



Avec nos meilleurs vœux
pour l'année 2008

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

Grenelle de l'Environnement

Il faut sauver la liaison routière Pau-Oloron- Somport

Le Grenelle de l'Environnement met en évidence des enjeux cruciaux pour l'avenir de notre planète, en proposant en particulier de faire chuter la production de CO₂. BAP souscrit à ses grands principes en apportant sa propre contribution dans le domaine ferroviaire. Pour autant, il ne faudrait pas que des dispositions trop drastiques contraignent les indispensables projets d'aménagements routiers entre Pau et le Somport.



Le Grenelle de l'Environnement fait surtout la part belle au ferroviaire. (photo Ministère du Développement et de l'Aménagement Durables)

Il s'est passé, au mois de septembre, un événement socio-politique d'une indiscutable importance : le Grenelle de l'Environnement. Comment ne serions-nous pas d'accord avec la quasi-totalité des décisions engendrées par ce forum de réflexion national qui vise à nous faire participer, à notre niveau hexagonal, au sauvetage de la planète Terre et à revoir, dans cette optique, certains de nos modes de vie?

On ne peut plus effectivement continuer à gaspiller nos ressources fossiles et à balancer dans l'atmosphère des tonnes de CO₂, même si en France, nous pouvons considérer que nous sommes plutôt sages puisque nous n'émettons, toutes sources confondues, que 1,4 % du gaz carbonique produit par les Terriens.

Il faut donc prendre des mesures cohérentes, efficaces, de nature à renverser certaines tendances. Nous ne nous

appesantirons pas ici sur le sort à réserver aux OGM, aux produits phytosanitaires ou à la rénovation thermique des bâtiments publics. Ce qui nous intéresse surtout, nous à BAP, c'est la question des transports. Vaste sujet.

Nul ne conteste, dans ce domaine, qu'il faille chercher à diminuer la production de CO₂ par tout ce qui roule, tout ce qui vole et accessoirement tout ce qui navigue. Et qu'il soit logique de penser à viser en premier lieu les camions, considérés, à tort ou à raison, comme les plus vilains pollueurs qui soient. Et en second lieu les automobiles dont le nombre ne cesse de croître (notamment dans les pays connaissant un fort développement).

Freiner la prolifération des camions, oui

Certains exégètes politiques et « ayatollahs environnementalistes » sont convaincus qu'en arrêtant de construire

des autoroutes et des liaisons routières modernisées, on freinera la circulation, et des camions, et des voitures. Il ne faut pas rêver. On ne se débarrassera pas aussi aisément de l'automobile parce qu'elle représente un formidable instrument de liberté pour nos chers concitoyens dont l'attachement à leur véhicule à moteur est devenu viscéral depuis plus d'un demi-siècle.

En revanche, on peut imaginer que la hausse continue et irréversible du coût du carburant agira plus sûrement que la construction des autoroutes sur la diminution du gaz à effet de serre. En attendant que soit mise au point la pile à combustible qui pourrait bien, si on arrive à domestiquer l'emploi de l'hydrogène, résoudre le problème des moteurs polluants.

Pour ce qui est des camions, le problème ne se pose pas de la même manière. Il est impossible,

Attendre, attendre, attendre...

Tous ceux, au plus haut niveau du pouvoir exécutif – le gouvernement – comme à celui de la hiérarchie intermédiaire – les directions interrégionales et régionales de l'Équipement – qui ont entre leurs mains le destin des infrastructures routières de l'Hexagone sont actuellement en état... d'hibernation.

Vous n'êtes pas sans avoir remarqué, comme nous, que tout se passe, depuis deux mois, comme si le « Grenelle de l'Environnement » avait anesthésié, tétanisé, endormi, mieux que n'importe quelle rigueur hivernale, tout le gotha politico-administratif, habituellement opérationnel en toutes saisons.

Pour comble de malheur, ce phénomène climatique ponctuel – mais peu spontané – se conjugue avec une conjoncture électorale, programmée, elle, de longue date: les élections municipales et cantonales prévues en mars 2008. Ce sont, semble-t-il, les consultations mêmes dont il faut toujours redouter les résultats et leurs incidences ultérieures sur d'autres scrutins. Donc prudence. Et la prudence, en l'occurrence, cela veut dire: on ne bouge pas, ni d'un côté politique ni de l'autre, en tout cas le moins possible, de crainte d'indisposer le corps électoral. D'autant que les routes, c'est bien, n'est-ce pas ? un sujet qui peut attendre.

Attendre, attendre, toujours attendre. Comme si l'État français, n'avait pour doctrine, concernant les opérations routières dont il a la maîtrise d'ouvrage, que celle qui consiste à agir avec lenteur, souvent par à coups, progressant par petits sauts de puce, au gré de ses humeurs politiques ou idéologiques, au gré de l'énergie financière qu'on injecte de façon parcimonieuse dans le moteur des maîtres d'œuvre; en prenant le temps, tout le temps qu'il faut, et même plus si c'est nécessaire, pour engager et pour achever ses programmes.

Les exemples ne manquent pas: la nationale 10 dans les Landes qui devait être transformée en autoroute en 2003 n'a toujours pas fait sa mutation en 2007. L'opération de mise à deux fois deux voies de la même Nationale 10 entre Bordeaux et Poitiers, engagée au début des années 80, n'est toujours pas achevée. Et l'on ne parle pas des exemples caricaturaux des déviations de Gan et de Bedous...

Il est vrai que l'Etat n'a pas le même souci de rentabilité, immédiate, que celui qu'ont les sociétés auxquelles il a concédé la réalisation et l'exploitation des infrastructures à péage... Time is money!

Un adhérent de BAP, ces derniers jours, s'étonnait, sur un ton candide, devant un cadre de services d'État de l'Équipement, de voir qu'il fallait compter huit ans pour réaliser la déviation d'Aire longue de 8 km alors qu'il n'en faudrait que deux et demi à A'liénor – planning annoncé – pour construire les... 140 km d'autoroute entre Langon et Pau.

On n'est pas, à l'évidence, sur la même longueur d'onde.

Il y a là, pour le citoyen de base, un vrai sujet d'étonnement et de réflexion. Mais hélas! pas vraiment un motif à sourire...

Pages 4 et 5
DOSSIER SPÉCIAL
SUR LE FERROVIAIRE

dans l'immédiat, de les faire disparaître de nos itinéraires routiers en raison du rôle essentiel qu'ils jouent dans les échanges économiques. Mais il est possible, sans aucun doute, d'en freiner la prolifération si l'on parvient à basculer le fret sur d'autres modes de transports, le maritime et le ferroviaire qui, eux, présentent l'avantage d'envoyer dans l'atmosphère peu ou pas de gaz carbonique.

Geler des projets vitaux, non

Tout ce qui pourra être fait pour limiter la nocivité des véhicules routiers, est donc souhaitable. À condition de rester réaliste. Le principe édicté selon lequel « les nouvelles infrastructures routières et autoroutières seront limitées à la résolution des problèmes de sécurité et de congestion » est incomplet puisqu'il ne fait pas mention de la sauvegarde des intérêts économiques. Or, si l'on prend le cas de la liaison routière Pau-Oloron qui figure sur le listing des nouvelles infrastructures à réaliser, le facteur économique est l'argument majeur qui plaide pour la réalisation de ce projet. C'est un formidable bassin d'emplois qu'il faut absolument désenclaver pour pérenniser la vitalité industrielle du Haut-Béarn. C'est aussi, évidemment, un important défi qu'il faut relever sur le plan de la sécurité. L'actuelle RN 134 Pau-Oloron, de par sa configuration, est l'une des plus meurtrières du territoire. Et l'on ne parle pas, autre argument, de la congestion congénitale de la section de RN 134 entre Jurançon et Gan qu'il est impossible de soigner sur place.

