



Avec nos vœux cordiaux
pour l'année 2009

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

Le Président de la République alerté

Difficultés à venir pour la route transpyrénéenne du Somport à Pau

BAP vient d'écrire au Président de la République pour l'alerter sur la situation alarmante qui va être créée entre le Somport et Pau d'ici 2012 par un afflux prévisible de poids lourds. Avec un dossier musclé à l'appui.

La nouvelle liaison routière Pau-Oloron rejetée par le Grenelle de l'environnement, la RN 134 en vallée d'Aspe abandonnée depuis trop longtemps à son triste sort de chemin vicinal - alors qu'il s'agit d'une route internationale, axe européen E7 -, la situation faite à cet itinéraire essentiel pour le désenclavement du Béarn et le développement des relations avec l'Aragon finit par devenir surréaliste.

Certes, l'autoroute Langon-Pau est enfin en bonne voie de réalisation. Après avoir longtemps attendu, nous avons aujourd'hui la quasi-certitude que nous pourrons rouler sur cette liaison dans environ deux ans. L'A65 offrira une grande bouffée d'oxygène aux pays de l'Adour, et nous ne pouvons qu'en être heureux.

Mais, évidemment, notre satisfaction ne pourra être totale que le jour où cette autoroute sera connectée au sud avec une liaison routière moderne et parfaitement sécurisée, ce qui est loin d'être le cas avec l'actuel itinéraire biscornu, inadapté et de surcroît terriblement accidentogène allant de Pau au Somport par Oloron.

Alors, comme les blocages perdurent, comme l'incompréhension paraît être totale au niveau du ministère de l'Écologie, notre association a décidé d'écrire au Président de la République, également Président du Conseil de l'Europe, pour lui soumettre cette problématique transfrontalière et solliciter des services de l'État la mise en œuvre d'un plan d'urgence.

À l'appui de notre lettre, nous avons joint un dossier reprenant point par point tous les arguments militant en faveur de la liaison routière Pau-



De Valencia à Bordeaux, par Pau c'est tout droit.

Oloron-Somport, en insistant surtout sur une donnée qui semble avoir échappé aux services de l'État, alors que cette information est connue depuis vingt ans: le flot des camions pourrait bien doubler d'ici 2010/2012 et déferler dans la vallée où aucune opération de modernisation aucun traitement et de sécurisation importante n'ont été entrepris depuis 18 ans. à l'exception de la déviation d'Etsaut.

Un camion toutes les minutes

Quels arguments développons-nous dans le dossier adressé au président Sarkozy ?

Sur les 22 km où elle n'a fait l'objet d'aucun aménagement (dont 12,5 km de trajet difficile là où rien n'a été amélioré depuis sa construction remontant au... second Empire), la RN 134 va devoir accueillir, 100,

200, peut-être 300 poids lourds et cars qui s'ajouteront aux 300 enregistrés aujourd'hui quotidiennement. Avec tous les risques que cela comporte sur des sections de chaussées insuffisamment élargies et consolidées pour permettre le croisement de deux camions. Risques d'accrochage multipliés évidemment, mais encore plus risqués accentués, à terme, en raison d'une dégradation de la chaussée. En bon nombre d'endroits, la route ne sera pas en mesure de supporter un régime de surcharge.

Pour les habitants d'Urdo - déviation non programmée, études non réalisées -; pour ceux de Cette-Eygun - déviation non programmée, études inachevées -; pour ceux d'Asasp et de Gurmençon - tout est prêt pour démarrer le chantier de la déviation sauf les crédits - le temps de l'enfer n'est pas éloigné. Un camion toutes les minutes là où l'on n'avait programmé que le passage des charrettes à cheval, on peut imaginer d'ici ce que sera le bonheur extatique des riverains! Que dire alors du défilé du Fort du Portalet, hantise des camionneurs. Encore n'évoquons-nous pas les virages impossibles, l'absence du moindre créneau de dépassement en dehors de la montée d'Urdo et les difficultés qui peuvent survenir l'hiver.

Pour que le panorama de la situation soit complet, il faut, bien sûr, parler de la déviation de Gurmençon et de celle d'Oloron, dont la réalisation est au point mort alors que l'enquête publique est terminée depuis le printemps de 2007. Et de la liaison Pau-Oloron!

Une lueur d'espoir

Quand on y réfléchit tant soit peu, on se dit qu'il y a vraiment quelque chose d'absurde et d'ubuesque à remettre en question un projet dont la cohérence, la pertinence et les avantages sautent aux yeux. Sans nuire à l'environnement.

Comment expliquer que des responsables de l'État, censés être compétents en aménagement du territoire aient tiré un trait brutal sur la liaison routière Pau-Oloron? Comment l'expliquer autrement qu'en se persuadant qu'il fallait, après le feu vert à l'A65, faire un exemple pour justifier les dogmes du Grenelle de l'Environnement: on ne construit plus de routes, on remet le chemin de fer au goût du jour. Alors cette A650, on gomme...

