contrebalancer les nombreuses associations, minoritaires mais très actives, qui sont toujours contre tout et compliquent à plaisir le travail de ceux qui sont en responsabilités ».

Jean-Michel Lamaison dit pourquoi nos territoires n'avaient pas vocation à rester un cul-de-sac du territoire national. L'autoroute A65 améliore l'accessibilité au Béarn. Mais il reste à cet égard à aménager une nouvelle liaison entre l'A64/A65 et Oloron et à réaliser les déviations d'Oloron et de quatre villages en vallée d'Aspe. Il a rappelé que BAP était pour une perméabilité raisonnable des Pyrénées qui passe aussi, avec des routes adaptées, par la remise en service de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse, « deux types de liaisons justement proportionnées et complémentaires ».

Le président de BAP ne pouvait pas passer sous silence le dossier LGV, également fondamental pour le Béarn et la Bigorre puisque l'enjeu est de mettre Pau et Tarbes respectivement à 3h et 3h30 de Paris. Il ne pouvait pas non plus oublier de préciser que BAP mettait aussi dans ses priorités la création d'un diffuseur autoroutier sur l'A64 à Morlaas

Les autres intervenants de BAP: Josette Journaux (se-

crétaire générale) Gabriel Loudet (routes) Jean-Claude Patalano (ferroviaire), Jean-Michel Guillot (information et communication), Marie-Christine Garcia-Dalot (trésorerie) ont témoigné de la vitalité de BAP et du rôle actif que l'association va devoir continuer à jouer, avec le soutien de tous ses adhérents, pour désenclaver totalement le Béarn.

Un cocktail qu'on qualifiera de très amical à clôturé cette assemblée.

Les personnalités

Ont participé à l'AG de BAP les personnalités politiques suivantes: Martine Lignièrès-Cassou, députée-maire de Pau, présidente de la Communauté d'agglomération de Pau, Jean Lassalle, député-maire de Lourios, Bernard Uthurry, maire d'Oloron, premier vice-président du Conseil régional, Jo Labazée, président du Conseil général des PA, Véronique Ipsos-Salzenave, conseillère régionale, Michel Chantre et Charles Pelanne, conseillers généraux de Lembeye et Garlin, René Rose, président de la Communauté de Communes de la vallée d'Aspe, Jérôme Marbot, adjoint au maire de Pau.

Cinq nouveaux administrateurs

L'assemblée générale de BAP a élu à l'unanimité cinq nouveaux administrateurs: Jean Bignoles d'Oloron (ex-employé à l'EDF), Henri Delouard (ex cadre d'Elf Aquitaine), Michel Jolfré de Lescar (ancien cadre de Total), Claude Dumas-Pilhou, de Pau (ancien industriel), Jean-Gabriel Pezet de Pau (retraité)

Bernard Uthurry « Diluer les flux »

Trois interventions politiques d'un très grand intérêt ont enrichi l'assemblée générale de BAP.

Le premier, Bernard Uthurry, maire d'Oloron, premier vice-président du Conseil régional d'Aquitaine, chargé des Infrastructures de Transports - responsabilité assumée précédemment par le Landais Jean-Louis Carrère - venait de passer une heure sur la RN 134 pour venir d'Oloron. Autant dire qu'il est très favorable à une nouvelle route pour relier les deux villes, moins accidentogène que la RN 134 qui supporte 18000 véhicules par jour, et à laquelle la liaison ferroviaire dont il défend le haut intérêt, ne pourra se substituer: « Dans le meilleur des cas, le TER ne transportera pas plus de 400 voyageurs par jour. Il restera beaucoup de monde sur la route. Il est nécessaire de diluer les flux. Je plaide donc sans ubiquité pour une nouvelle liaison routière. J'appuie ce projet avec toutes les forces vives du syndicat mixte ».

Même si l'on savait que Bernard Uthurry avait sur ce sujet un point de vue très clair, l'entendre une fois de plus réaffirmer sa conviction ne pouvait qu'aller droit au cœur des militants de BAP. Au reste, le maire d'Oloron qui s'est bien approprié le lourd secteur des Transports au niveau de la Région a donné le sentiment de bien appréhender tout ce qui touche tous les dossiers.

Il a ainsi expliqué pourquoi l'Aquitaine devait être sur tous les fronts, en particulier sur celui du ferro-

viaire avec le lancement de la LGV SEA contestée sur la Côte basque où pourtant la ligne une fois achevée aboutira à une consommation foncière de 150 ha seulement. Avec également l'aménagement de la voie ferrée entre Oloron et Bedous dont le processus est ralenti par la nécessité de supprimer trois passages à niveau (sur 26).