Trois arguments très forts qui militent donc en faveur de ce projet auquel BAP est très attaché car il conditionne l'avenir du Béarn, tout comme l'autoroute Langon-Pau dont la construction va bientôt débuter et la liaison Oloron-Somport, qui elle est en totale déshérence.

Pour ce qui est de l'autoroute A65 Langon-Pau, personne n'ose croire

que le gouvernement commettra l'erreur de la remettre en question. Ce serait démolir bêtement un projet qui a fait l'objet d'un vrai consensus politique et dont l'utilité ne se discute pas, que ce soit sur le plan de l'aménagement du territoire comme sur celui de la sécurité et de l'impérieuse nécessité de désenclaver le Béarn et le cœur des Pays de l'Adour. Peut-on rompre un contrat de concession aussi lourd que celui qui lie l'État à la société A'liénor, laquelle a déjà entrepris un travail considérable sur le terrain ?

Vallée d'Aspe : question de morale, aussi

Nul n'osera prétendre enfin que la modernisation et la sécurisation de la RN 134 en vallée d'Aspe ne sont pas impératives elles aussi pour toutes les raisons que nous n'avons cessé de développer dans ce journal depuis huit ans. L'État se doit de parachever l'aménagement qu'il a commencé il y a une vingtaine d'années, ne serait-ce que pour se mettre en règle, sur le plan moral, vis-à-vis de l'État espagnol, et qu'il fait traîner lamentablement.

Cette opération doit se poursuivre dans le cadre des nouveaux plans de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI) institués depuis un an et qui, curieusement, n'ont toujours pas donné lieu à la moindre avancée. Or il s'agit en l'occurrence de débloquer plusieurs centaines de millions d'euros pour achever le programme.

En la circonstance, si rien ne bouge, ni pour la vallée d'Aspe, ni pour la Pau-Oloron, c'est parce qu'on attend que le CIADT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) se prononce sur l'opportunité des opérations à venir.

Le CIADT devait se réunir fin décembre. Aux dernières nouvelles cependant, il ne se réunira qu'après les élections municipales et cantonales de mars !

Vous connaissez sans doute le Paradis perdu. Ici, c'est plutôt l'enfer du temps perdu qu'on nous propose. Un scénario à pleurer.

Autoroute A65 Langon-Pau

La présentation du tracé et de ses incidences

LE GIE (GROUPEMENT D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE) A 65, PILOTÉ PAR EIFFAGE TRAVAUX PUBLICS, CHARGÉ PAR LE CONCESSIONNAIRE A'LIÉNOR DE CONSTRUIRE L'AUTOROUTE LANGON-PAU, A MULTIPLIÉ DURANT LES MOIS DE NOVEMBRE ET DÉCEMBRE LES RÉUNIONS PUBLIQUES DANS DIFFÉRENTS LIEUX ÉCHELONNÉS SUR LE PARCOURS DE L'OUVRAGE AFIN DE PRÉSENTER LE TRACÉ - FINALISÉ À 95% - DANS LE DÉTAIL AINSI QUE LES ADAPTATIONS RETENUES SUITE AUX PREMIÈRES OBSERVATIONS.



(photo A'liénor)

Beaucoup de monde, comme ici à Aire-sur-l'Adour, a assisté aux réunions du GIE A65.

Directeur technique du GIE A65 Bruno Becker et Thierry Pommelet, directeur technique d'A'liénor accompagnés d'une pléiade d'ingénieurs et techniciens aptes à répondre à toutes les questions, sur le foncier, la protection de l'environnement et des cours d'eau, les ouvrages hydrauliques, les rétablissements de communications, les terrassements, les protections acoustiques, les aménagements paysagers, etc. ont mené la discussion en détaillant, secteur par secteur, le projet et ses incidences.

Les particuliers, mais aussi les élus ont pu ainsi s'informer précisément de ce que sera l'emprise de l'ouvrage, des procédures de remembrement et des caractéristiques de la construction. Celle-ci implique que 14 millions de mètres cubes devront être déplacés d'ici 2010, que 150 ouvrages d'art dont 14 ouvrages non courants soient réalisés et qu'il y ait 2 millions de tonnes d'enrobés à mettre en œuvre. Cela sans parler des aires de repos et de services, des installations de péage et des équipements d'exploitation, de signalisation et de sécurité. Entre 750 et 1 000 personnes vont être mobilisées pour construire l'autoroute.

À chaque réunion, - il y en a eu 17 - les représentants du GIE A65 insistent sur le calendrier de l'opération - le planning est très ambitieux puisque l'autoroute doit être livrée en 2010 - sur la conception multicritères du projet, sur ses différentes phases ainsi que sur les études, souvent complexes, menées pour que soient respectés les milieux humains et naturels, y compris le patrimoine archéologique.

Chaque réunion a accueilli plusieurs dizaines de personnes. On n'en comptait pas moins d'une soixantaine à Lescar et jusqu'à 160 à Aire-sur-l'Adour. Dans l'ensemble, ces réunions se sont fort bien déroulées, même s'il y a pu avoir ça et là des interrogations ou observations de certains riverains pas toujours prêts à bien accepter les perturbations que le projet peut être amené à causer.



© C. P. BAP

Pour en savoir + legrenelle-environnement.gouv.fr/grenelle-environnement/

Le nœud autoroutier de Lescar



© LCI pour BAP

- Le nœud autoroutier de Lescar (notre plan) montre que l'A65 sera construite en remblai pour franchir la RD 945 (Lescar -Sault de Navailles) et l'A64. Cet ouvrage utilisera 34,5 hectares sur la commune de Lescar et 31 hectares sur la commune de Poey-de-Lescar
- Près de Lescar, une carrière devra être ouverte sur une superficie de 33 hectares dont 24 seront creusés afin d'y prendre 500 000 m³ de terre
- Les aires de repos de Poey-de-Lescar de chaque côté de l'A64 devront être supprimées pour permettre de réaliser le nœud autoroutier.
- A Lescar, plusieurs intervenants se sont inquiétés de savoir pourquoi n'était pas présenté en même temps que le nœud autoroutier des Lescar (jonction de l'A5 et de l'A64 et plus tard de l'A650 Pau-Oloron), le diffuseur également prévu sur l'A64, non loin de là, plus à l'est. On sait que ce diffuseur est nécessaire pour accéder d'une part à la rocade nord ouest de Pau et à l'aéroport Pau-Pyrénées à Uzein. MM. Pommelet et Becker ont répondu que ce diffuseur sur l'A64 ne relevait pas de la compétence d'A'liénor et qu'il était à la charge des ASF (Autoroutes du Sud de la France) concessionnaire de l'A64.

Pour en savoir + www.a65-alienor.com

■ SUR LE TERRAIN

Eric Sartheaux, responsable de la concertation: « entretenir des relations de confiance »

Et la concertation sur le terrain, comme se passe-t-elle? « Globalement, l'autoroute est bien acceptée. On peut dire que ça se passe bien. Mais à une condition: que cette concertation se fasse en continu », confie Eric Sartheaux qui, au sein du GIE A65 est chargé, précisément de veiller, à ce que les rapports entre son groupement - émanation de la société concessionnaire A'Liéonor - et les riverains concernés par le passage de l'ouvrage, se déroulent dans le meilleur climat possible.

Eric Sartheaux est un professionnel aguerri. Ce n'est pas la première autoroute à la construction de laquelle il participe. L'expérience qu'il a de ce type d'opération, susceptible parfois de créer des traumatismes, - une infrastructure autoroutière est forcément « impactante » -, l'a conduit à mettre en œuvre les procédures nouvelles qu'A'Liéonor a souhaité développer pour cette opération.