Tout se passe, dans cette optique écolo-politique passablement irréaliste comme si, du jour au lendemain, on allait pouvoir supprimer les automobiles et les camions sur les routes et les transférer sur les trains. Comme si, instantanément, on allait décider qu'il n'y aurait plus d'accidents sur une route très accidentogène, des accidents avec leur cortège de morts et d'épreuves douloureuses; comme si tous les problèmes d'acheminement du fret allaient être réglés par le ferroviaire. Alors qu'on sait pertinemment qu'il va falloir des années et des... trésoreries florissantes pour rendre le rail vraiment opérationnel dans l'action collective que nous devons mener pour diminuer les rejets de CO₂ dans l'atmosphère

Il semble par ailleurs que, pas un seul instant, le ministère de l'Écologie n'ait imaginé qu'il pourrait y avoir un dépérissement des entreprises industrielles du Haut-Béarn par manque de communications modernes. Et bien sûr, il n'a pas tenu compte de la logique d'un itinéraire géographiquement linéaire et direct allant du nœud autoroutier de Lescar à « Gabarn », là où arrivera la déviation d'Oloron. Ni, enfin, du fait que cette liaison était tout ce qu'il y a de plus internationale et nécessairement européenne. Les Aragonais savent nous le rappeler très régulièrement...

Devant tant d'incompréhension, il nous reste peut-être une lueur d'espoir que nous avons découverte dans une réflexion de Dominique Bussereau prononcée à l'encontre des opposants lors de sa récente visite du chantier de l'autoroute A65 en Béarn: « Quand on parle de faible fréquentation, moi je vois les statistiques de mortalité sur cette route ».

Nul n'ignore que le Secrétaire d'État aux Transports est un ardent prosélyte de la sécurité routière. Alors comment ne pas imaginer que la casse routière et les dramatiques accidents sur la RN 134, de Pau au Somport, finiront par lui inspirer la même pensée positive en faveur d'une route sûre - donc neuve - que pour l'A65?

Nouvelle route Pau-Oloron : question de cohérence

Les problèmes de sécurisation de la route nationale 134 en vallée d'Aspe ne peuvent être évidemment dissociés de ceux de l'itinéraire Pau-Oloron, partie intégrante de l'E7 Pau-Saragosse. Les aménageurs ont toujours considéré que le désenclavement du Haut-Béarn en même temps que l'amélioration des relations avec l'Espagne justifiaient la réalisation d'un itinéraire moderne entre Pau et Oloron, l'actuelle RN 134 étant inaméliorable. Cette situation a été analysée en 2003/2004, les études menées par les services de l'Équipement démontrant en particulier, en plus des difficultés techniques liées à la sécurisation de la route sur les coteaux, l'impossibilité d'aménager la section Gan-Pau. D'où la décision prise par le gouvernement de l'époque de construire une antenne autoroutière (A650) analogue à l'autoroute A66 Toulouse-Pamiers et répondant aux mêmes exigences d'aménagement.

L'A66 a bien été réalisée, et on s'en félicite, en Ariège. Dans les Pyrénées-Atlantiques, on en est toujours au même point zero depuis 18 ans. Le projet d'antenne autoroutière, a été démolé en 2002 en raison de la suppression du principe d'adossément. Le projet « peau de chagrin » d'une nouvelle route nationale à deux fois une voie a été fusillé par le Grenelle de l'Environnement. Et aujourd'hui, le sentiment que nous avons est que le ministère de l'Écologie et de l'aménagement du territoire ne sait guère

trop comment se sortir de cette affaire - qui scandalise l'ensemble des forces politiques et socio-économiques de la région -, après avoir sans doute pris une décision hâtive et irréfléchie.

Car dans le contexte de l'affaire qui nous préoccupe aujourd'hui, rien n'apparaît plus cohérent que de construire une route nouvelle entre Oloron -lieu-dit Gabarn- et le nœud autoroutier de Lescar. Il serait absurde de ne pas prendre en compte un supplément de trafic poids lourds sur l'actuelle RN 134 inadaptée et d'une extrême dangerosité, de faire défilé les mêmes camions sur la route saturée de Gan à Pau et située en zone urbaine et ensuite sur la rocade (digne d'un chef-lieu de canton) de Pau dont l'insuffisance se vérifie tous les jours.

BAP dans son rôle

Certes, on trouvera des voix pour avancer que les graves difficultés financières qui troublent l'économie mondiale engendrent une récession générale et par conséquent une diminution des échanges. Mais qui peut vraiment prédire, à l'heure actuelle, de quoi demain sera fait ?

De même ne peut-on imaginer que le transport transpyrénéen des marchandises puisse être pris en charge, avant très longtemps, par le ferroviaire de façon efficiente, au moins dans la partie centrale de la chaîne, que ce soit par la réhabilitation de la voie Oloron-Canfranc ou un tunnel multimodal à basse altitude et à haute capacité s'ouvrant du côté des Hautes-Pyrénées ou... du Béarn et que nous appelons de nos vœux.

Les dirigeants de BAP, depuis sa création, se sont toujours efforcés d'être réfléchis, réalistes et pragmatiques dans leur soutien à la réalisation des infrastructures destinées à sortir le Béarn et les Pays de l'Adour de leur cul-de-sac. En faisant des propositions argumentées, autant que possibles pertinentes et non démagogiques, généralement pas contestées d'ailleurs, et en ayant toujours à l'esprit le respect des principes d'un vrai développement durable concilié avec l'impératif de l'accroissement des échanges avec nos voisins Aragonais, nous sommes parfaitement dans notre rôle en déclenchant cette alerte.

