



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

De Pau au tunnel du Somport

Un plan d'urgence s'impose pour la RN 134

Dix morts! Oui vous avez bien lu dix morts! Terrible bilan auquel il faut ajouter onze blessés, le tout en six accidents enregistrés en 18 mois sur les 35 km de la RN 134 entre Pau et Oloron. Jolie route touristique s'il en est, en particulier sur les coteaux, mais c'est un itinéraire inadapté pour une grande circulation avec de multiples pièges qui requièrent de la part des automobilistes une attention soutenue et une grande maîtrise. Le moindre écart, la moindre embardée et ce peut être le drame.

Depuis sa création, l'association Béarn Adour Pyrénées ne cesse de mettre en exergue les impérieuses exigences de la sécurité sur les routes de notre région. Tout en insistant, en même temps, sur la nécessité de moderniser des itinéraires jusque-là inadaptés à un indispensable désenclavement du Béarn, lequel, chacun le sait, détermine notre avenir socio-économique.

La série noire des accidents, en ce début de mois de juin 2007, s'ajoute donc de façon sinistrement récurrente à l'inventaire des drames survenus sur cet itinéraire mais auquel on ne pourra porter remède que lorsqu'aura été mise en œuvre la nouvelle route de Pau à Oloron. Cette liaison, appelée à se substituer à l'antenne autoroutière A 650 - morte autant par manque de volonté politique que par une disposition européenne supprimant le principe d'adossement -, est toujours dans les... cartons. En captant une grande partie du trafic, cet itinéraire entraînera une raréfaction des accidents, ce qui n'exonérera pas les pouvoirs publics de devoir prendre des mesures adaptées pour mieux sécuriser la future ex- RN134 par Haut-de-Gan et Bel Air.



Il est temps, donc, que l'État se prononce sur ce dossier. On sait que son choix, inspiré par le Conseil général, consiste à confier le nouvel itinéraire, entre le nœud autoroutier de l'A64 et de l'A65 allant de Pau-Lescar à Oloron, à une société concessionnaire, ce qui est le plus sûr moyen de faire vite avancer le projet. Il s'agit d'une route à deux fois une voie. Mais personne ne verrait d'inconvénient à ce qu'on revienne au projet initial d'une deux fois deux voies.

Un nouveau gouvernement est né des récentes élections, un nouveau

ministère ayant en charge les Transports est en fonction. On peut donc espérer que cette opération qui ne fait que 25 km - avec il est vrai un tunnel, ouvrage qui fait toujours problème en France - soit rapidement lancée. Ce projet traîne lamentablement depuis plus d'une décennie. Le souhait de tout le monde, au moins en Béarn - mais on sait qu'en Aragon, l'impatience est plus grande encore - est que cette nouvelle liaison Pau-Oloron soit ouverte avec l'autoroute Pau-Bordeaux, sinon concomitamment, du moins peu de temps après.

Une idée -de tunnel- à creuser

Nicolas Sarkozy a envoyé un signal fort récemment à Madrid en se montrant très favorable au franchissement des Pyrénées centrales au moyen d'un tunnel ferroviaire, multimodal, à basse altitude. Voilà qui va peut-être bien bousculer l'administration française qui traîne visiblement les pieds à l'idée de se lancer dans ce projet ardemment souhaité par les Espagnols, pressés, eux - on les comprend - de trouver des portes de sortie et des issues de secours, ailleurs qu'aux postes frontières littoraux, saturés, du Pays basque et de la Catalogne.

BAP ne s'est jamais opposé à cette opération, autrement plus ambitieuse et évidemment plus efficiente que celle consistant à réhabiliter le Pau-Canfranc pour le transport des marchandises, lequel ne sera jamais, en l'occurrence, qu'une toute petite poire pour une très grande soif.

Ce projet de NTP (Nouvelle Traversée des Pyrénées) très lourd techniquement, financièrement et sans doute pas dépourvu d'inconvénients sur le plan environnemental n'est pas pour demain. Les Aragonais parlent de 2020. Les Français ne fixent aucune date...

Encore faudrait-il qu'une réflexion très élargie, conçue dans un esprit vraiment fédérateur, soit ouverte assez vite par l'État, réunissant les experts techniques, les politiques et tous les acteurs socioéconomiques animés d'un esprit prospectif des régions riveraines de la frontière. Cette super-commission aurait pour mission de se pencher sérieusement sur la question, d'en analyser tous les aspects et d'étudier in fine la localisation d'un axe de traversée cohérent en liaison avec les Aragonais qui ont réalisé des projections très avancées. Ce qui n'est pas aisé à concevoir, on vous le concédera, chacun ayant tendance à voir uniquement midi à sa porte, sans grand esprit collectif ni vision globale.

BAP va plus loin dans cette démarche. Pourquoi n'étudierait-on pas, tant qu'on y est, le principe d'une connexion de cette ligne ferroviaire débouchant du ventre des Pyrénées avec la ligne à grande vitesse Bordeaux-Irun passant par le sud des Landes, non loin du Béarn?

BEARN ADOUR PYRENEES
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION:
JEAN-PIERRE MARINE
CONCEPTION: JEAN-MICHEL GUILLOT
21 RUE LOUIS BARTHOU 64000 PAU
TÉL. 05 59 82 56 40
e-mail: contact@bap-europe.com

Ce bulletin N° 20 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 Du Cluzel, Josette Journaux, Gabriel Loudet, Robert Paillassa, Sandrine Taris.

Vallée d'Aspe : les camions en accusation

La RN 134 s'illustre fâcheusement de deux façons distinctes selon qu'il s'agisse de la portion Pau-Oloron ou de la section Oloron-Somport. Dans le premier cas, ce sont les automobilistes qui y trouvent la mort. Dans le second cas, ce sont les poids lourds qui font tristement la « une » des quotidiens. Dans le même temps où l'on déplorait ici une série d'accidents, on enregistrait là, en vallée d'Aspe, le 5 juin 2007, une nouvelle embardée, spectaculaire, d'un camion, aux conséquences surtout désastreuses : des milliers de litres de lessive de potasse, un produit toxique, se sont déversés dans le gave d'Aspe, tuant d'innombrables poissons.



Les camions mis en accusation, peut-être, sauf qu'ils circulent par endroits sur une route digne du « Salaire de la peur » (Photo FDC)

Les réactions n'ont pas tardé. Les pêcheurs ont vivement déploré ce massacre affectant en particulier les truites et mettant à mal le biotope. Les riverains de la route se plaignent, non sans raison parfois, du trafic des poids lourds. Ils redoutent que l'un d'entre eux, un jour, s'invite dans leur maison sans crier gare. Sans parler des associations de protection de l'environnement qui trouvent là un nouveau motif pour dénoncer le « couloir à camions ».