Eric Sartheaux, au centre, discute d'aménagements particuliers à réaliser dans la commune de Bournos en compagnie du maire, Jean Barrus et de son premier adjoint, Joël Barrus. (Photo BAP)

Pour répondre au mieux aux interrogations, c'est toute une équipe pluridisciplinaire qui entre en action sur le terrain. Une première en France! Il n'y a plus comme naguère, les concepteurs et chargés d'études d'un côté et les responsables des travaux de l'autre. Les uns et les autres tra-

vailent aujourd'hui en symbiose.

« Il faut être à l'écoute, être attentif aux demandes et questions posées, entretenir des relations de confiance avec le voisinage en permanence, informer les gens et les rassurer. Fini le temps où l'on passait et l'on expliquait après », insiste Eric Sartheaux.

Pour cela, il est indispensable que « l'information circule en direct, en interne, au sein d'une équipe intégrée ». Sur le terrain, les ingénieurs et cadres du GIE A65 fonctionnent avec une grande souplesse.

« Il faut agréger les thèmes et les pondérer ». D'un endroit à l'autre,

les problèmes diffèrent: ici, il faut régler un problème foncier, là se préoccuper de l'acoustique, ailleurs, voir comment répondre à une question de drainage ou d'irrigation, et puis aussi ne pas oublier d'intégrer le mieux possible l'autoroute dans le paysage.

L'aménagement sur place : « une fausse bonne idée »

Lorsque nous avons présenté, il y a bientôt deux ans, Les arguments militant en faveur d'une autoroute concédée entre Langon et Pau, nous avons mis l'accent sur les inconvénients majeurs qui s'attachent aux opérations de mise à deux voies de routes nationales sur place que proposent encore aujourd'hui des associations d'opposants à l'autoroute Langon-Pau.

Afin de repousser une fois pour toute cette argumentation qui témoigne d'une évidente méconnaissance des réalités, nous reprenons les propos développés par Jean Marieu, géographe urbaniste, professeur émérite à l'université de Bordeaux, dans un entretien paru dans le numéro spécial Pyrénées Eco publié récemment par le groupe Sud Ouest:

« C'est une fausse bonne idée: les aménagements de l'existant sont souvent plus pénalisants que ceux des voies nouvelles car, au final, ça coûte plus cher, ça détruit la plupart des agglomérations que l'on contourne par l'arrière qui n'est pas fait pour ça. Il y a 20 ans, une de mes missions était de savoir s'il fallait ou non une adaptation de l'itinéraire routier existant entre Bayonne et Peyrehorade. On a été confronté à un nombre incalculable de difficultés: contournements; fractures, événements de quartiers, impact patrimonial. C'était un désastre, surtout pour les petites villes traversées. Au final, ça ne s'est pas fait et on a heureusement choisi pour l'A64 un tracé entièrement neuf. A contrario, une autoroute peut être un modèle d'insertion dans l'espace naturel et urbain: ça ne casse ni le paysage ni la vie des villes, si l'itinéraire est bien choisi. Par exemple, sur le dossier de l'A65, les obligations du concessionnaire en matière d'aménagement paysager sont drastiques ».

Voici qui est très bien dit. On pourrait ajouter à ce propos un argument particulièrement éloquent lui aussi: tous les exemples d'aménagement sur place montrent qu'il faut trois à quatre fois plus de temps pour réaliser l'opération confiée aux services de l'État...

ON NE PLAISANTE PAS AVEC LA LOI SUR L'EAU Cent personnes ont planché sur les problèmes hydrographiques



Sandrine Chotard, Jean-François Vidor Daudet Ranaivoson, Françoise Rigabert ont animé ce travail sur l'hydrographie

Nul ne peut imaginer, à moins d'y être plongé par responsabilité professionnelle ou administrative, ce que peuvent représenter toutes les dispositions relatives à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 qui régissent de façon draconienne les projets d'infrastructures autoroutières.

Dans le but de se préparer aux exigences de cette loi qui a donné lieu cet automne à une enquête publique dont les conclusions seront connues prochainement, le GIE A 65, a réalisé des études hydrogéologiques détaillées.

L'objectif de ces études est d'assurer la préservation des écosystèmes aquatiques, des zones humides, la protection et la restauration de la qualité des eaux. Pour mener à bien

ce travail, une équipe forte d'une centaine de personnes a œuvré pendant une année pour définir toutes les mesures à prendre pour la localisation des aménagements hydrauliques, dans le respect des zones Natura 2000, là où elles sont en vigueur. Il faut savoir qu'il n'y aura pas moins de 15 viaducs à réaliser et 4 types d'ouvrages hydrauliques, l'autoroute ne devant pas faire barrage à l'écoulement des eaux - le critère de base étant les crues centennales.

Il faut également prévoir la protection des zones humides avec leur végétation spécifique et leurs petites bêtes (écrevisses, cistudes, vison d'Europe, etc.) et prendre toutes les mesures propres à empêcher toute pollution. C'est ainsi que des bassins sont prévus pour piéger d'éventuelles pollutions, de même que des bassins de confinement tous les deux kilomètres.

Il convient également de prévoir des dispositifs à mettre en œuvre pendant la durée du chantier et tenir compte qu'il faudra beaucoup d'eau pour les terrassements : 3 347 000 M³ d'eau seront nécessaires.

L'étude a été conduite sur les 52 communes traversées par l'autoroute mais en réalité sur quatre grands secteurs hydrographiques : la vallée du Ciron, la vallée de la Midouze, puis le secteur du Midou et du Ludon et enfin la vallée de l'Adour au sud.

Ce travail, le premier engagé avec une telle ampleur se traduit par un ouvrage de 7000 pages contenu dans 6 valisettes. Chaque dossier pèse la bagatelle de 50 kg, les 125 exemplaires représentant 6 tonnes de papier pour un coût d'édition de 75 000 euros.

Et si la TCP passait par le... Béarn ?

AU MOMENT OÙ SE DESSINE UN IMPORTANT VIRAGE EN VUE DE RANIMER ET DE DÉVELOPPER LES LIAISONS FERROVIAIRES, BAP RÉFLÉCHIT POUR SA PART À CE QUE POURRAIENT ÊTRE LES INFRASTRUCTURES DE CE TYPE ENTRE L'ESPAGNE ET BORDEAUX VIA PAU. IL Y A, CERTES, L'ACTUELLE LIGNE EXISTANT ENTRE PAU ET SARAGOSSE – ET NON PAS PAU-CANFRANC - AUX POSSIBILITÉS LIMITÉES. MAIS C'EST SURTOUT LE PROJET D'UNE TCP - TRAVERSÉE CENTRALE DES PYRÉNÉES - QUE BAP SOUHAITE VOIR MIS À L'ÉTUDE. ET POURQUOI PAS UNE TCP PASSANT PAR LE BÉARN ET SE CONNECTANT SUR LE FUTUR BARREAU DE LGV ?

Depuis sa création, en 2000, l'association Béarn Adour Pyrénées n'a jamais cessé de proclamer haut et fort que le désenclavement de notre région dont elle a fait sa raison d'exister et son combat, incluait toutes les infrastructures de communication qu'elles soient routières ou ferroviaires, voire aériennes ou maritimes.

Certes, la priorité des priorités, pour le Béarn et le centre des Pays de l'Adour - la liaison transversale Bayonne-Toulouse ayant été réalisée avec l'A64 - est d'obtenir qu'une liaison sûre et moderne, soit aménagée entre Bordeaux et Pau au nord et entre Pau et Saragosse au sud, via le tunnel du Somport. Tout le monde est d'accord pour dire qu'il y va du positionnement du Béarn au sein de l'Europe. Nulle région ne peut survivre aujourd'hui, économiquement, politiquement et même culturellement si elle n'est pas convenablement connectée aux autres grands réseaux de la communauté européenne. Tout en ayant l'œil sur les questions ferroviaires, BAP s'est donc mobilisée dans un premier temps pour que les pouvoirs politiques, local, régional et national, s'engagent enfin positivement en faveur de la liaison autoroutière Langon-Pau. Le consensus s'est fait sur cette opération. On ne voit pas, désormais, quel gouvernement commettrait l'erreur de rayer, sur ses tablettes, ce projet essentiel, entré dans une phase d'exécution concrète.