À l'État français de remplir le sien en prenant enfin ce dossier à bras-le-corps ! Mais en a-t-il les moyens et surtout la volonté ?

Les Aragonais : « Tant pis pour vous »

Ce sont les Aragonais, ulcérés, écœurés, comme en témoignent les articles de presse publiés à Saragosse et à Huesca depuis plus de cinq ans, dénonçant l'inertie de l'administration française, qui vont donc mettre cette dernière en face de ses responsabilités : « Vous n'avez pas tenu compte de nos justes récriminations. Tant pis pour vous ! Nous passerons, quoiqu'il advienne ! Nous ne pouvons pas empêcher les transporteurs routiers d'emprunter le tunnel du Somport que vous avez pourtant décidé de construire, avec nous, pour réaliser un lien d'échange économique, touristique et culturel ».

Bientôt 600 poids-lourds/jour



Nos voisins espagnols prédisent en effet pour demain un scénario inquiétant sur la portion de route internationale allant du Somport à Pau. Mauvais devins ? Assurément pas. Les péripéties, les accidents, les incidents n'ont pas manqué depuis cinq ans, la fréquentation des poids lourds - celle des automobiles aussi - augmente régulièrement et rien ne l'arrêtera sauf avalanche ou nouvel effondrement. Les Espagnols s'opposent à la mise en œuvre d'un péage et n'accepteront pas que les autorités françaises ferment la route autrement que temporairement en cas de nécessité parce que ce serait faire injure à la règle européenne de libre circulation des biens et des personnes et au traité international signé lors de la création du tunnel.

De Sagunto (Valence) à Jaca, 420 km d'autovia libres de péage

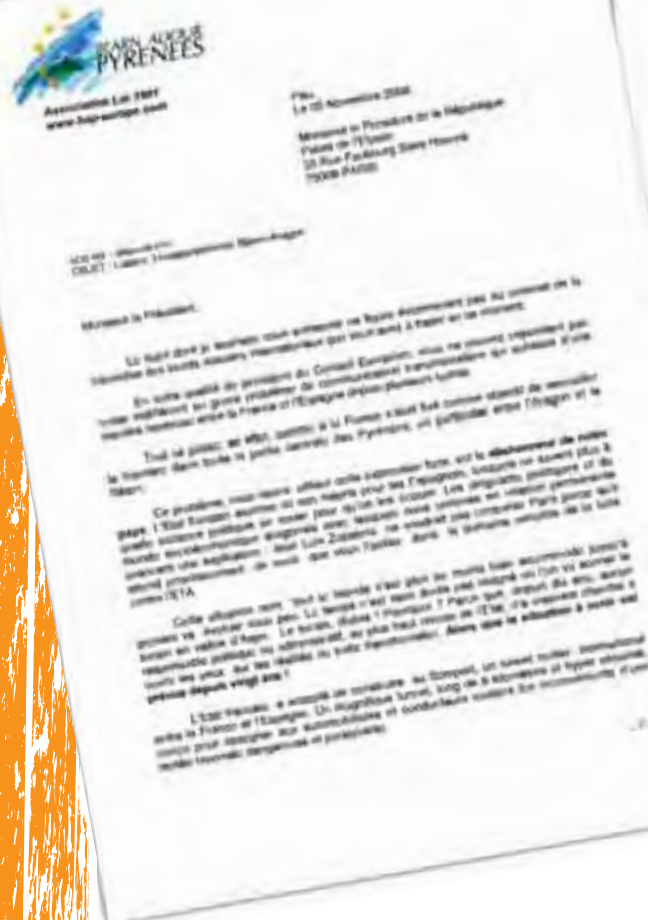
Depuis sa création, BAP n'a cessé de souligner l'impérieuse nécessité dans laquelle se trouvent les pouvoirs publics de notre pays d'aménager les accès au Somport de la même façon que les Espagnols l'ont fait, eux depuis dix ans, de Jaca à Canfranc.

Dans deux ans, en 2010, les Espagnols auront partiellement achevé l'autovia A23 - livraison totale en 2012 - allant de Sagunto, au nord de Valence, à Jaca, via Teruel, Saragosse, Huesca et Sabiñanigo. Soit un trajet de 420 km, libre de tout péage et nettement moins encombré que l'autoroute côtière allant au Perthus par Barcelone. Le trafic s'y est accru de 20 % depuis l'ouverture totale survenue en février de cette année.

La route actuelle (RN 330) entre Jaca et le tunnel du Somport (23 km) est déjà très roulante. Elle le sera encore plus lorsqu'aura été réalisé le programme complet de modernisation de cet itinéraire de piémont.

« 450 km de billard en Espagne, et de l'autre côté de la frontière, en France, une autoroute qui s'ouvre enfin entre Pau et Langon, le choix des transporteurs routiers sera vite fait », assurent les Aragonais. Certes, ils auront toujours la possibilité de filer, depuis Saragosse sur Saint-Sébastien en passant par Pampelune, mais pour être confrontés sur la Côte basque à d'incessantes difficultés (bouchons au passage de la frontière, circulation aléatoire ensuite sur l'A10 et la Nationale 10) nombreux seront ceux qui feront le choix du tunnel du Somport. Ils se résigneront ensuite à emprunter la RN 134 sur 80 km, de la frontière à Pau. Peu importe que la route en vallée d'Aspe et ensuite d'Oloron soit obsolète, dangereuse, inconfortable, d'un autre temps : ils y passeront.