Jo Labazée: « Toutes nos responsabilités »

Second intervenant, Jo Labazée, tout nouveau président du Conseil général des PA a expliqué pourquoi l'institution départementale avait pris récemment la décision de voter sa participation à la LGV Tours-Bordeaux: « Le premier ministre s'apprêtait à basculer le dossier sur la Bretagne. Nous avons pris nos responsabilités ». Concernant la desserte par la LGV du Béarn et de la Bigorre, l'État souhaite organiser un débat public à la fin de l'année.

Jo Labazée a ensuite abordé l'épineux sujet des communications routières entre Pau et Oloron. Pas question pour le Département de participer au PDMI (programme de modernisation d'itinéraire) engagé par l'État pour tenter de sécuriser la RN 134 de Pau au Somport. « En revanche nous prenons toutes nos responsabilités sur la nouvelle liaison Pau-Oloron ». Certes, il y a des élus qui ont une vision différente, mais cela n'empêche pas la remise sur pied du syndicat mixte et de toute façon, « nous devons entendre les citoyens, écouter et réorienter un certain nombre de choses. (...) Après l'étude, on passera à la maîtrise d'ouvrage ».



Martine Lignièrès-Cassou « Nous ouvrir vers le Sud »

Cet engagement clair sur un dossier qui est devenu la priorité de BAP (nous devrions dire des Béarnais soucieux de leur avenir) a été suivi de celui de Martine Lignièrès-Cassou dont la vision va

bien au-delà des limites de l'agglomération paloise qu'elle préside. « PPP (Pau Porte des Pyrénées) signifie que nous ne pouvons pas concevoir notre destin, le dos aux Pyrénées. Cela nous impose de nous ouvrir vers le Sud d'où viendra notre salut ». Pas d'ambiguïté en ce qui concerne la nouvelle route Pau-Oloron. « Notre Communauté d'agglomération adhère au syndicat d'études. Il nous paraît important que les vallées et Oloron soient mieux reliés à Lacq et à Pau », insiste la députée-maire de Pau qui milite par ailleurs pour la réouverture de la Pau-Canfranc. « Si nous réussissons à ce que la voie s'ouvre, nous aurons gagné une première manche pour la LGV ». À propos de la LGV au sud de Bordeaux, elle enchaîne: « Je n'engagerai pas - financièrement - notre Communauté sur la Bordeaux-Hendaye et sur la Bordeaux-Toulouse s'il n'y a pas d'engagement de RFF sur la LGV Béarn-Bigorre. Bayonne et la Côte basque à 3 heures de Paris quand nous nous en serions à plus de 4 heures?... Non! ». Pas question donc de se faire hara-kiri.

Ce propos délivré en toute conscience renforce donc les propres convictions de BAP. Le salut du Béarn en matière d'infrastructures et de désenclavement durable ne s'obtiendra vraiment qu'au prix de l'unité de ses citoyens et de tous ses élus.

Desserte LGV Béarn et Bigorre

Pourquoi BAP opte pour le tracé le plus court



C'est sans doute un truisme que d'affirmer que le plus court chemin d'un point à un autre est la ligne droite. La commission ferroviaire de BAP a fait en tout cas de cette affirmation son postulat pour définir ce que devrait être le tracé de la desserte LGV du Béarn et de la Bigorre.

L'argument présenté par la commission ferroviaire de BAP, qu'anime Jean-Claude Patalano, tient la route façon de parler puisque nous sommes dans le domaine du rail - face aux propositions de l'association LGV-Orthez-oui de René Ricarrère. Au jour d'aujourd'hui, la longueur du trajet Bordeaux-Pau - par Facture et Dax - est de 230 km. La proposition de René Ricarrère d'un tracé Bordeaux-Pau passant par Mont-de-Marsan, Dax et Orthez porte le trajet à... 260 km. La proposition de BAP, itinéraire Bordeaux-Mont-de-Marsan-Pau direct - scénario 2 de RFF - ramène le trajet à 200 km.

« Entre la proposition de M. Ricarrère et la nôtre, souligne Jean-Claude Patalano, nous voyons bien qu'une desserte de Pau par 20 trains au quotidien - dans les deux sens - provoquerait un surcroît de 438 000 km par an, d'où une consommation d'énergie inutile et de temps perdu. Il serait plus judicieux qu'une desserte cadencée de TER rapproche les voyageurs d'Orthez des gares de Pau ou de Dax où il y aura une profusion de TGV pour les recevoir. »

Pour bien comprendre l'enjeu, la commission se plaît à comparer le nombre de passagers passant actuellement par la gare d'Orthez : 180 000 par an. Celui des voyageurs des gares de Pau/Tarbes et Lourdes : 2 300 000.

Elle met l'accent ensuite sur les différences de temps : le trajet Pau-Bordeaux par l'itinéraire Orthez qui se ferait en 1h35 (avec l'arrêt d'Orthez) ; le trajet proposé par BAP 0h, 53, soit 42 minutes de moins.