Sur le même registre routier, on n'imagine pas que le même pouvoir central puisse gommer le projet de nouvelle liaison Pau-Oloron, indispensable tout à la fois à la cohérence régionale, à la mise en sécurité d'un itinéraire aujourd'hui dramatiquement accidentogène ainsi qu'à la survie socioéconomique du Haut-Béarn. Enfin, comment la direction des Routes pourrait-elle se désintéresser du chantier toujours scandaleusement inachevé de la modernisation et de la sécurisation de la RN 134 en vallée d'Aspe, objectif, on l'oublie trop souvent auquel elle est politiquement et moralement tenue en particulier vis-à-vis de l'Espagne ?

On pourrait d'ailleurs, sur ce chapitre, mettre également en exergue, l'utilité, mal acceptée du côté de Saint-Jean-Pied-de-Port, de la « Transnavarraise » et qui répond pour-

tant aux mêmes motivations que la RN 134 en Béarn. Il ne viendrait à l'idée de personne de nier que nous aurons toujours besoin de routes, ne serait-ce que pour les dessertes locales et pour le transport individuel des personnes. D'une part, pour des raisons de fiabilité parce qu'on ne peut dépendre d'un seul moyen de transport, quel que soit l'intérêt du rail. D'autre part, parce que l'on sait déjà que le transport maritime et le ferroviaire, au terme de leur modernisation, ne pourront à eux seuls prendre à leur compte la croissance prévue du trafic des marchandises à travers les Pyrénées et donc, que le trafic routier augmentera fortement, au moins pour les 10 à 15 ans à venir.

Dégager un point de vue cohérent

Si BAP insiste donc fermement sur le schéma des infrastructures routières, elle est bien également consciente que le redéploiement des infrastructures ferroviaires entre dans une logique également incontournable et qu'il faut rechercher tous les moyens d'une meilleure intermodalité. La raréfaction annoncée des ressources pétrolières conjuguée aux menaces que fait peser sur notre planète l'excès de gaz à effet de serre doit générer de nouveaux comportements, de nouvelles façons de se transporter et de véhiculer les marchandises. On est bien d'accord sur ce postulat.

À cet égard, BAP souscrit donc aux grandes lignes d'actions esquissées par le Grenelle de l'environnement, en particulier à la volonté exprimée de donner dorénavant la priorité au rail. BAP ne peut pas ne pas intégrer dans ses réflexions l'évolution des données liées au développement durable qui modifient les attentes du public - mais pas forcément, bien sûr, les besoins des usagers et utilisateurs de transports.

Afin d'examiner les problèmes d'infrastructures fer-

roviaires plus particulièrement posés à notre région, une commission composée de divers animateurs de l'association et d'experts ferroviaires vient donc d'être constituée. Elle s'efforce de dégager, parmi toutes les études lancées à divers échelons ainsi que les propositions qui en découlent, un point de vue cohérent, réaliste, débarrassé de toutes les scories idéologiques et utopistes qui s'attachent à certains projets ferroviaires.

Pau-Canfranc : oui... mais

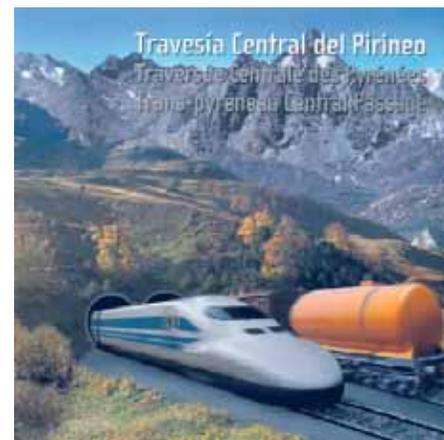
On sait que BAP est toujours dans l'attente d'un projet cohérent et réaliste en ce qui concerne, notamment, la réhabilitation de la ligne Pau-Canfranc dont on parle depuis... 37 ans. Ce dossier n'a jamais réussi, jusqu'à présent, à faire l'unanimité aussi bien en Béarn que dans les plus hautes sphères politiques et administratives où sont débattues les grandes options d'aménagement du territoire.

Les diagnostics techniques et financiers se sont multipliés ces dernières années. À la demande des services de l'État, du Conseil régional d'Aquitaine ou d'associations, quatre études ont été menées depuis une dizaine d'années, dont les conclusions ne sont pas toujours parfaitement concordantes. Ce qui n'aide pas, bien évidemment, à la prise de décision politique. La SNCF et RFF en particulier, qui devraient être les opérateurs naturels de cette remise en état ne considèrent pas comme prioritaire cette réouverture - opération d'équipement qui est du ressort de la collectivité - dont la rentabilité socioéconomique est aléatoire et hésitent à lancer des travaux de rénovation importants. On peut concevoir, effectivement, que RFF ait d'autres chantiers, plus urgents et sans doute plus utiles, à mener sur d'autres lignes.

Il se trouve, quand même, des responsables politiques qui persistent à croire que la réouverture de la ligne pourrait être une solution au transport du fret et des voyageurs à travers les Pyrénées. Non point pour résoudre d'un seul coup les problèmes posés par la surabondance, actuelle et à venir, des camions traversant la frontière au Perthus et à Biriattou-Hendaye mais pour permettre d'attendre, à un niveau autant pratique que symbolique, la mise en œuvre, à plus long terme - dans quinze ou vingt ans ? - d'une traversée centrale des Pyrénées au moyen d'un tunnel multimodal à basse altitude.

BAP serait donc d'accord pour cette réouverture de la ligne Oloron-Canfranc, aujourd'hui désaffectée, que notre association verrait comme un palliatif, mais à plusieurs conditions :

- Que cette opération de rénovation ne se fasse pas au détriment de la modernisation et de la sécurisation de la RN134, objectif prioritaire que l'État se doit d'exécuter rapidement désormais.
- Qu'elle s'inscrive dans la mise en œuvre d'un itinéraire



Pour soulager les passages littoraux

Nul ne peut prédire quelles vont être les conséquences, à plus ou moins long terme de l'augmentation durable et en tout cas probablement pas décroissante, du prix du pétrole, sur les coûts de transport du fret par la route.

Certains observateurs pensent qu'un tassement du trafic routier peut se produire progressivement dès l'instant où le prix du gasoil à la pompe dépassera certains sommets. Possible.

À l'heure actuelle, en tout cas, le trafic des marchandises à travers les Pyrénées est toujours en croissance forte, notamment à Biriattou. Les infrastructures routières et autoroutières sur le passage ouest de la chaîne risquent d'être saturées pendant longtemps encore.

Certes, la voie maritime, qui a de solides vertus - en termes de coût et d'économie d'énergie sur des distances de plus d'un millier de kilomètres - peut être en mesure d'absorber une partie du trafic du fret entre Bilbao et les pays du nord de l'Europe, mais on peut douter que le chemin de fer absorbe, lui, aisément, la surabondance du trafic fret car le réseau ferré en Euskadi comporte des écartements de voies différents avec des signalisations égale-

ment différentes... L'« Y » basque aura d'une part, une capacité de fret relativement limitée de par sa configuration dans des zones de montagnes avec environ 90 km de tunnels à réaliser et des pentes de 12,5/1000 limitant les charges et la vitesse, d'autre part parce que les lignes seront communes aux TGV voyageurs. Même observation pour la ligne Figueras-Perpignan également mixte.