Le plus surprenant, dans cette affaire, est que l'administration française, malgré les mises en garde que nous et bien d'autres ont sans cesse diffusées, n'a jamais voulu prendre en considération, sauf au départ (au milieu des années 90), cette problématique avec toute la lucidité requise.



De Gabarn au tunnel Une situation dramatiquement figée

■ Depuis sa création en 2000, BAP n'a cessé, très régulièrement de soulever le scandale de la RN 134 en vallée d'Aspe en mettant en exergue une simple exigence. « Dès l'instant où les États français et espagnols avaient signé un traité international pour réaliser de conserve le tunnel routier du Somport, ils devaient, en toute logique et de façon concomitante, se préoccuper de réaliser un aménagement routier d'un trafic à venir », écrivions-nous dans le bulletin d'information N° 3 de BAP paru en mai... 2001.

■ Force est de constater hélas! que depuis ce moment-là, en dépit de la prise de conscience déclarée de la Direction des Routes face à l'incohérence de la situation, le schéma des travaux dans la vallée est resté honteusement le même. Depuis plus de sept ans, hors les études et procédures conduites pour les opérations telles que la déviation d'Oloron, les services de l'Équipement, dans le cadre du plan Etat-Région régissant l'opération, n'ont fait que poursuivre les travaux de la déviation de Bedous

dont l'ouverture était prévue en... 2006, et la mise à trois voies de la route entre Urdos et le tunnel.

■ La suppression des contrats de plan Etat-Région n'a évidemment pas fait évoluer les choses. Désormais ce sont les PDMI – plans de développement et de modernisation d'itinéraires – qui sont en charge des opérations routières là où l'État conserve certaines nationales (RN134 de Pau à Oloron, exclusivement, dans les Pyrénées-Atlantiques), le reste du réseau (RN 10, RN 117, etc.) ayant été confié au Département.

■ La préparation des PDMI devait être lancée en novembre 2006. Elle a été stoppée net par le Grenelle de l'Environnement. La malheureuse RN 134 en vallée d'Aspe n'avait pas besoin de cet avatar supplémentaire. Depuis plus d'un an rien ne bouge, hormis les queues d'opération du contrat de plan. Rien de concret au niveau des PDMI: pas de projet déterminé à exécuter, pas d'enveloppe financière, pas de partenariat défini –

■ Les PDMI relèvent une nouvelle organisation des services de l'État. Ce sont les SMO (services de maîtrise d'ouvrages) à la Direction régionale de l'Équipement qui décident des opérations à mener et ce sont les DIR (directions interdépartementales des routes) qui en sont les maîtres d'œuvre, c'est-à-dire qui exécutent les projets nouveaux et entretiennent le réseau de l'État.

■ Ces PDMI vont enfin devenir opérationnels, plus de deux ans après avoir été créés! Mais il peut se passer encore beaucoup de temps avant que cette institution soit vraiment efficace. Il faudra par exemple que le PDMI qui intéresse la RN 134 assimile ce que veut dire exactement la notion de « stricte sécurisation de la route en vallée d'Aspe » définie par Jean-Louis Borloo. La stricte sécurisation pouvant être... très lourde si l'on veut que l'augmentation prévisible du trafic des camions d'ici deux ans soit un phénomène acceptable grâce aux déviations de village à mettre en œuvre.

Et si l'on se passait du tunnel d'Arbus?

PAU-OLORON, ENCORE UNE ATTITUDE QUELQUE PEU INCOHÉRENTE DE LA PART DE L'ÉTAT DONT LES DÉCISIONS SONT REMISES EN QUESTION AU GRÉ DES GOUVERNEMENTS QUI PASSENT.

Un jour, un ministère engage l'affaire avec l'intention de la mener à bien, lance les procédures en bonne et due forme, consulte les populations qui sont d'accord, étudie le projet technique. Quelques mois plus tard, un autre ministre efface tout sous prétexte d'une nouvelle disposition politique, en l'occurrence, récemment, le Grenelle de l'Environnement.

Dans le dossier adressé au Président de la République, nous avons relevé cette incohérence en soulignant que ce qui était parfaitement bon en 2004 ne l'était plus en 2008. Preuve à l'appui. En quatre ans qu'est-ce qui a pu changer? Sur le plan environnemental, les coteaux béarnais ne sont ni plus ni moins fragiles, les entreprises sont toujours aussi enclines - et peut-être même plus, vu le contexte économique - à souhaiter la nouvelle liaison entre le Gabarn et Lescar, les accidents et les morts sont toujours aussi nombreux sur l'actuelle RN 134, malgré les radars, malgré les ralentissements imposés, malgré une signalisation à vous donner la migraine à force de s'obliger, au volant, à une extrême concentration...