À BAP, nous sommes nous tous aussi, atterrés – mais paradoxalement pas surpris – par cet accident comme par tous ceux qui se sont produits – une bonne douzaine – depuis trois ans sur cet itinéraire en vallée d'Aspe. Pratiquement tous, il faut le préciser, sur des sections de route qui attendent toujours d'être modernisées et qui ressemblent à des chemins vicinaux tout juste bons pour les chars à bœufs.

Comme pour mieux renforcer ce propos d'alerte, un autre camion espagnol s'est retrouvé dans le lit du gave d'Aspe, une semaine plus tard, le 14 juin, au même endroit, sans faire cette fois de blessé ni de dégât irréparable à l'environnement.

L'erreur humaine est et sera toujours possible. Les sociétés spécialisées dans le transport des matières dangereuses, seraient bien inspirées malgré tout de recommander à leurs chauffeurs la plus extrême prudence. Soit. Mais, comment

ne pas concevoir que des accidents puissent malencontreusement arriver, malgré la vigilance des conducteurs et... des forces de police, sur cette route de montagne accidentée, avec des profils de virages et des largeurs de chaussée incompatibles avec le gabarit des poids lourds et des autocars ?

A qui la faute ? N'y a-t-il pas une scandaleuse inadéquation entre la nature archaïque de ce chemin de muletiers et le caractère de cette liaison interrégionale – pour ne pas dire internationale – améliorée depuis 2003, pour le franchissement de la frontière, grâce à l'ouverture du tunnel du Somport ? Comment peut-on admettre qu'on ait aménagé, de concert avec nos voisins espagnols, un aussi beau tunnel, sans doute l'un des plus remarquables d'Europe

sur le plan du confort et de la sécurité – et qu'on ait lâchement délaissé ce qui devait aller avec, c'est-à-dire une route d'accès convenable, à l'image de celle, exemplaire, roulante et sûre, que les Aragonais ont réalisée chez eux, de l'autre côté de la frontière ?

Une situation scandaleuse

Comment ne pas parler de l'impéritie des décideurs politiques et de l'administration de l'État dont la frilosité, en la circonstance, est incompréhensible, voire surréaliste ? Tout était pourtant tracé et décidé en 1993 ainsi qu'en témoigne la lettre adressée au préfet des Pyrénées-Atlantiques par Michel Barnier et Bernard Bosson, respectivement ministres de l'Environnement et de l'Équipement. Cette lettre précisait tous les cahiers des charges de l'aménagement de la RN 134 en vallée d'Aspe et fixait un certain nombre de règles techniques, écologiques et financières pour le mener à bien.

Quatorze années ont passé. Que reste-t-il de cette forte recommandation écrite ? Bien peu de choses en vérité. La route entre Urdos et le tunnel a été élargie, mais il reste à la consolider là où les murs de soutènement datent du second Empire. La déviation d'Etsaut est faite mais pas celle de Cette-Eygun. La déviation de Bedous sera enfin livrée en 2008, mais celles de Gurmençon et Asasp attendent toujours que soit donné le premier coup de pioche. Enfin le plus diffi-

Chiffres & Hypothèses

149 poids lourds/jour en 2001, 198 en 2006

Il faut arrêter de dire que le tunnel routier du Somport a généré un trafic infernal depuis son ouverture. Certes, on enregistre, depuis janvier 2003, une augmentation du trafic des automobiles, des autocars et des poids lourds – et c'est heureux – mais certainement pas dans les proportions annoncées et redoutées par certains augures. Pour bien mesurer ce que représente l'accroissement du trafic, il faut citer quelques chiffres éloquentes :

➤ En 1997, 760 véhicules/jour en moyenne,

dont 100 camions, ont franchi la frontière au col du Somport (rapport sur la RN 134 du 25 mars 1999 de MM. Bersani, Lepingle, Cabanel).

➤ En 2001 le trafic moyen journalier annuel fut de 960 véhicules dont 149 poids lourds (bilan 2001 de l'Observatoire des trafics au travers des Pyrénées)

➤ En 2006, le trafic moyen journalier enregistré au tunnel du Somport fut de 1090 véhicules dont 198 poids lourds

Surprise, surprise...

Comment expliquer que les camions, y compris ceux transportant des matières dangereuses, franchissant le col du Somport avant 2003 n'aient pratiquement jamais eu d'accidents et qu'on en soit à 15 depuis l'ouverture du tunnel ? Alors qu'un contrôle rigoureux de leur cargaison et de l'état mécanique du véhicule est exercé lors du franchissement du tunnel, et qu'en outre une signalisation particulière a été mise en place notamment avant le passage du défilé du Portalet.

On peut évidemment supposer qu'un surcroît de trafic génère forcément un surcroît de risque. Cependant une autre raison reposant sur des comportements psychologiques de conduite peut être avancée. Naguère, lorsqu'ils franchissaient le col du Somport, les pilotes de poids lourds, sachant qu'ils abordaient une

route de montagne difficile, redoublaient de prudence à chaque instant. Depuis que le tunnel est ouvert les conducteurs venant d'Espagne abordent l'itinéraire de façon plus décontractée : la traversée de l'ouvrage est confortable et la descente jusqu'à Urdos, sur une chaussée presque partout élargie ne pose pas de problèmes de conduite particuliers. N'est-il pas concevable que leur vigilance puisse se trouver plus relâchée au moment où ils abordent ensuite, à la sortie d'Urdos, une portion de route digne du « Salaire de la peur ». Surprise, surprise... Jusqu'à Urdos, on est au 20ème siècle, après on est au 19ème. Pour les automobilistes, cela ne pose pas trop de problèmes. Pour les routiers, en raison du gabarit des camions, il en va différemment.

Dernière minute

Au mois de mai, le trafic qui était de 198 poids lourds/jour en 2006 au tunnel du Somport connaît une augmentation puisque, sur les cinq premiers mois de 2007, il passe à 211/jour, le record de fréquentation étant battu en mai avec 240 camions/jour. En revanche, le trafic des voitures est en baisse avec 662 véhicules/jour depuis le début de l'année contre 892 automobiles/jour en moyenne pour l'année 2006.

cile et le plus coûteux reste à faire : réaliser la déviation d'Urdos avec le délicat passage du défilé du fort du Portalet.

Vous avez dit scandale ? Oui, cette situation relève du scandale. Au nom de quels principes juridiques, géopolitiques, économiques et écologiques – la protection de l'environnement dans les vallées étant assurée dès l'instant où les déviations de tous les villages seront terminées et où l'on imposera, là où ce sera nécessaire, des restrictions de vitesse draconiennes – peut-on interdire aux Aragonais de passer la frontière et d'emprunter la RN134 pour échanger des marchandises avec le Béarn, l'Aquitaine et au-delà l'Europe ? Aurait-on oublié qu'un accord international régit la libre circulation des biens et des personnes ?