Comment, dans ces conditions, ne pas imaginer que les transporteurs routiers ne cherchent pas à emprunter d'autres passages frontaliers moins saturés, à Roncevaux et au Somport, au moins pour ce qui concerne l'ouest de la chaîne.

Cette conjoncture, qui n'est certes pas nouvelle, doit donc forcément inspirer la recherche - vite, pas dans cinquante ans - d'un moyen de communication, international et multimodal, de substitution aux camions dans un secteur plus central des Pyrénées, qui permettrait en outre aux Aragonais de ne plus avoir à emprunter les passages littoraux déjà surchargés.

C'est de cette situation que découle la question : Quelle infrastructure, le Pau-Canfranc ou la TCP (Traversée Centrale des Pyrénées), répondra le mieux à cette problématique ?

global allant de Bordeaux à Saragosse, sans la rupture de charge liée au problème d'écartement des voies – le vrai problème de l'interconnexion ferroviaire avec l'Espagne depuis l'avènement du chemin de fer. Il faut reporter cette rupture de charge à Saragosse-Plaza par exemple. On ne peut concevoir un seul instant qu'elle puisse se faire à Canfranc.

- Que la ligne fonctionne à la fois pour le fret et les voyageurs.
- Que soit garantie, comme l'a demandé, comme condition préalable, le Livre Blanc de 2002 de l'Union Européenne, une rentabilité minimum de la ligne en s'assurant de son utilisation par les entreprises industrielles de l'Aquitaine et de l'Aragon et de sa fréquentation par les usagers (voyageurs). Le transport de proximité - des marchandises - restant aléatoire, à cet égard, c'est la liaison longue distance qu'il faut promouvoir : Europe-France-Pau-Saragosse-Espagne.

À BAP, on attend toujours que soient démontrées formellement à la fois l'utilité du Canfranc sur le plan de l'aménagement du territoire et son efficacité économique.

En fait, le risque, dans cette affaire est que, si la preuve est apportée que le Pau-Canfranc se justifie pleinement, soit repoussée aux calendes grecques, dans trente ou quarante ans ou... jamais - la réalisation d'une traversée moderne des Pyrénées. Or c'est maintenant, tout de suite, qu'il faut trancher parce que les problèmes posés doivent trouver leur résolution dans les toutes prochaines années.

Voir plus loin avec la LGV

Les dirigeants de BAP affirment donc être plutôt attachés au principe d'une traversée centrale des Pyrénées, seule capable, selon eux, d'améliorer dans l'avenir les difficultés de transit de marchandises entre la péninsule et la France à travers la chaîne. Il s'agit là évidemment, d'un projet très lourd et encore hypothétique, d'une tout autre dimension politique, technique et financière qui présenterait l'avantage de soulager de façon beaucoup plus performante que le très modeste Pau-Canfranc les passages aux extrémités est et ouest des Pyrénées.

Cette infrastructure vivement souhaitée par les Aragonais - déjà reliés à Madrid par une LGV - disposant à Saragosse d'une ambitieuse plate-forme logistique - PLAZA - se justifie d'autant mieux que les LGV en construction et en projet à travers la Catalogne et le Pays basque espagnol rencontrent parfois des difficultés qui pourraient compromettre durablement la fiabilité des itinéraires pour un trafic international soutenu. BAP cependant souhaite que les prochaines études conduites à l'initiative des autorités compétentes des deux pays avec l'aide de l'Union Européenne (1) n'évaluent pas la possibilité de faire passer cette traversée par le Béarn. Pourquoi n'examinerait-on pas, par exemple la réalisation d'un tunnel à basse altitude dont l'itinéraire, à définir, permettrait de relier directement Oloron à Jaca.

Ce projet de Traversée centrale (pour un trafic mixte fret-voyageurs) présenterait l'avantage de permettre une connexion relativement facile avec le barreau de LGV (scénario 3 bis) qui, lui, est vivement souhaité par les décideurs Béarnais et Bigourdans entre la future ligne de TGV Bordeaux-Hendaye, au sud de Mont-de-Marsan, et Pau. L'infrastructure à aménager, au sortir de la vallée d'Aspe, pourrait alors doubler, en remontant vers le nord, la déviation routière d'Oloron et au-delà du Gabarn, la nouvelle route Oloron-Pau pour se connecter ensuite à la bretelle de LGV descendant de Mont-de-Marsan.

Une idée pas plus incohérente qu'une autre, estime-t-on à BAP, qui aurait au moins le mérite de donner à RFF un argument supplémentaire pour réaliser le barreau de LGV direct sur le Béarn et la Gironne et qui réglerait d'un coup les problèmes posés par la nécessité de trouver à la TCP - Traversée Centrale des Pyrénées - un débouché facilement accessible avec la LGV Bordeaux-Hendaye, les convois de fret venant de l'Aragon étant dirigés sur Dax par l'ancienne ligne.

On pourrait fort bien concevoir qu'une plate-forme multimodale puisse être aménagée près de Pau, au carrefour d'échanges constitué par les deux autoroutes et l'aéroport Pau-Pyrénées.

Enfin, grosse cerise sur ce gâteau pyrénéen : Pau serait à trois heures de Madrid et de Barcelone en TGV.

C'est ce qu'on pourrait appeler faire de l'aménagement du territoire... européen !



Ce schéma montre ce que pourrait être la liaison ferroviaire entre l'Aragon et le Béarn où cette ligne nouvelle se connecterait au barreau du scénario 3 bis de la LGV Bordeaux-Hendaye.

Les problèmes posés

Il n'est pas dans les prérogatives et les moyens de BAP de présenter à son tour des données techniques sur le Pau-Canfranc. Les quatre études et rapports connus à cet égard en sont riches.

Que peut-on, schématiquement, en retenir :

- Que l'effort financier à consentir pour réhabiliter la ligne d'Oloron à Canfranc pour disposer d'un matériel moderne, pour assurer le trafic et le fonctionnement des services est disproportionné par rapport aux recettes que l'opérateur désigné (SNCF ou société concessionnaire) pourrait tirer de l'exploitation de la ligne.

- Le seul coût des investissements pour la réhabilitation est estimé par RFF entre 262 et 296 M pour la partie française de la gare de Pau à Canfranc et entre 170 M et 200 M pour la partie Canfranc-Saragosse.

- Claraco Consultant - pour le CRELOC et le CREFCO - estime la dépense, pour le tronçon Oloron-Canfranc, exploité sans possibilités de croisement ou de dépassement, à 87,6 M, hors maîtrise d'ouvrage et d'œuvre, hors aléas, hors ouvrages routiers à la charge de l'Équipement - la remise en état des ouvrages routiers ayant fait l'objet d'une convention Etat-RFF-, hors sous-station électrique, celle-ci à la charge d'un éventuel fournisseur d'électricité, etc.

- Transport Technologie-Konsult (TTK) pour le conseil régional d'Aquitaine, chiffre le coût des investissements à 225 M pour le tronçon Pau-Canfranc et 225 M également pour le tronçon Canfranc-Saragosse.

- Ces « devis » ne semblent pas tenir compte du surcoût entraîné pour la mise en œuvre d'une protection environnementale satisfaisante, aussi bien visuelle que phonique dans les traversées de zones habitées. Si ces dispositifs s'avèrent indispensables : le Pau-Canfranc est inscrit dans le paysage depuis 80 ans. Il est reconnu, par ailleurs, que le trafic des trains, sur une voie moderne parcourue à faible vitesse est pratiquement inaudible.