Un problème plus financier qu'écologique

Alors pourquoi cette volte-face? La nouvelle pensée écologique? Pas sérieux. Cette nouvelle route est sûrement plus respectueuse de l'environnement que l'actuelle nationale, notamment sur le plan des rejets de CO2. La compensation, sujet déjà évoqué: « Nous vous donnons l'A65, ce qui est déjà bien, mais vous vous passerez de l'A 650... ». Sans doute. Les difficultés pour assurer le financement de l'opération? Ça, c'est plus vraisemblable. En supprimant le contenu des contrats de plan Etat-Région, entièrement dévolus au chemin de fer et en instituant les PDMI, l'État se met en difficulté budgétaire sur les routes nationales qui demeurent de son ressort. Il paraît qu'il n'y a plus d'argent dans les caisses de l'État. Où trouver les financements alors que la dette s'alourdit et que l'on sollicite durement les collectivités territoriales pour qu'elles investissent, à ses côtés, dans les lignes ferroviaires à grande vitesse?

Mais qui assure qu'on est obligé de mettre autant d'euros dans l'affaire? Le projet de 2004 prévoyait que l'opération coûterait quelque chose comme 330 millions de francs, sachant qu'elle était, à ce moment-là scindée, en deux: la partie nord (200 M€) comprise entre Lescar et la sortie sud du tunnel d'Arbus devait être concédée, la section sud jusqu'à Gabarn (130 MF) étant à la charge de l'État (et des collectivités).

Nous sommes un certain nombre à penser qu'on pourrait sans doute faire l'économie du tunnel d'Arbus, écologiquement parfait, mais plombant financièrement le projet en raison de sa longueur (2500 mètres) ainsi que les dispositifs de sécurité imposés aux mono-tubes. Les coteaux ne sont pas si élevés qu'on ne puisse trouver le moyen de les franchir à moindre coût.

Affaire à suivre. Les services du ministère vont-ils poursuivre leurs études de sécurisation rafistolée - et aberrante - de l'actuelle 134? Ou vont-ils envisager de réexaminer le projet - celui-là parfaitement cohérent de route nationale entre Lescar et Gabarn. Nous ne devrions pas tarder à la savoir.

POURQUOI UN PROJET BON EN 2004 NE L'EST-IL PLUS EN 2008 ?

Magnifique illustration de la façon dont l'État peut se déjuger lui-même quand ça l'arrange.

Ces documents extraits d'un fascicule édité par le service des travaux neufs de la Direction départementale de l'Équipement des Pyrénées-Atlantiques, à l'occasion de la procédure de concertation publique - laquelle s'est révélée très positive -, en juin 2004, montrent la volonté exprimée par l'État de réaliser une liaison nouvelle entre Pau et Oloron, avec les meilleurs arguments qui soient. Les études ont suivi, sans jamais aboutir à un projet concret...



Un coup d'œil au tracé permet de mieux comprendre les enjeux de cette nouvelle liaison

Un enjeu « économique » pour la ville d'Oloron-Sainte-Marie dont l'accessibilité sera considérablement améliorée. Ce trait d'union, porteur pour le Béarn, permettra de renforcer ou préserver les atouts économiques de toute la zone du piémont oloronais et des vallées.

Un enjeu de « développement du territoire » avec une infrastructure qui prend naissance au nord de Pau sur l'autoroute A64 Bayonne-Toulouse au point de raccordement de la future autoroute A65 Pau-Bordeaux. A terme une ouverture vers l'Aquitaine, la région Midi-Pyrénées et le centre de la France.

Un enjeu « transfrontalier » avec une route qui s'inscrit dans le programme routier Pau-Le Somport et accompagne l'aménagement progressif de la RN 134 en vallée d'Aspe vers l'Espagne, marqué en 2003 par l'ouverture du tunnel du Somport. L'État reste maître d'ouvrage du projet ; il est représenté par le préfet des Pyrénées-Atlantiques

Les raisons d'une infrastructure nouvelle

■ Pour assurer aux usagers des conditions optimales de circulation entre Pau et Oloron-Sainte-Marie. Il s'agit d'alléger le trafic de la route nationale actuelle - la RN 134 - en particulier entre Pau et Gan. Aujourd'hui, cette section, seule entrée au Sud de l'agglomération, est déjà saturée

■ Parce que des contraintes complexes-relief, secteurs à forte urbanisation et environnement sensible - rendent impossible un aménagement sur place de la RN 134 et la rocade paloise.



■ Parce que le Plan de déplacements Urbains de l'agglomération de Pau prévoit de conférer à la RN 134 entre Jurançon et Gan un rôle urbain avec des emprises limitées.

Un nouvel itinéraire apparaît comme une nécessité

Les atouts de cette nouvelle voie

■ Une amélioration très importante des liaisons entre les agglomérations de Pau et d'Oloron-Sainte-Marie qui permettra de séparer les trafics de transit de ceux de l'entrée Sud de l'agglomération paloise

■ Un désenclavement du bassin d'Oloron et des hautes vallées du Béarn, ainsi que des territoires traversés, nécessaire à la préservation et au développement de leurs activités économiques

■ Des échanges transfrontaliers plus faciles, notamment entre l'Aquitaine et l'Aragon

■ Un gain de temps de l'ordre de 15 à 30 minutes selon les trajets, dans des conditions de confort et de sécurité optimisées

■ Le trafic attendu sur cette nouvelle voie est de l'ordre de 10000 véhicules par jour à l'horizon 2020

Ce qui reste à faire en Vallée d'Aspe

■ Sur les 50,800 km de parcours d'Oloron (lieudit Gabarn) au tunnel du Somport, 22 km seulement ont été modernisés. Avec la mise en service de la déviation du vallon de Bedous, l'année prochaine, ce sont 28,500 km qui pourront être considérés comme acceptable et sécurisés, soit un peu plus de la moitié de l'itinéraire (voir la carte de la RN134 ci-après)