Comment croire que ce problème pourrait être résolu par la seule remise en service du Pau-Canfranc que certains brandissent comme la panacée universelle ? Au moment où il apparaît nécessaire de limiter la diffusion des gaz à effet de serre, le ferroviaire est bien sûr une idée

Maudit virage

Il y a cette explication. Il y en a une autre avancée par René Rose le maire de Borce. Au moins en ce qui concerne les deux derniers accidents survenus au même endroit que deux ou trois autres par le passé. Comment expliquer que les camions qui abordent ce virage au ralenti ce qui est encore plus vrai en ce moment où des feux réglementent une circulation, soient déséquilibrés et se renversent. D'aucuns mettent en cause un phénomène de ballant accentué par la nature de certaines cargaisons. « Je ne comprends pas que l'État n'ait pas encore mené d'études dans ce virage », ajoute René Rose (Pyrénées-Presse). Le préfet a demandé aux services compétents de se pencher sur l'accidentologie de cet endroit.

à promouvoir. L'ennui est que, depuis qu'on parle de cette réhabilitation à laquelle BAP ne s'est jamais formellement opposé, personne n'a été encore en mesure de nous démontrer sa faisabilité et sa rentabilité. La SNCF et RFF ne voulant pas se lancer dans cette aventure aléatoire alors que les deux sociétés ont bien d'autres chats à fouetter, on ne voit pas trop quelle société ou consortium privé ou semi-public accepterait de s'y lancer.

Alors restons réalistes. C'est donc une route totalement moderne et sécurisée qu'il nous faut. Vite. Et avant ... 2020 !

L'ouverture vivement souhaitée pour Juin 2008

LE CHANTIER A PRIS DU RETARD À CAUSE D'UN PRINTEMPS POURRI. IL NE FAUDRAIT PAS QU'IL NE SOIT PAS OUVERT POUR L'EXPO « ZARAGOZA 2008 »

Si il est un ouvrage qui est attendu depuis longtemps, c'est bien la déviation de Bedous. Nul n'ignore, à commencer par les chauffeurs de cars et de camions, les riverains n'étant évidemment pas les moins concernés, que la RN 134 qui traverse cette commune est ridiculement anachronique.

Tout se passe comme si la déviation de Bedous cherchait à battre celle de Gan qui a battu un record glorieux, celui du temps mis pour la construire. Voilà en effet plusieurs années que le chantier est ouvert. En 2000, on promettait l'ouverture pour... 2004. Plus de trois années ont été perdues pour diverses raisons, les principales étant liées à un retard dû à une

procédure de DUP imparfaite ainsi qu'à une difficulté à acquérir les terrains. Un certain nombre d'opposants au tunnel du Somport – la plupart n'ayant jamais mis les pieds en vallée d'Aspe – s'étaient fait un malin plaisir d'acquérir collectivement des bouts de terrain pour retarder l'opération.

Une première tranche a été réalisée au nord, avec la construction d'un premier pont sur le gave, puis on a réalisé un tunnel sous une micro... montagnette – la colline d'Osse – dont beaucoup pensent qu'on aurait pu en faire l'économie. L'an dernier a été achevé un deuxième pont sur le même gave, au débouché sud du tunnel et les travaux de terrassement et d'exécution d'une dizaine d'ouvrages hydrauliques sur la section sud en direction d'Accous qui ont été engagés qui vont être poursuivis, les services de l'Équipement lançant dès à présent un nouvel appel d'offres pour les derniers terrassements.

L'an dernier, le maître d'ouvrage annonçait la livraison de la dévia-



Le moins qu'on puisse dire est que le contournement de Bedous, tel qu'il apparaît sur cette vue panoramique, ne va pas enlaidir le site du vallon. (Photo FDC)

tion pour le premier semestre de 2008. Aujourd'hui, en raison des intempéries de ce printemps qui ont retardé le chantier, il dit 2008 sans préciser de date, ce qui ne laisse pas d'inquiéter tous ceux qui en Béarn – et ailleurs notamment en Aragon – qui comptent bien que le contournement sera ouvert début juin, avant l'ouverture de l'exposition internationale « Zaragoza

2008 ». Cet événement, à nos portes, va drainer des millions de visiteurs parmi lesquels un bon nombre – du moins l'espère-t-on passera en vallée d'Aspe.

Personne donc ne comprendrait que cette déviation ne soit pas ouverte dans le bon timing. C'est bien le moins qu'on puisse offrir aux milliers de « pèlerins » qui pègrineront sur le chemin de Saragosse.

EN VISITE EN ARAGON

Jacques Barrot « surpris » par la route française en vallée d'Aspe

L'information est passée inaperçue dans la presse française. Il est vrai que l'initiative était purement aragonaise. Jacques Barrot, vice-président de la Commission européenne et Commissaire aux Transports, accompagné du Commissaire aux Affaires économiques et monétaires, Joaquim Almunia, a profité d'une visite à Saragosse pour s'intéresser aux problèmes d'infrastructures transpyrénéennes. Selon le Heraldo de Aragon, Jacques Barrot s'est engagé à faire entendre à la France l'importance du projet de Traversée centrale des Pyrénées. Il a précisé qu'avant la mise en route de ce projet, il serait nécessaire de procéder « avec prudence et précaution », et en premier lieu, de réaliser des « études précises sur les problèmes techniques et environnementaux qu'engendrera cet ouvrage. Pour lui ce n'est pas un problème financier mais politique.

Le commissaire européen aux Transports a fait remarquer qu'il connaissait les efforts développés par Marcelino Iglesias et Victor Morlan pour la réouverture du Pau-Canfranc. Officiellement le gouvernement d'Aragon et les ministres de l'Équipement soutiennent que le Canfranc pourrait être la première phase de la Traversée mais en réalité, ils ont collaboré avec le gouvernement français pour classer le projet dans la catégorie interrégionale et non comme projet international.

Enfin, et cela n'est pas neutre, les deux commissaires européens ont fait le déplacement en minibus en vallée d'Aspe, du tunnel du Somport jusqu'à Urdos et au fort du Portalet. Histoire de constater de visu l'inadaptation de la RN 134.

Selon Javier Velasco, conseiller des travaux publics du gouvernement d'Aragon, Jacques Barrot a été surpris en constatant la différence existant entre les deux versants des Pyrénées. Il s'est montré confiant, rapporte le quotidien de Saragosse en déclarant qu'il y avait là la possibilité d'influer sur les pouvoirs publics hexagonaux pour que cette liaison Oloron-Somport soit définitivement modernisée.

VALLÉE D'ASPE

Défilé du Portalet : on renforce



(Photo FDC)

Le plus mauvais passage de la RN 134 en vallée d'Aspe, reste, bien entendu, le défilé du Portalet, au nord d'Urdos. Sur quelques centaines de mètres, la route suit le gave qui sinue entre deux falaises dont celle, à l'est, dans laquelle est insérée la sévère masse du fort. La modernisation de la RN 134, ici, devra faire appel à des solutions délicates et surtout... onéreuses puisque dans la falaise à l'ouest se trouve le tunnel ferroviaire qui interdit qu'on morde trop profondément dans la pierre.