- Pour RFF, l'hypothèse de trafic fret sur cette ligne pourrait être entre 1,2 MT (millions de tonnes) et 3,4 MT. Claraco Consultant pense qu'on pourrait atteindre entre 2 et 2,3 MT par an. TTK est nettement moins optimiste en

Et autres considérations techniques

- Robert Claraco, consultant, qui a réalisé l'étude pour le compte du CRELOC et du CREFCO ne conçoit la réouverture du Pau-Canfranc que pour le fret et en réalisant une installation à minima - avec une ligne sans aiguillage - permettant le passage de deux rames, en double traction, de 600 tonnes brutes par jour - à condition de trouver les clients. Selon lui, toute autre réhabilitation sophistiquée et coûteuse, ne permettra pas à la ligne de se rentabiliser. Pour lui, le Canfranc serait un « démarreur » et constituerait la preuve qu'on peut imaginer un trafic ferroviaire dans ce secteur des Pyrénées.

- A BAP, nous ne détaillerons pas ici les multiples obstacles matériels qui se posent à la remise en état de la ligne, ne serait-ce que la reconstruction du pont de l'Estanguet, la réfection du tunnel du Peilhou et la réhabilitation de tous les passages à niveau (à la charge de l'Équipement). Sans parler de la restauration de l'équipement électrique si l'on veut ré-alimenter la ligne en 25 000 volts, ni du déplacement de la gare d'Oloron...

- Nous n'évoquons pas enfin l'état délicat dans lequel se trouve la ligne du « Canfranero », entre Jaca et Canfranc, de l'autre côté de la frontière. Mais cela, c'est l'affaire des Espagnols et nous savons qu'en matière d'infrastructures, nous n'avons pas de leçons à leur donner

- Les considérations techniques ne doivent pas constituer un obstacle. Le problème étant de disposer d'un budget pour les résoudre et de veiller à ce que l'investissement serve utilement l'intérêt public et connaisse aussi, cela va de soit, une rentabilité convenable à terme.

donnant le chiffre de 1,45 MT, le moins disant étant le Suisse Jürg Suter qui pronostique, en cumulant le trafic conventionnel et le ferroutage, un trafic fret de 610 000 T/an à 1,750M T/an, la capacité maximale théorique étant de 3 MT/an. On notera qu'il y a, dans ces études, une confusion entre les tonnages bruts - tonnages remorqués, y compris la tare des wagons, et les tonnages commerciaux ou tonnages taxés, c'est-à-dire les tonnages réels des marchandises. Les données statistiques publiées, tant pour la route que le rail correspondent aux tonnages payés. On ne peut établir de comparaisons valables et parler de rentabilité tant qu'il y aura une confusion à ce sujet.

- Jürg Suter est le seul à imaginer qu'en cumulant les trafics TER, interrégionaux et internationaux, on arriverait, sur cette ligne, à un trafic voyageurs entre 288 000 et 1 960 000 voyageurs /an.

- RFF est le seul à voir des contraintes pour le Canfranc, notamment les fortes rampes du côté français (4,3 %) qui limitent les charges remorquées. Autre handicap : les bassins importants de population sont situés aux seules extrémités de cette ligne de 300 km (Pau et Saragosse).

- Parmi les risques susceptibles d'affecter le Canfranc, RFF cite la concurrence des lignes ferroviaires côtières, Perpignan-Figueras et Vitoria-Dax et les « bénéfiques capitalisés fortement négatifs ».

- TTK évoque la même concurrence, mais aussi la stagnation du trafic fret en France, l'urbanisation récente des abords de la ligne aux abords d'Oloron, notamment à Bidos et la réalisation du programme autoroutier espagnol, en passe de doubler le réseau français, créant un appel pour les camions vers la France qui sera difficilement supportable.

- Parmi les atouts du Canfranc, RFF voit la mise en service des TGV entre Saragosse et Huesca. Il s'agit de TGV (en Espagne on les appelle AVE) venant ou allant à Madrid - avec arrêt à Saragosse. Ces services circulent à vitesse réduite entre Saragosse et Huesca sur une voie à files à trois rails. Claraco Consultant cite le trafic céréalier, la plate-forme logistique PLAZA. TTK considère les mêmes arguments et ajoute qu'il pourrait y avoir une réalisation plus vite aboutie que Dax-Vitoria - le projet de réouverture pourrait être mené à bien en deux ans et demi - et retient la croissance du trafic routier en vallée d'Aspe. Jürg Suter est sur la même longueur d'ondes et fait observer qu'existent deux gros clients fret potentiels en Aragon : Général Motors et SAICA, ces deux entreprises pouvant être intéressées par le fer « sous réserve que les tarifs soient compétitifs par rapport à la route ».

(1) Bruxelles vient de débloquer cinq millions d'euros pour les études en vue de la construction d'une ligne ferroviaire à haute capacité à travers les Pyrénées. Cette importante somme devrait notamment servir à déterminer quel type d'infrastructure et à quel endroit on pourrait décider de la réaliser.

Avec six nouveaux mois de retard

La déviation de Bedous livrée fin 2008

Ceux qui espéraient - un peu naïvement - comme nous à BAP, que la déviation de Bedous serait ouverte en juin 2008, à la veille de l'exposition internationale de Saragosse, doivent déchanter.

Avec pas mal de décideurs béarnais, nous nous étions logiquement mis dans la tête, en fondant notre espoir sur les assertions optimistes du maître d'ouvrage, que cette déviation, mythique comme celle de Gan ou celle d'Aire-sur-Adour, serait offerte aux milliers d'automobilistes et autocaristes tentés d'emprunter la RN 134 en vallée d'Aspe pour gagner l'été prochain la capitale de l'Aragon.

C'eût été, sur le plan de la symbolique, un geste fort, apprécié des usagers de notre région comme de nos amis Aragonais qui piétinent d'impatience de l'autre côté des Pyrénées et vont finir par douter définitivement de la capacité de la France à terminer les chantiers qu'elle a commencés. Et à mettre tout simplement ses actes en harmonie avec ses promesses actées.

Les « pèlerins » des régions septentrionales désireux de prendre la route géographiquement directe, à travers les Pyrénées, pour se rendre au « great event » en Aragon, passeront donc par la... Côte basque, comme le recommandent les sites, tels que Michelin ou Mappy, consultés par les Internauts en quête du meilleur itinéraire

Encore un camouflet pour cette vallée qui n'en finit pas d'accumuler les avanies et dont on va finir par croire qu'un sort funeste s'attache à sa destinée...



Plus au sud, une vue du chantier où l'on va poursuivre les terrassements

Rien ne bouge en vallée d'Aspe

Il n'est que de se promener dans le secteur pour voir que rien ne bouge. Certes, on a détruit et reconstruit le vieux pont enjambant le gave entre Bedous et Osse-en-Aspe, ouvrage inclus dans le programme de la déviation mais que n'emprunteront pas les usagers de la RN 134. Certes quelques terrassements sont réalisés et un nouveau marché de travaux permettra de continuer l'opération sur les 3,8km restant à aménager au sud du tunnel d'Osse. Mais les travaux de revêtement ne seront pas effectués avant l'été, en sorte qu'avec les finitions diverses inhérentes à ce programme, la déviation ne pourra être livrée qu'à la fin de l'année. Inauguration possible à Noël ou début 2009. Patience, patience...

Et ailleurs, à Asasp, à Cette-Eygun, à Urdos, où en sont les projets de déviations? Eh bien! rien, rien, toujours rien. Et ce néant affligeant risque de durer. Les ser-

vices de l'Équipement qui ont été, on le sait, administrativement réaménagés, procèdent bien à quelques études pour être prêts à entrer en action le jour où la situa-

tion se débloquera, mais restent apparemment figés, à l'heure actuelle, faute de décisions prises en haut-lieu. Seuls quelques travaux sont envisagés entre Etsaut et Urdos. On ne peut retarder car il s'agit de la mise en sécurité du passage délicat des gorges du fort du Portalet, sur quelques dizaines de mètres, là où les poids lourds espagnols ont eu tendance, un temps, à verser dans le lit du gave.