■ Une amélioration sensible sera réalisée pour les usagers qui n'auront plus à traverser la capitale du Haut-Béarn lorsque sera ouverte la déviation d'Oloron, longue de 3500 mètres. L'opération pourrait aller – relativement- vite si les financements étaient apportés rapidement, les seules difficultés techniques étant constituées par la construction des deux viaducs franchissant les gaves et surtout le tunnel de Soeix. Les exemples d'opérations conduites par les services de l'État ne sont pas de nature à nous rendre optimiste: il a fallu environ une décennie pour réaliser les déviations de Gan, d'Aire-sur-l'Adour et de Bedous.

■ Autre amélioration, celle offerte par la mise en service – mais quand?- de la déviation de Gurmençon et d'Asasp, longue au total de 7250 m qui est administrativement prête puisque le préfet a pris, depuis sept ans, les arrêtés déclarant cette section d'utilité publique, si elle ne l'est pas encore sur le plan financier. Cette section est, en fait, découpée en deux tronçons: celui de Gurmençon-Arros au nord qui doit faire encore l'objet de procédures de remembrement et celui d'Arros-Asasp au sud qui est bien avancé et pourrait être rapidement mis en œuvre. Problème budgétaire là encore car, comme le projet tarde tellement à être exécuté (Asasp devait démarrer en 2006), il faut revoir les dossiers financiers...

■ Autre progrès attendu, celui qu'engendrera l'ouverture de la déviation de Bedous à la réalisation de laquelle les services de l'État travaillent depuis près de dix ans, les problèmes n'ayant pas manqué – ne serait-ce que les expropriations rendues nécessaires par



l'achat collectif de terrains par 3 000 opposants. On en voit enfin le bout: si tout va bien, la déviation sera ouverte à la mi-année 2009. Le giratoire nord est terminé, les terrassements le sont aussi, le marché des chaussées a été notifié. Resteront les travaux de finition, signalisation, etc.

■ C'est plus au sud que résident les vraies difficultés parce que, c'est évident, l'État, depuis quinze ans, ne manifeste pas pour ces dossiers, sensiblement plus dif-

ficiles à traiter sur le plan technique, une vraie volonté politique à la hauteur de l'enjeu, en dépit des engagements pris à diverses reprises.

■ Trois gros points noirs demeurent que les services compétents n'ont pas encore pris à bras-le corps:

- la déviation de Cette-Eygun. Le maître d'ouvrage a beaucoup tergiversé. Faut-il réaliser cette déviation sur la rive droite ou la rive gauche du gave? L'affaire n'est toujours pas tranchée après plus de dix ans de réflexion. Aucune étude sérieuse n'est lancée sur ce dossier. Autant dire que cette section de la RN 134 ne sera pas ouverte demain.

- la section pont de Cebers /pont d'Urδος qui comporte l'étranglement des gorges du fort du Portalet. C'est l'endroit où il y a eu le plus d'accidents. Secteur le plus difficile à traiter en raison de la proximité du gave et la montagne abrupte dans laquelle ont été creusés deux tunnels ferroviaires. Diverses solutions ont été envisagées, dont celle d'un tunnel passant... sous le fort du Portalet. Des travaux ont été entrepris pour renforcer les murs et parapets et pour rehausser le profil de la chaussée en long et en travers pour gommer certains défauts. D'autres projets sont prévus pour améliorer tant bien que mal tout ce passage en élargissant la chaussée à 9 mètres. Mais à notre connaissance, ils sont toujours dans les cartons...

- la déviation d'Urδος. Là encore, le maître d'ouvrage, la direction régionale de l'Équipement est dans une profonde expectative devant l'ampleur de l'opération, évidemment coûteuse, car le village est implanté sur le flanc de la montagne. Où passer? en bas ou au-dessus? L'idée d'un tunnel a même été lancée. Tout est possible techniquement. Mais ce qui manque le plus là encore c'est la volonté politique et les crédits. Alors à Urδος, les riverains se nourriront au CO₂ et aux gaz brûlés de gazoil pendant encore quelques années...

■ Reste le dernier tronçon d'Urδος aux Forges d'Abel et au tunnel. C'est presque les Champs-Élysées quand on a connu, naguère, la montée rustique du col. Au moins peut-on y doubler les camions. Mais tout n'est pas réglé sur cette route en certains endroits, notamment au lieu-dit Bordenave où l'on redoute que la chaussée étroite et construite sur des soutènements remontant au 19^{ème} siècle ne s'effondre comme cela s'est déjà produit au Pène d'Aret. Là encore, un petit tunnel avait été envisagé qui aurait réglé le problème. Mais les tunnels ça coûte cher!

■ Ah! si l'on pouvait faire appel aux crédits européens! Après tout cette route, comme le tunnel du Somport qui a reçu des subsides de Bruxelles est l'exemple même d'itinéraire international qui devrait être fortement aidé. L'Etat français s'en est-il vraiment préoccupé? Bruxelles a décidé de faire porter son effort massivement sur le développement du ferroviaire, mais son budget comporte encore, croyons-nous savoir, quelques lignes de crédits à dépenser pour les projets routiers.