Le choix d'une route en encorbellement est aléatoire et préjudiciable à l'esthétique du site. Reste la solution radicale d'un tunnel déjà envisagée et relancée par Jean Lassalle mais dont le coût (80 millions d'euros) fait réfléchir...

Le remède le plus simple, mais néanmoins coûteux lui aussi, mis à l'étude ces derniers temps par les services de l'Équipement, consisterait à gagner un peu d'espace sur le gave et la falaise pour obtenir une chaussée de 9 mètres de

large. Rien n'est encore, tranché semble-t-il. Pour l'heure, on renforce les murs de soutènement en trois endroits pour éviter que la chaussée ne s'effondre comme cela s'est produit au sud au Pène d'Aret. La falaise surplombant la route est également renforcée là où il le faut. L'opération menée par l'entreprise Gauthier devait être terminée à la fin du mois de juin. Ce ne sont pas des travaux si légers puisqu'il en coûtera près d'un million d'euros.



(Photo FDC)

Virage à l'étude

M. Osdoit, chef de la division des Pyrénées-Atlantiques de la DIR Atlantique nous a confirmé qu'une étude était demandée à un cabinet spécialisé pour analyser les raisons pour lesquelles six camions se sont renversés au même virage à la sortie du défilé du Portalet depuis

quelques mois. Cela afin de mettre en œuvre un remède susceptible de rendre l'endroit moins dangereux. Dans l'immédiat, une signalisation va être mise en place pour inviter les chauffeurs de poids lourds à être très vigilants.



(Photo FDC)

Avis favorable de la commission d'enquête



Comme elle l'a fait à l'occasion de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'autoroute Langon-Pau, notre association s'est fortement impliquée dans l'enquête publique concernant cette fois le projet de déviation de l'agglomération d'Oloron par la RN 134.

Nous avons d'ailleurs consacré notre dernier bulletin d'information (N°19) à ce projet, en développant ses principaux aspects techniques (3,6 km, deux viaducs et un tunnel) et en demandant à un certain nombre d'élus ou acteurs socioéconomiques ce qu'ils pensaient de ce contournement, ce qu'ils en attendaient notamment sur le plan pratique, environnemental et économique.

Pour mener à bien cette action, mais également

pour faire le point sur tous les projets d'infrastructures du Haut-Béarn, une forte délégation de BAP comprenant Robert Paillassa, vice-président délégué, Philippe Bézier, François Du Cluzel, Jean-Michel Guillot, Jean-Jacques Boisserolle, Hervé Turpin, Sandrine Taris, François Doumecq, Henri Labourdette, Charles Hours, Cyril Cazenave, Joseph Idiart a d'abord rencontré Hervé Luchèreilh, maire d'Oloron et président de la Communauté de communes du Piémont orolonnais. Il a été bien sûr longuement question de cette déviation Gabarn-Gurmençon, mais aussi de la déviation nord, Gabarn-Pont Laclau qui sera terminée en 2008, des déviations d'Asasp et Gurmençon, programmées mais toujours pas commencées et de la modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe. Le maire d'Oloron et les repré-

sentants de BAP sont convenus de se retrouver régulièrement pour faire le point sur l'état d'avancement de tous ces dossiers.

Avec les commissaires enquêteurs

Quelques jours plus tard, une nouvelle délégation de BAP conduite par Robert Paillassa, et comprenant notamment François Du Cluzel, Jean-Michel Guillot, Philippe Bézier, Philippe Osiniri et Henri Labourdette rencontrait, à la mairie d'Oloron les membres de la commission d'enquête du contournement, Jean-Michel Haye, président, Régis Caboz et Daniel Mourier. Notre association a remis à la commission un document important dans lequel sont développés et analysés tous les arguments de BAP en faveur de cette déviation (voir ci-contre). Un large débat s'est instauré avec les commissaires enquêteurs.



Rencontre avec Hervé Luchèreilh et ses collaborateurs. (Photo BAP)



Avec les commissaires enquêteurs. (Photo BAP)

Les arguments de BAP en faveur du projet

Voici, en résumé, les arguments qui sont ceux de BAP et qui militent très fortement pour la réalisation de la déviation d'Oloron.

- Le déplacement extra-muros d'un trafic très important de voitures et de poids lourds circulant sur la RN 134 contraints de transiter par les rues inadaptées du centre d'Oloron pour aller à Pau ou réciproquement en vallée d'Aspe, la déviation Gabarn-Pont-Laclau participant de son côté à l'amélioration du transit en direction de Bayonne, de la vallée du Barétous ou de Monein,
- La suppression des nuisances, qu'elles soient sonores ou atmosphériques, dont les riverains d'Oloron se plaignent à juste raison à l'heure actuelle
- La diminution du risque d'accidents dans l'agglomération
- Un gain de temps assez considérable pour les véhicules en transit. On estime qu'un bon quart d'heure sera gagné par toutes les automobiles et poids lourds

venant par exemple de Pau et se rendant en vallée d'Aspe

- Un confort de conduite et plus de sécurité pour les mêmes véhicules en transit
- Le désenclavement de l'agglomération orolonnaise et plus généralement du Haut-Béarn. Depuis trop longtemps cette région est isolée et ne peut concevoir son développement dans l'avenir sans une amélioration de ses infrastructures de communication
- Cette déviation qui se connectera à la fois sur la nouvelle liaison Pau-Oloron au nord et sur la déviation de Gurmençon et d'Asasp au sud contribuera largement à améliorer la desserte de la vallée d'Aspe - qui en a bien besoin - et devrait en tirer profit, notamment sur le plan touristique. Le contournement d'Oloron est également très attendu des Aragonais qui s'impatientent à juste titre depuis plusieurs années de ne pas pouvoir mieux communiquer avec le Béarn et l'Aquitaine.

Quelques jours plus tard, après avoir épluché toutes les observations recueillies durant les dix permanences tenues dans les communes concernées (75 personnes sont venues consulter les dossiers d'enquête, 76 ont formulé par écrit des observations, 62 personnes ou associations ont remis des lettres d'observations et les cinq communes ont délibéré en conseil municipal pour prendre position) la commission d'enquête rendait son verdict.

Réserves et recommandations

Elle émettait un avis favorable à l'utilité publique du contournement en question :

- sous réserve de la création sur la rive droite du gage d'Aspe, d'un échange supplémentaire entre la RD 238 et le projet
- en recommandant la prise en compte des commentaires qu'elle fait dans son rapport accompagnant l'analyse des observations, et notamment la possibilité d'un éloignement de l'axe du projet de rapport à la propriété Rieuné à Oloron, ainsi que la possibilité de réaliser une passerelle pour piétons et cyclistes afin d'assurer un minimum de continuité du chemin du Lazères à Gurmençon.