Rien! parce que le « Grenelle de l'Environnement » a gelé quantité de projets routiers. Et parce que les PDMI (plans de développement et de modernisation d'itinéraires) appelés depuis un an à se substituer aux anciens contrats de plan Etat-Région ne sont toujours pas opérationnels et n'entreront pas en fonction avant que le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) ne dise quelles opérations il faut poursuivre ou engager!



Le pont sur le gave a été joliment reconstruit et permettra aux automobilistes venant de Bedous de se rendre à Osse-en-Aspe. (photos FDC - BAP)

Déviations d'Oloron. On sonde le terrain du tunnel

La déviation d'Oloron-Sainte-Marie n'est pas, elle, totalement abandonnée et c'est heureux! L'enquête publique est terminée depuis plusieurs mois. L'arrêt de DUP (déclaration d'utilité publique) devrait être pris normalement au mois de mars 2008 par le préfet des Pyrénées-Atlantiques.

En attendant, les services de la division des Pyrénées-Atlantiques de la Direction interrégionale Atlantique de l'Équipement, font procéder à l'heure actuelle à des sondages sur le terrain proche du lycée agricole, là où sera percé le tunnel de Soeix, long de 392 m, entre le gave d'Ossau et le gave d'Aspe. Une entreprise perfore le sous-sol pour en ramener des carottes grâce auxquelles sera analysée la nature géologique du terrain. Nous sommes en présence de « flyschs », avec alternance de couches de calcaires durs analogues à ceux d'Arudy, et de marnes plus ou moins ruinées par les mouvements tectoniques



Les sondeurs à l'œuvre à Soeix (photo FDC-BAP)

car nous sommes dans la zone sismique du pied nord des Pyrénées. Il restera à faire ultérieurement des sondages courts au niveau des bouches est et ouest du tunnel pour préciser le dimensionnement à prévoir pour les massifs de sortie.

L'état de la roche est important à connaître, si important que, pour ne pas avoir évalué ce qu'elle était exactement pour le tunnel d'Osse, le maître d'ouvrage dut y faire réaliser des travaux supplémentaires importants non prévus - et coûteux.

Cette campagne de sondage, qui s'effectue sur plusieurs centaines de mètres, permettra donc d'apprécier plus précisément le coût de creusement de ce tunnel de Soeix et son poids dans la prévision de dépense de la voie de contournement d'Oloron. Cette analyse n'est pas anodine: la dépense du tunnel est estimée, en effet, à la moitié du coût global de l'opération, 40 millions d'euros.

Tunnel du Somport 41 camions de plus par jour entre 2004 et 2007

La fréquentation globale du tunnel routier du Somport n'évolue pas très sensiblement d'une année à l'autre, sauf pour les poids lourds, si l'on en juge par les statistiques officielles du trafic qui y est enregistré.

Après le mois d'août toujours fort avec un trafic total de 62807 véhicules dont 7485 camions et autocars, le trafic a baissé de moitié en septembre (31682 véhicules), celui des poids lourds accusant également un fléchissement (5534). En octobre, on a enregistré un plus grand nombre de camions (5821) et un moins grand nombre de novembre (5081).

Sur les onze premiers mois de l'année 2007, les chiffres sont plus éloquentes puisqu'on comptabilise 352 731 véhicules, dont 70432 poids lourds, soit près de 10000 de plus que pendant les douze mois de 2004, année de référence car en 2005, le passage des camions au Somport a été neutralisé pendant trois mois et en 2006, le comptage n'a pas fonctionné en juin.

En 2004, le nombre moyen de camions par jour, sous le tunnel, était de 170. Il est en 2007 de 213. Ce sera sans doute un peu moins car il faut tenir compte que le trafic des camions est toujours moindre en décembre.

Pour en savoir + <http://www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr/>

Schéma Régional des Infrastructures de Transports

Une réflexion prospective menée par les acteurs aquitains

C'est ce qu'on appelle faire de la prospective: réfléchir et agir pour doter la région Aquitaine des infrastructures dont elle aura besoin pour le transport des voyageurs et des marchandises à l'horizon 2020-2025.

La Région Aquitaine, en association avec l'État, dans le respect des compétences des Départements et en concertation avec les communes et leurs groupements, est chargée d'élaborer un Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT). Ce schéma en se basant sur les priorités du Schéma régional d'Aménagement et du Développement du Territoire, devra répondre à des priorités telles que la mise à niveau des réseaux d'infrastructures, le développement d'une vocation logistique, la facilité des déplacements en région, la maîtrise de l'occupation de l'espace, l'organisation du réseau métropolitain des agglomérations, la promotion de l'Aquitaine dans l'économie internationale. Objectifs qui devront en outre correspondre à ceux du Plan Climat Aquitaine en matière de transports sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour mener à bien ce travail prospectif et réaliser, pour 2009, un document qui devra comporter des fiches sur les objectifs concrets et si possible innovants à mener – avec leur phasage financier –, le Conseil régional réunit donc les acteurs aquitains concernés dans des at-

liers thématiques, mais également dans des conférences territoriales.

Une première réunion a regroupé à Bordeaux un certain nombre de ces acteurs, élus, délégués consulaires, syndicats, associations. BAP y était représentée par Sandrine Taris et Jean-Jacques Boisserolle. Des réunions plus localisées se tiennent ensuite dans les départements. C'est ainsi qu'une quarantaine de décideurs béarnais se sont retrouvés récemment à Serres-Castet à une nouvelle séance de travail présidée par Jean-Louis Carrère, premier vice-président du Conseil régional, chargé des infrastructures.

En rappelant la finalité de l'opération, Jean-Louis Carrère a clairement dit que les critiques étaient parfaitement admises à condition qu'elles soient assorties de propositions constructives. Il a surtout insisté sur la nécessité pour l'Aquitaine de développer le transport modal des marchandises pour faire en sorte que les transports (maritime et ferroviaire) captent la plus grande partie de la croissance à venir du fret transporté par les camions. Il a évoqué également le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc mais à une échelle qui soit évidemment plus conséquente que l'ouverture de la ligne entre Oloron et Bedous qui ne serait qu'une façon d'amorcer cette réhabili-

tation. Il a précisé que la réouverture du Pau-Canfranc ne pouvait se concevoir que dans une vision plus large, c'est-à-dire dans un projet France-Pau-Saragosse-Espagne.

S'exprimant au nom de Béarn Adour Pyrénées, Jean-Michel Guillot a confié que l'association allait proposer au SRIT

une contribution à laquelle travaille une commission comprenant des experts ferroviaires. Ce groupe de travail propose une idée originale à creuser lors des études qui vont être menées par l'Espagne et la France dans le cadre du schéma de réseau de transport européen, études pour lesquelles Bruxelles vient de débloquer des crédits de cinq millions d'euros.

TEMOIGNAGE

Un plaidoyer émouvant en faveur de l'autoroute A65

Nous reproduisons, ci-dessous in extenso, avec leur autorisation, la lettre que M. et Mme André Saragné ont récemment adressée aux députés, conseillers généraux et maires de la notre région. Il n'est pas nécessaire d'y ajouter le moindre commentaire.

André et Sylvie SARAGNÉ
17, rue Michel Hounau - 64 000 PAU
17, avenue d'Aquitaine - 40190 Villeneuve de Marsan

Le 17 novembre 2007

À Mesdames et Messieurs les Députés, Conseillers généraux et Maires

Nous venons de voir le débat sur France 3 Aquitaine concernant l'A 65. Demain a lieu la première « Journée mondiale du souvenir des victimes de la route » organisée par l'ONU.