Cette grande photo du vallon de Bedous montre bien la déviation qui serpente, à droite, non loin du gave d'Aspe.

DEVIATION DE BEDOÛS : CE SERA POUR 2009

Eh oui! On en voit le bout. Enfin presque. La déviation grâce à laquelle on évitera le centre de Bedous est en voie d'achèvement. Le rond-point qui permet d'y accéder au nord se termine. Les terrassements sont pratiquement achevés et une première couche de bitume a déjà été posée. Il reste à faire les finitions, peaufiner les bas-côtés, prévoir la signalisation au sol et à achever la connexion au Sud à Accous, Autant de travaux qui vont se réaliser cet hiver. En sorte qu'on peut enfin espérer voir cette déviation mise en service dans le premier semestre de 2009. Pour le plus grand bonheur des habitants du village et des... camionneurs. Avec trois ans de retard...

La route à la sortie du tunnel d'Osse est pratiquement achevée. (Photo FDC)



600 POIDS-LOURDS/ JOUR AU SOMPORT

■ Qu'en est-il du trafic routier au tunnel du Somport? Les statistiques montrent qu'il s'accroît insensiblement d'année en année, moins d'ailleurs en ce qui concerne les automobiles que les poids lourds. Ainsi, depuis le début de l'année 2008, enregistre-t-on une moyenne quotidienne de 915 voitures et de 219 camions et cars. Chiffres qu'il faut moduler évidemment mois par mois. Ainsi les records de fréquentation ont presque été battus au mois d'août 2008 avec 67382 véhicules (59286 voitures et 8096 poids lourds) soit en moyenne quotidienne 1912 voitures et 261 camions et cars.

■ Le record absolu est détenu par le mois d'août 2003 avec 69811 véhicules – dont 63551 automobiles – ce qui peut se comprendre aisément: le phénomène de curiosité a joué quelques mois après l'inauguration du tunnel. L'augmentation du trafic en 2008 peut s'expliquer par le fait que le dernier tronçon de l'autovia Sagunto-Zaragoza a été livré en février.

■ En ce qui concerne les poids lourds, la progression est nette: 140 /jour en 2003, 170 en 2004, 198 en 2006, 219 pour l'instant en 2008. Pour être juste, il faut tenir compte que le transit des camions dans le tunnel est très faible le week-end en sorte qu'il faudrait tabler, pour bien faire, sur 22 jours par mois ce qui reviendrait, par exemple pour le mois de juin 2008 (7862 camions et cars) à considérer que le nombre quotidien des PL serait de 357/jour, ce qui fait, grosso modo un camion, toutes les deux minutes.

■ En 1994, les études menées par le CETE de Bordeaux pour l'enquête préalable à la déclaration d'intérêt public du tunnel du Somport et de sa voie d'accès, proposaient plusieurs hypothèses de trafic en faisant le distinguo entre les comptages prévisionnels effectués à Bedous et ceux effectués au Tunnel. Les ingénieurs de l'Équipement prévoyaient pour 2013, dans le cas où l'autoroute à péage Bordeaux-Pau serait ouverte et sans autoroute A650 Pau-Oloron, dans le cas où serait réalisée aussi l'autoroute à péage Valence-Saragosse, que le nombre des voitures serait de 1820 voitures/jour et 547 poids lourds/jour. On ne serait donc pas loin de ce scénario pour les PL - le trafic des voitures étant surestimé - en 2010 ou 2011, avec deux ans d'avance. Il faut tenir compte du fait que le trajet Sagunto-Jaca sera sans péage... donc plus attractif.

■ Le même scénario calculé en 1994 laissait apparaître des chiffres plus musclés à Bedous: 4898 voitures et 709 camions en 2013. Pourquoi ces chiffres plus musclés? Parce qu'il s'agit de seuls véhicules non internationaux circulant dans la seule vallée d'Aspe auxquels il faut ajouter ceux du trafic international.

■ Qu'en pense-t-on en Aragon? Les responsables des infrastructures à Saragosse prévoient une importante augmentation des poids lourds provenant de Sagunto, ne serait-ce qu'en raison de l'économie de péage que les transporteurs routiers vont réaliser - le prix du péage entre Sagunto et la Junquera est à l'heure actuelle de 71,56 euros pour un PL catégorie 2 – et de la non-saturation de cet itinéraire sur une autovia toute neuve.

Autoroute A 65 Pau-Langon Un comité de suivi animé à Mont-de-Marsan

À Mont-de-Marsan, s'est tenue le 13 octobre une importante réunion du comité de suivi de l'A65 présidé par le préfet de Région Francis Idrac, lequel, d'entrée de jeu, a dénoncé l'acharnement mis par les opposants à faire obstacle au projet. « **On peut s'interroger sur sa finalité** ». Anticipant sur les questions des dits opposants, le préfet a précisé: « **Quand bien même le concessionnaire se serait trompé sur le trafic à venir, il faudrait que la situation soit catastrophique pour qu'il en vienne à concéder sa concession. La clause de déchéance a d'abord pour objet de protéger le concessionnaire, donc le contribuable** ».