En direct avec A'liénor



Les adhérents de BAP ont posé beaucoup de question. (Photo BAP)

OLIVIER DE GUINAUMONT, DIRECTEUR GÉNÉRAL D'ALIÉNOR, A PRÉSENTÉ AUX ADHÉRENTS DE BAP LES CARACTÉRISTIQUES DE LA CONCESSION ET DU CHANTIER DE L'A65

Soucieuse de bien suivre l'évolution du dossier de l'autoroute Langon-Pau, notre association a invité, au mois de mai, Olivier de Guinaumont, directeur de la société A'liénor, société concessionnaire désignée, réunissant Eiffage et la Sanef (société des autoroutes du nord et de l'est de la France) à venir présenter le projet de l'A65. De très nombreux adhérents de BAP étaient présents dans l'amphithéâtre de la CCI Pau Béarn avec divers décideurs politiques ou socioéconomiques, tels que Michel Brau ou Charles Pelanne.

Accueilli par Jean-Pierre Mariné, Olivier de Guinaumont a rappelé en quelques chiffres l'importance du groupe ayant obtenu la concession: 6e en Europe où il dispose de 500 filiales employant 60000 personnes et réalisant un chiffre d'affaires de 11 milliards d'euros.



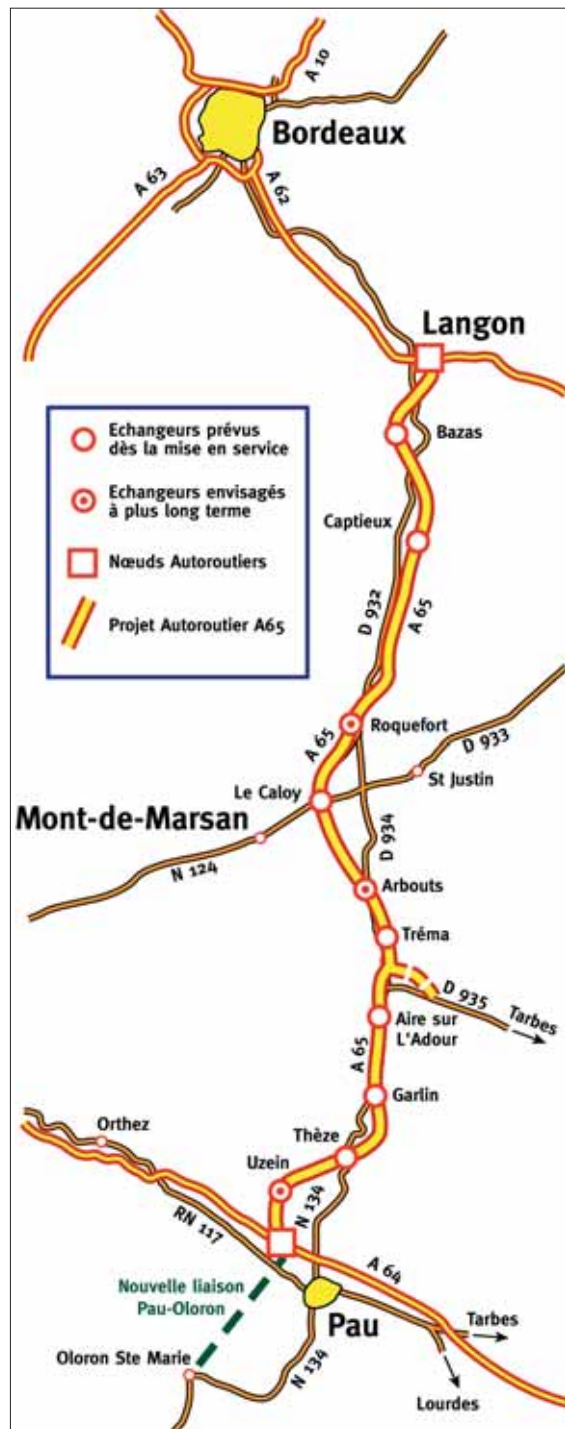
Jean-Pierre Mariné présente Olivier de Guinaumont. (Photo BAP)

On ne représentera pas ici le projet que nous avons largement développé dans nos précédents bulletins. Le directeur général d'A'liénor a surtout mis l'accent sur les phases de la réalisation. Certes le planning est ambitieux – il s'agit de livrer l'autoroute fin 2010 – mais pas irréaliste. Il a des précédents de chantiers rondement menés, comme l'A28 de Rouen à Alençon.

À l'heure actuelle, A'liénor mène des études sur le terrain en vue d'affiner le tracé et de procéder aux acquisitions foncières. Celles-ci se font en collaboration avec les commissions communales créées à cet effet et qui diront, une fois les études réalisées, si elles veulent que le remembrement soit exécuté avec ou sans inclusion d'emprises.

Olivier de Guinaumont a répondu enfin à de nombreuses questions. Voici les principales informations qu'il faut retenir:

- les appels d'offres se feront vers la fin de cette année.
- A'liénor exploitera la déviation d'Aire-sur-l'Adour dès la fin des travaux, au milieu de 2008.
- L'A65 proposera deux aires de service, exploitées en sous-concession, qui délivreront du carburant à Aire-sur-l'Adour et Captieux et pourront avoir vocation « à valoriser les territoires »
- Le coût du péage pour une automobile sera de 9 centimes du kilomètre, hors taxes (valeur 2005) ce qui fera une dépense de 16 euros pour faire le trajet Pau-Langon, la déviation d'Aire-sur-l'Adour étant, on le sait, gratuite pour les usagers locaux.
- De 750 à 1000 personnes travailleront sur l'ouvrage pendant la phase des travaux (2008-2010). 40 salariés seront ensuite employés par la SANEF pour la gestion et l'entretien de l'autoroute.
- Pas moins de 150 ouvrages sont prévus sur les 150 km de l'itinéraire, dont 14 sont non-courants
- Un centre d'exploitation et d'entretien est prévu au diffuseur du Caloy (40), avec deux points d'appui à Thèze et Captieux
- Il faudra, pour mener à bien les travaux, procéder à des regroupements d'entreprises.
- A'liénor se prépare à démarrer partout dès lors qu'auront été réglés les problèmes de maîtrise foncière.
- Le chantier sera découpé en six tronçons, dont deux en Béarn, assigné à six équipes, chacune ayant sa propre organisation.
- La société A'liénor est désormais installée à Pau, rue de Liège, près de la place de Verdun.
- A'liénor a décidé de réaliser un profil d'autoroute normal. Il n'y aura pas de troisième voie à la mise en service, notamment dans les côtes.
- L'A65 bénéficiera d'un revêtement novateur. « On est sûr des chaussées évolutives ».
- Au total, on estime que cinq millions de mètres cubes de terre devront être remués.
- Dans le cadre de la campagne de fouilles archéologiques préventives – réglementaires – des sondages vont être entrepris. On peut espérer qu'ils seront terminés fin 2007, la seconde phase se poursuivant jusqu'en 2008.
- L'estimation du trafic attendu sur l'A65, fin 2010, c'est-à-dire à l'ouverture, est de 9000 véhicules/jour.