Si l'on met une bougie à chaque endroit où a eu lieu un accident mortel, la route Pau-Larigon sera illuminée.

Nous sommes les parents de Sophie Saragné. Étudiante à Bordeaux, elle a trouvé la mort près de Roquefort le dimanche 3 décembre 1995, pendant les grèves de la SNCF (chez qui elle avait un abonnement), victime du binôme landais chevreuil + arbre. Sophie et le conducteur avait 21 ans.

En dix ans, dix jeunes (18-32 ans) de l'agglomération du grand Pau ont trouvé la mort entre Villeneuve de Marsan et Captieux et pendant la journée, près des « irréductibles de Bostens ».

L'A 65 doit être réalisée en 4 ans. La mise à 2 x 2 voies de l'axe actuel par des fonds publics mettrait 30 à 50 ans pour être réalisée. La déviation d'Aire sur Adour (moins de 10 Kms) commencée en 2002 n'est toujours pas ouverte. La N 10 entre Bordeaux et Angoulême est toujours en travaux depuis 30 ans.

Il y a 55 ans on trouvait des écrevisses dans le Ludon à Pujo le Plan. Ce n'est pas l'A 65 qui les a fait disparaître et nous nous réjouissons d'avoir à céder des parcelles sur cette commune pour sa réalisation.

Il y a 55 ans le grand père de Sophie pêchait des écrevisses avec ses enfants à Corbleu (près de Bostens) en respectant la réglementation. Ce n'est pas l'A 65 qui les a braconnés et raréfiés.

« Les irréductibles de Bostens » ont-ils des enfants? Pensez-ils que leurs enfants iront vivre leur vie ailleurs et qu'il leur faudra se déplacer pour se voir? Nous ne leur souhaitons pas de vivre ce que nous (et les autres familles béarnaises et landaises) avons vécu et vivons chaque jour.

Nous ne parlerons pas des problèmes économiques pourtant évidents. En tant qu'usager régulier nous voulons dire que cet axe est inadéquat au trafic actuel. Actuellement les engins agricoles récoltant le maïs circulent sur cet axe occasionnant des bouchons énormes comme vendredi (hier) vers 19h entre Aire et Auriac. Il est miraculeux à ce jour qu'il n'y ait pas eu de catastrophe dans la traversée d'Aire, de Captieux (où tout le trafic passe devant l'école).

Quant aux Béarnais, au fil de leur exaspération, ils empruntent des trajets différents pour aller à Bordeaux: par Peyrharade et la N 10, Dax et la N 10, Mont de Marsan et le Muret ou Sore, ou Villandraut etc...

Alors oui, nous voulons que l'A 65 soit réalisée le plus vite possible. Nous préférons la vie de nos enfants à celle d'une écrevisse ou du carex.

Ceci dit, nous donnons l'indépendance à la commune de Bostens à la condition que ses habitants vivent en autarcie totale.

La commission ferroviaire de BAP

Les membres de BAP ayant participé à la commission sur le ferroviaire, animée par Jean-Michel Guillot (rapporteur) sont les suivants: François Benoît-Catin, Jean Bignoles, Jean-Jacques Boisserolles, Philippe Dehecq, François du Cluzel, François Hun, Gabriel Loudet, Jean-Pierre Mariné, Robert Paillassa, Sandrine Taris, Jean Tuquet.

BAP a associé à ce travail deux experts ferroviaires aux compétences largement reconnues, Robert Candebat et Jean Hourcade, non adhérents de BAP, et a tenu une séance de travail avec Robert Claraco (Claraco Consultants)

BEARN ADOUR PYRENEES :

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : JEAN-PIERRE MARINE

RÉDACTION ET 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° 21 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.

Il faudra patienter un an de plus !

Trois sites s'ouvrent devant nous : « Plus qu'un an à attendre ! », titrions nous, il y a tout juste un an, à la « une » de notre bulletin d'information. À cette époque-là, nous pouvions envisager, en effet, une ouverture de la déviation d'Aire-sur-l'Adour à la Noël 2007 sur la bonne foi des propos tenus à l'époque par les dirigeants de l'Équipement des Landes, lesquels avaient reçu fort aimablement une importante délégation de BAP sur le terrain pour faire le point sur cette opération.

Les problèmes liés à l'habitat potentiel du vison d'Europe ayant été réglés avec toutes leurs incidences sur le chantier – modification du tracé au sud de l'Adour et re-acquisition de nouveaux terrains après expropriation – nous pouvions effectivement supposer qu'après 18 mois de perdus, aucun obstacle ne viendrait désormais retarder l'opération puisqu'on en était au stade des terrassements sur la partie sud de la déviation.

Une année s'est écoulée. Et bien, contre toute attente, nous pouvons aujourd'hui



Ce citoyen semble perplexe à la vue du chantier sans la moindre animation sur la partie nord de la déviation. (photo BAP)

reprendre le même titre : « Plus qu'un an à attendre ». En souhaitant que ce soit la dernière fois qu'on l'utilise...

Que s'est-il passé pour que la livraison de cet ouvrage soit retardée d'un an ?

Nous n'avons pas eu d'autres explications que l'expropriation d'un terrain entre l'ouvrage du Broussau et la RD 2 qui aurait pris du temps - le problème est réglé et les terrassements continuent là où ils ne pouvaient se faire - et des difficultés liées aux intempéries de cet été. Y aurait-il eu un problème de crédits ? Apparemment pas.

Tout ce que nous avons constaté sur

place, c'est l'achèvement d'un passage supérieur au nord du pont sur l'Adour, ainsi que de la bretelle et du rond-point permettant d'accéder au nord de la ville d'Aire-sur-l'Adour, là où sera implantée, plus tard, une gare de péage lorsque la déviation sera intégrée à la concession de l'autoroute Pau-Langon. Dans la partie sud de la déviation – qui fera au total 10 km, dont 3 construits au nord par le concessionnaire de l'A65 – les terrassements sont achevés.

L'ouverture des plis pour le marché du revêtement de la chaussée proprement dit ayant lieu en cette fin de mois de décembre, ces travaux vont donc pouvoir débuter dès le printemps en même temps que l'assainissement superficiel et la construction des bassins de rétention.

La réalisation du revêtement de la chaussée suppose un délai de huit mois. Il ne restera plus alors qu'à assurer les finitions et la signalisation.

En espérant cette fois que le calendrier annoncé sera tenu et que nous roulerons sur cette déviation à la Noël 2008 !



Quelques engins sont quand même à l'ouvrage au sud du pont sur l'Adour



Ce pont est le dernier construit à la sortie nord du pont sur l'Adour

Ailleurs, on creuse...

L'exemple du Lötschberg

Pour les Helvètes, c'est l'ouvrage du siècle. Le tunnel ferroviaire de base du Lötschberg, long de 36 km, dont la construction s'achève, participe à la liaison nord sud de la Suisse à travers les Alpes. Jean Tuquet a représenté BAP récemment à Toulouse où l'association, Euro-Sud-ransports avait convié un spécialiste à développer ce projet d'une haute technicité qui préfigure ce que pourrait être une traversée centrale des Pyrénées.

Pour en savoir plus : www.bisalptransit.ch

Le tunnel de Vielha doublé

Depuis le 4 décembre, les automobilistes souhaitant se rendre, en Espagne, du Val d'Aran à Lérida, peuvent emprunter le nouveau tunnel de Vielha qui double l'ancien devenu inadaptable. Long de 5,2 km, cet ouvrage très moderne a coûté 200 millions d'euros et a été ouvert avec deux ans de retard par rapport au planning initial.

Pour en savoir plus : www.fomento.es

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 17 euros pour les particuliers
- de 34 euros pour les associations
- de 170 euros pour les entreprises