Dernier paramètre à considérer : si le tracé par

Orthez, avec l'utilisation des voies actuelles depuis Dax, était retenu, le temps perdu globalement par les 2 300 000 voyageurs de Pau-Tarbes-Lourdes serait de 1 610 000 heures.

« Pour BAP, le choix est fait, stipule Jean-Claude Patalano, c'est le trajet le plus court qu'il faut retenir ». Pour faire passer le message à RFF, BAP projette de faire co-signer une motion par les maires des villes traversées : Mont-de-Marsan, Pau et Tarbes, de manière à montrer une unité de vue. On observe que le consensus est déjà établi entre Pau et Tarbes.

La commission ferroviaire de BAP se penche par ailleurs sur la localisation de la gare-LGV de Pau. Pour l'heure, BAP se prononce pour une rénovation de la gare actuelle. Autant de questions que nous aurons l'occasion de développer dans une de nos prochaines chroniques et qui viendront sur le tapis lors du débat public officiel et réglementaire qui aura lieu soit à la fin de l'année, soit en 2012, sur la desserte du Béarn et de la Bigorre par la LGV.



Tunnel du Somport Toujours plus de camions

Au moins de mars 2011, pas moins de 26 470 véhicules ont emprunté le tunnel du routier du Somport. Ce chiffre n'est pas significatif en soi. Ce qui l'est, c'est que désormais, les poids lourds sont de plus en plus nombreux à franchir la frontière ici puisqu'ils représentent 33 % du trafic (8 658 pour 17 812 véhicules légers, automobiles et fourgonnettes). Au mois de novembre, ce pourcentage a atteint certains jours 46 %, près de la moitié du trafic !

Lorsqu'on ramène cette statistique de mars à la fréquentation quotidienne (854 véhicules en moyenne) on note que les voitures sont au nombre de 575 et les camions de 279. Toutefois, pour avoir une juste appréciation de la réalité, il faut tenir compte du fait que la circulation des poids lourds est quasi inexistante le week-end. En sorte que si l'on calcule le trafic quotidien moyen de ces camions sur 23 jours ouvrés, on enregistre alors un trafic de 358 camions/jour.

Les dernières statistiques dont nous disposons sont donc éloquentes. Certes l'augmentation des poids lourds n'est pas monstrueuse, mais elle signifie malgré tout que la crise sensible en Espagne comme en France ainsi que la hausse des prix des carburants qui touchent notamment les sociétés de transports - celles de l'Aragon par exemple accusent une baisse d'activité de l'ordre de 30 % - n'a pas d'impact négatif sur la fréquentation des véhicules dans le tunnel franco-espagnol.

Pourquoi ? Certains experts attribuent cette hausse à l'ouverture de l'A65 Langon-Pau, d'autres mettent en avant les difficultés nouvelles de circulation sur la Côte basque (mise à 2X3 voies de l'A63 et nouvelles réglementations touchant la vitesse et le doublement des PL). La réalité nous oblige à mettre en évidence cette situation évolutive et à noter que cela n'émeut pas pour autant l'administration parisienne...

Autoroute A65 Pau-Langon : de meilleurs tarifs pour les poids lourds

Entre Pau et Langon, ça roule. Peut-être pas autant que le souhaiterait le concessionnaire A'liénor, mais le trafic, au moins en ce qui concerne les véhicules légers, donne pleinement satisfaction à tous ceux qui empruntent l'autoroute pour aller à Bordeaux ou pour en revenir. Finies les embûches des coteaux béarnais, les bouchons d'Aire, les risques pris à doubler des camions, finies les traversées de villages, les rencontres avec les corn-pickers, la fatigue qui en résulte, bref, oubliées les trois heures d'un trajet trop long et trop épuisant.

Évidemment, le trajet Pau-Bordeaux a un coût au péage. Trop élevé au goût de tous ceux qui n'ont pas les frais de route remboursés ou qui font le trajet fréquemment. Mais le confort de conduite, la sécurité, le temps gagné et le carburant économisé ont un prix. Un prix trop lourd pour les transporteurs surtout qui rechignent à emprunter l'A65.

Le concessionnaire A'liénor est conscient de ce problème qui le pénalise financièrement et mettrait au point des réductions de tarifs à l'intention des poids lourds détenteurs d'un badge de télépéage. L'information devrait être annoncée, croyons-nous savoir, avant la fin du mois de mai.

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 2011 : 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

TÉL. 05 59 82 56 40

e-mail : contact@bap-europe.com

Ce bulletin N° 28 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 Doumeq, Marie-Christine Garcia-Dalot,
François Du Cluzel, Josette Journaux,
Jean-Michel Lamaison, Gabriel Loudet,
Michel Olivé, Robert Paillasa,
Jean-Claude Patalano.