(BAP-CCI)



Après avoir assuré celle du viaduc de Millau, Frédérique Alary va assurer désormais la communication de l'autoroute Langon-Pau (Photo BAP)

Pour en savoir plus

www.sanef.com/fr/institutionnel/presse/communiqués_detail.jsp?id=1005-21k –
www.eiffageconcessions.com/cms/concessions-et-ppp.html - 15k



Le scénario 3 officiellement retenu

**LE SCÉNARIO 3 PAR L'EST
DES LANDES S'IMPOSE.
RESTERA AUX BÉARNAIS ET
BIGOURDANS À
CONVAINCRE RFF QUE LE
SCÉNARIO 3 BIS EST AUSSI
INDISPENSABLE**

Bruno de Monvallier, directeur régional de Réseau de France, a fait connaître à BAP, comme à toutes les collectivités, institutions socioéconomiques, associations, qui avaient participé, il y a six mois, au débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, les suites que la délégation régionale Aquitaine-Poitou-Charentes allait donner à cette opération.

Dans sa décision qui tient compte des conclusions du débat public, le conseil d'administration de RFF souligne notamment les points suivants :

■ les investissements et mesures d'exploitation à réaliser sur la ligne existante devront permettre une utilisation optimale des deux voies existantes entre Bordeaux et Hendaye dans la perspective de la mise en service de l'« Y basque » et de la LGV Sud- Europe Atlantique Tours-Bordeaux.

■ Les études seront poursuivies pour pouvoir mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins des trafics, une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et Hendaye sur la base du scénario 3. Il s'agit en l'occurrence, d'une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, passant par l'est des Landes. Une ligne nouvelle, mixte, sera réalisée pour permettre la circulation des trains de marchandises et de voyageurs entre Dax et la frontière espagnole, connectée à l'« Y basque ».

■ Les études relatives au scénario 3 intégreront la réalisation d'un tronçon commun entre la LGV Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne afin de minimiser les impacts sur les territoires traversés.

■ Parmi les fonctionnalités qui devront être prises en compte, RFF indique qu'il faudra réaliser les raccordements avec les lignes existantes vers Pau et au nord et au sud de Dax.

■ RFF précise surtout que, pour répondre à certaines attentes, seront étudiées, dans le cadre d'un partenariat financier à mettre en place, les adaptations de tracé, notamment au sud de Mont-deMarsan, et que des infrastructures nouvelles sont envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre en cohérence avec l'évolution à long terme du réseau ferroviaire.

Porte ouverte sur l'Aragon ?

Ainsi Réseau Ferré de France prend-il en compte les vœux exprimés par BAP ainsi que par tous les acteurs politiques et économiques du Béarn, réclamant avec insistance le scénario 3, mais sans pour autant se prononcer pour le principe d'un scénario 3 bis, c'est-à-dire, le concept d'un barreau plus direct depuis le sud des Landes, dont l'avantage serait considérable pour les Béarnais comme pour les Bigourdans puisqu'il mettrait Pau à trois heures de Paris.

RFF indique à ce même chapitre que les adaptations de tracé devront être « en cohérence avec l'évolution à long terme du réseau ferroviaire ». Le conseil d'administration de RFF n'en dit pas plus, mais on peut supposer qu'il laisse, de fait, la porte ouverte au projet d'une éventuelle connexion directe avec le réseau ferroviaire espagnol, à la hauteur de l'Aragon. De l'autre côté des Pyrénées, tout est réalisé, en tout cas, notamment à Saragosse, pour



Sur le site de Plaza à Saragosse, les Espagnols réalisent un impressionnant réseau ferroviaire. (Photo JLD)

que les lignes à grande vitesse multi-modales, qui monteront très bientôt jusqu'au pied des Pyrénées, puissent traverser le massif dans sa partie centrale, au moyen d'un tunnel ferroviaire à basse altitude, dans le but de soulager les passages littoraux sur-encombrés.

Les Aragonais, eux, ne sont pas décidés à attendre trente ans pour que soit étudié ce projet auquel on comprend qu'ils soient très attachés.



Le cahier d'acteur

A l'occasion du débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, BAP a donné son point de vue argumenté. Un cahier d'acteur a été réalisé par la commission qui a reproduit la contribution de notre association. Les personnes intéressées souhaitant prendre connaissance de ce cahier d'acteur peuvent s'en procurer un exemplaire au siège de BAP, 21 rue Louis Barthou 64000 Pau.

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'ADHESION

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 2007/2008.

- de **16 euros** pour les particuliers
- de **32 euros** pour les associations
- de **160 euros** pour les entreprises

Des espoirs mais bien des dossiers restent ouverts

Par la faute des aiguilleurs du ciel, en grève ce jour-là – le 12 avril 2007- et faute d'avoir un TGV qui fasse le trajet Paris-Pau en... trois heures, les dirigeants de la société concessionnaire A'liénor n'ont pu descendre à temps en Béarn pour présenter un topo sur le projet d'A65 et leur propre organisation. Cet exposé très attendu par tous les participants de l'assemblée générale de BAP a été présenté quelques jours plus tard à la CCI (lire par ailleurs).

Pour fâcheux qu'il ait été, ce contre-temps n'a pas nui à l'ambiance de la réunion statutaire présidée par Jean-Pierre Mariné. Le président de BAP, sans faire de triomphalisme, car il reste beaucoup à faire pour que le Béarn soit désenclavé en direction du nord comme du sud, s'est réjoui surtout de voir que le dossier de l'autoroute Langon-Pau était sur la bonne voie. On peut également nourrir de bons espoirs pour la nouvelle liaison Pau-Oloron.

Il y avait une bonne chambrée réunie dans la salle Navarre du parc des Expositions de Pau. On remarquait la présence de plusieurs élus dont Martine Lignières-Cassou, députée, laquelle, au cours de son intervention a reconnu « que la rapidité d'accès aux territoires était un facteur de richesse » tout en faisant part de ses préoccupations environnementales qui « vont devenir de plus en plus fortes. Le trafic des marchandises deviendra difficile. C'est pourquoi je ne crois pas qu'il faille tirer un trait sur le Pau-Canfranc. Il faudra bien que cette liaison ferroviaire se fasse ».

En prologue, Hubert Buchou, président d'honneur de BAP, a rappelé la genèse de la réalisation du tunnel du Somport et insisté sur la représentation unitaire des forces politiques et socioéconomiques, dont BAP est l'illustration. Cette représentation laquelle s'est exprimée à plusieurs reprises pour alerter l'opinion et le pouvoir, sur la nécessité de doter notre région des infrastructures dont elle a le plus grand besoin.

A65 : ne pas relâcher l'effort

Le point a été fait par Jean-Jacques Boisserolle sur tous les projets suivis par BAP.

Le secrétaire général adjoint qui présentait le rapport d'activités en l'absence de Josette Journaux, a fait remarquer que l'année écoulée avait été très riche en événements, BAP pouvant engranger les premiers succès tangibles de ses interventions soutenues.

Ainsi, en ce qui concerne l'A65 le souhait d'une concession totale de Pau à Langon a été réalisé. Ce n'était pas gagné d'avance. Les discussions sur les échangeurs ont permis d'en obtenir un à Garlin. L'avis positif de la Commission d'enquête dont le travail a été remarquable a permis au Ministère de donner le feu vert au projet, après avis conforme du Conseil d'État. Cela dit, il ne faut pas que BAP relâche ses efforts, si l'on veut que l'ouverture totale de l'autoroute A65 se fasse en octobre 2010, avec une première mise en service des 2 extrémités en avril 2010.

Bordeaux-Espagne : pour le projet 3bis

Indépendamment de la poursuite de l'indispensable modernisation de la RN 134 entre Pau et le tunnel du Somport, dont l'association fait désormais sa priorité, BAP s'est préoccupé d'un autre dossier très important : le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne. À l'occasion du débat public engagé, BAP a ranimé sa commission ferroviaire afin de préparer un cahier d'acteur. Très vite l'émergence d'un scénario 3bis – passage de la ligne à l'est des Landes et réalisation d'un barreau desservant le Béarn et la Bigorre - a conduit l'association à multiplier les contacts. Enfin lors d'une réunion de synthèse programmée à Bordeaux, le représentant de BAP, seul disponible et s'exprimant donc au nom des élus et institutions du Béarn, est intervenu pour défendre le projet 3bis.

Jean-Jacques Boisserolle a rappelé également que, pour le suivi de tous ces dossiers BAP avait eu de nombreux contacts avec les responsables aquitains et départementaux de l'Équipement et de divers élus béarnais, notamment Jean-Jacques Lasserre, président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques dont il faut souligner l'action volontariste en faveur des dossiers de désenclavement de notre région.



L'assemblée a approuvé les rapports. (Photo BAP)

Les Espagnols toujours pas contents

Le secrétaire général adjoint de BAP a souligné également dans son rapport d'activité la qualité des relations avec les Aragonais dont la colère ne s'apaise pas en raison de l'attribution des responsables politiques français pour améliorer les traversées routières et ferroviaires des Pyrénées. En 2008, se tiendra à Saragosse une exposition internationale ayant pour thème l'eau. Hélas! les problèmes de route ne seront pas résolus. Il ne pouvait pas, enfin, ne pas évoquer le succès

du site Internet, régulièrement mis à jour, la parution du bulletin d'information et les newsletters

Le succès de BAP fait école et suscite des vocations, que ce soit pour la bretelle de Barcelonne-du-Gers, le scénario 3bis du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, l'amélioration de la RN 21 Limoges-Tarbes ou encore la Transnavarraise Pampelune-Salies. Un cocktail convivial a clôturé l'assemblée après l'ultime intervention d'un fabricant de... sonnailles, plein de verve et de conviction communicative.

Le nouveau conseil d'administration de BAP :

Philippe AGEST Président du Centre des Jeunes Dirigeants
Michel BARON ancien président départemental du syndicat CFE-CGC
Philippe BÉZIER ancien directeur général de LINDT
Henri BIES PERE Représentant du Groupe Euralis
Jean-Jacques BOISSEROLLE Président de l'Union départementale CFTC
Alain BOY représentant la Chambre de Métiers des PA
Michel BRAU Ancien Président de la CCI Pau Béarn
André BROUDEUR directeur - MESSIER DOWTY
Philippe COY Président du Syndicat des Buralistes 64
Pierre DAVEZIES Ancien Directeur de la Chambre d'Agriculture des P.A.
Philippe DEHECQ représentant l'Association Béarn Bigorre Aragon Navarre
Didier DOMINGUE représentant l'Automobile Club Basco-Béarnais

François DOUMECQ Président départemental du syndicat CFE-CGC
François du CLUZEL ingénieur honoraire Pont-à-Mousson
Marianne DUCAMP consultant marketing industriel
Guy ESTRADÉ Premier vice-président de la Chambre d'Agriculture des PA
José GOMES Gérant de Société à Gan
Jean-Michel GUILLOT ancien chef de l'agence départementale de Sud-Ouest
Maryse FOURCADE représentante UD CFTC
Charles HOURS viticulteur à MONEIN
François HUN représentant l'UIS-CFDT du Béarn
Gérard JAIME expert-comptable Audit Sud Conseil
Josette JOURNAUX ancien Directeur Gestion Privée Crédit Lyonnais
Henri LABOURDETTE retraité Cadre commercial agro-fournitures

Pierre LAGUILHON chef d'entreprise à Beuste
Jean-Michel LAMAISON architecte urbaniste
Jean LASSALLE Député-Maire de Lourdiols, conseiller Général du canton d'Accous
Jean-Pierre MARINÉ horticulteur à St Laurent Bretagne
Jean-Marc MORALES Représentant du Groupement des Transporteurs routiers du Béarn
Lucien MURAT ancien expert immobilier
Robert PAILLASSA ingénieur, ancien directeur de la technopole Hélio parc
Philippe OSINIRI retraité
Maïté POTIN responsable filière à la Chambre d'Agriculture
René ROSE Maire de Borce et Président de la Communauté de Communes Vallée d'Aspe
Pierre SAUBOT ingénieur-vigneron
Hervé TURPIN Responsable Service Promotion & Formalités – CCI Pau Béarn

Trois nouveaux administrateurs

L'assemblée a renouvelé un tiers du conseil d'administration et a enregistré l'arrivée de trois nouveaux administrateurs, élus à l'unanimité. Il s'agit de :

- Henri Bies-Péré, représentant le groupe Euralis
- Philippe Coy, pdt du syndicat des buralistes 64
- José Gomes, gérant de société à Gan



Le Bureau :

Président : Jean-Pierre MARINÉ
Président d'honneur : Hubert BUCHOU
Premier Vice-Président délégué : Robert PAILLASSA
Deuxième Vice-Président : Michel BRAU

Secrétaire Général : Josette JOURNAUX
Trésorier : Gérard JAIME
Secrétaire Général adjoint : Jean-Jacques BOISSEROLLE
Trésorier adjoint : Hervé TURPIN
Membre : Philippe COY

Membre : Lucien MURAT
Animateur commission A65 : Philippe BÉZIER
Animateur commission Haut-Béarn : François DU CLUZEL
Animateur commission Information/communication : Jean-Michel GUILLOT

Saragosse au top européen

LE BÉARN SAURA-T-IL PROFITER DES RETOMBÉES DE LA DYNAMIQUE ARAGONAISE OU LAISSERA-T-IL CETTE CHANCE À MIDI-PYRÉNÉES ?

A quelques mois de l'Exposition Universelle (14 juin-14 septembre 2008), Saragosse, 700.000 habitants, est en pleine effervescence. Outre cet événement, se déploie aux portes de la ville, un pool de traitement logistique des marchandises dont l'envergure est telle qu'il est un des plus importants du genre en Europe. La « force de frappe » de ce macro-complexe l'associe sur un même site à trois modes de transport : la voie aérienne, le réseau autoroutier, le trafic ferroviaire. Tout ici respire le gigantisme. Lors de sa visite, le 3 avril 2007, une forte délégation de BAP, conduite par son président Jean-Pierre Mariné, a pu une nouvelle fois constater que nos voisins aragonais chaussent leurs bottes de sept lieues pour accélérer leurs différents chantiers. Les Béarnais, salués par leur fidèle ami Antonio Tomé, ancien député des Cortès, ne pouvaient souhaiter meilleurs guides en la personne de José Luis Abad Martinez, conseiller sur le projet de ligne à haute vitesse auprès du gouvernement aragonais, Natalia Blazquez de Fundacion Transpirenaica et Rebeca Labara Anson, chargée des relations transpyrénéennes à la CCI de Huesca. Accueil chaleureux sous le signe de la convivialité et d'une étonnante disponibilité, qui a permis aux Béarnais de découvrir les chantiers en cours. Et quel spectacle ! « Incroyable », « immense », « fascinant », les superlatifs collent à la réalité.

Un pool logistique ultra dimensionné

Trois sites s'ouvrent devant nous : D'abord l'aéroport, en pleine modernisation, qui connecte les principales capitales entre elles. Il est ouvert 24 heures sur 24 aux meilleurs avions de fret au monde. À noter une toute nouvelle liaison avec Toulouse, qui en dit long sur les intentions de l'Aragon avec... Midi-Pyrénées.

Ensuite « Plaza » ainsi nommée, pour identifier sur une étendue de plus de 12 millions de mètres carrés, la plateforme logistique de Saragosse, qui devient une des plus grandes d'Europe. Déjà, une centaine d'entreprises, comme Inditex, la marque de distribution de Zara, s'y installent. Elles pourront réceptionner leurs marchandises venant du monde entier, les stocker, puis travailler à leur conditionnement pour les redistribuer à leurs clients dans toutes les directions. De ces espaces jusqu'alors désertiques a surgi



Une réalisation impressionnante. (photo J.-L.D.)

une véritable ville de hangars, entrepôts, halles, remarquablement urbanisée et desservie par un réseau routier approprié.

« Plaza » a pour vocation d'apporter aux chaînes de distribution, opérateurs logistiques et entreprises de transport, la fonctionnalité et l'efficacité optimum, y compris les services. Tout y est prévu pour accueillir les usagers (4240 personnes actuellement, 14.000 dans les tout prochains mois) : ateliers de réparations, centre de télécommunica-

outre, sa zone d'influence jusqu'à la Rioja et la Navarre constitue un couloir économique à forte potentialité. On trouve autour d'elle dans un rayon de 300 kilomètres quelques-unes des zones les plus prospères d'Espagne : Madrid, Bilbao, Barcelone, Valence.

Le soutien inconditionnel d'institutions comme le gouvernement de l'Aragon et la mairie de Saragosse, ainsi que les principales entités bancaires Caja et Ibercaja, chacune contribuant à la

l'unité de vue, l'envie d'entreprendre, éloigner le doute, aller de l'avant. »

Avec l'Expo universelle 2008, plus communément appelée « Expo Agua » en référence à son thème principal « Eau et développement durable » ce sera la cerise sur le gâteau. Sept millions de visiteurs y sont attendus. Parmi les particularités du lieu, il faut retenir la création d'un pavillon-pont qui enjambrera l'Ebre. (Une forte crue du fleuve comme on n'en avait pas connu depuis 50 ans, ne nous a pas permis d'y accéder).

Sans établir de comparaison avec la puissance économique et l'ampleur des infrastructures de nos voisins, le président de BAP n'en rappelle pas moins qu'à son échelle le Béarn ne manque pas d'atouts pour abattre ses propres cartes. Il existe ici un savoir-faire que l'on retrouve sur le complexe de Lacq, l'aéronautique, la présence de grandes sociétés qui sont des donneurs d'ordre de niveau mondial. Le développement de l'aéroport Pau-Pyrénées et l'ouverture de l'A 65 Pau-Bordeaux que l'on voit enfin poindre à l'horizon 2010, contribueront à désenclaver le Béarn.

Quant à nos voisins aragonais ils sont formels : « La balle est dans votre camp. Bientôt, de Saragosse au Somport nous aurons une route express à quatre voies. Désolés mais vous n'avez rien fait de votre côté. Faites pression sur Paris pour rendre praticable la RN 134 dans toute la traversée de la vallée d'Aspe et hâter la réalisation du projet de traversée ferroviaire sous les Pyrénées au plus près de Pau. C'est ce que nous souhaitons. ».

BAP en est convaincu. Si Saragosse continue à vouloir se rapprocher du Béarn au regard des liens historiques qui les unissent, sa dynamique ne s'arrêtera pas là. Déjà les Aragonais font les yeux doux à Midi-Pyrénées. Ce rapprochement est significatif. Laissera-t-il insensibles les pouvoirs publics, l'Aquitaine et le Béarn ? On n'ose y croire.



La délégation de BAP sur la plateforme logistique. (photo J.-L.D.)

tions, hôtels, restaurants, cinémas, terrains de sports et de loisirs, etc.

Enfin, la plateforme intermodale de fret ferroviaire essentiellement par containers. Seize voies se répartissent d'ores et déjà au milieu des poteaux portant les caténaires. Certains trains débarqueront jusqu'à l'intérieur des entrepôts. Un parc de feroutage est prévu et l'AVE espagnol à grande vitesse, caracole dans ce décor de voies tous azimuts – le double écartement européen et ibérique y est compatible – comme pour témoigner que l'on est entré ici dans un autre siècle !

Grâce à sa position stratégique et à l'arc qu'elle forme avec Toulouse et Bordeaux, la capitale de l'Aragon se convertit en la meilleure voie de connexion avec le reste de l'Europe. En

création d'une société anonyme, gérante de cette entreprise, sont les moteurs de cet ambitieux projet logistique.

« La balle est dans votre camp »

Sur le chemin du retour Jean-Pierre Mariné reprend à son compte le vieil adage selon lequel « Il n'y a pas de problème, il n'y a que des solutions ». « Les Espagnols nous l'enseignent, dit-il. Ce n'était pas évident de créer cette plateforme. Ils l'ont fait. Ils ont réussi à associer la détermination des collectivités aragonaises au réalisme des banques locales. Enfin, leur objectif vise à promouvoir des activités logistiques grâce à des infrastructures de haut niveau, ce qui est un choix prometteur d'avenir. Au fond ce que nous enseignent nos voisins c'est