Explication technique d'un ingénieur du GIE 65. A la tribune, Olivier de Guinaumont, président d'Aliénor, Christian Gueydan, secrétaire général de la préfecture à Pau, Francis Idrac, préfet de région, Etienne Guyot, préfet des Landes. (photo BAP)

Après que divers cadres du GIE A65 se soient succédé pour présenter le planning des travaux et toutes les implications techniques et environnementales de l'opération, de la gestion des poussières à l'intégration de l'ouvrage dans le paysage, des explications ont été fournies sur la mise en œuvre des mesures compensatoires: 1372 ha de biotope sont à compenser. Olivier de Guinaumont, président d'Aliénor, a souligné que les travaux sont décalés de six mois mais que ce sera l'été prochain qu'un bilan pourra être établi en fonction des travaux qui auront pu être réalisés pendant l'hiver: « **les choses sont notablement tendues** ».

Suivit un feu nourri de questions, émanant de la Sepanso et de l'ARLP, auxquelles répond fermement le préfet – « **est-ce que vous aurez le même discours sur le TGV?** », ainsi que Jean-Louis Carrère, vice-président du Conseil régional, Olivier de Guinaumont, Mme Darrieusecq, maire de Mont-de-Marsan, Robert Cabé, maire de Mont-de-Marsan et François Bayrou, ce dernier confiant que les expériences passées, notamment pour l'A64, avaient montré qu'on avait toujours été dans une sous-estimation des trafics. Jean-Michel Guillot, président de BAP qui était accompagné de Jean-Philippe Bézier, Jean-Michel Lamaison et Gabriel Loudet, membres de la commission A65, a pour sa part déclaré que l'association, laquelle a soutenu le projet avec une certaine vigueur, resterait attentive à tout ce qui serait susceptible de freiner l'avancement des travaux.

SRIT d'Aquitaine 2^e phase de réflexion sur les infrastructures

Depuis deux ans, BAP participe aux réunions organisées par le conseil régional dans le cadre du SRIT (Schéma Régional des Infrastructures des Transports et de l'Intermodalité). Notre association a apporté sa contribution au débat sous la forme de propositions. Après avoir dressé un diagnostic partagé des infrastructures de transports en Aquitaine la Région lance maintenant la deuxième phase de réflexion qui devra conduire à la rédaction des Schémas de services de transports de voyageurs et de marchandises et des schémas routier et ferroviaire (on peut consulter tous les travaux issus de la première phase sur le site Internet: <http://srit.aquitaine.fr>).

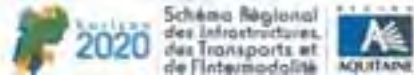
La présentation en a été faite à Bordeaux à l'occasion de trois ateliers différents. Lors de la conférence consacrée aux transports des marchandises à laquelle participait Jean-Claude Patalano, animateur de la commission ferroviaire et logistique de BAP, Jean-Louis Carrère, premier vice-président de la Région, a rappelé les grandes lignes du schéma qui traite aussi bien de la création d'autoroutes de la mer à partir des ports de Bayonne et de Bordeaux que des opérations de nature à développer des plates-formes la logistique. Le représentant de BAP a noté quelques oublis dans les documents soumis à la réflexion des groupes, en particulier les mentions de certains axes routiers essentiels comme Pau-Oloron-Somport.

À Serres-Castet, les enjeux des infrastructures

Les élus Béarnais étaient nettement plus nombreux et Jean-Claude Patalano était de nouveau présent le 28 novembre à Serres-Castet où la Région organisait une conférence décentralisée pour aborder de manière transversale les enjeux propres à chaque territoire. Jean-Louis Carrère a re-précisé les actions fortes à mener dans les deux axes suivants:

- Environnemental, par le développement des transports multimodaux.
- Social, par le développement des transports vers les lieux de travail.

À partir de ces deux postulats, de nombreux les intervenants ont développé leur vision des schémas locaux de développement des infrastructures en insistant sur la modernisation des axes routiers ou ferroviaires entre les différentes villes des Pyrénées Atlantiques.



Le président de la CCI Pau-Béarn, Patrick de Stampa, a repris en particulier les priorités qui assureront le développement économique local, à savoir la LGV selon le scénario 3bis Mont-de-Marsan/Pau/Tarbes et la route Pau –Oloron-Espagne. Il a rappelé l'importance d'une traversée ferroviaire centrale des Pyrénées par les vallées d'Aspe ou d'Ossau, la création de plates-formes multimodales judicieusement placées. Il a également proposé sur le plan local la mise en accès libre de la section Lescaur-Morlaas de l'A64 afin de désengorger la rocade actuelle et surtout, dans ce contexte, la création d'un troisième échangeur à Morlaas.

En rencontrant la presse, Jean-Louis Carrère a surtout insisté sur la nécessité, pour l'Aquitaine, de ne pas manquer son rendez-vous avec le TGV Sud-Europe-Atlantique. Il a dit sa conviction que le ferroviaire serait dans l'avenir l'élément le plus structurant. « Quand on regarde une carte géographique, la ligne droite qui part de Saragosse et traverse les Pyrénées, passe du côté de Pau, voire Tarbes, mais pas Toulouse ».

Il faut donc selon lui faire la grande traversée des Pyrénées par la vallée d'Ossau ou la vallée d'Aspe. BAP ne dit pas autre chose...

Une initiative commune des CCI de Pau Béarn et de l'Aragon

Manuel Teruel Izquierdo, Président du conseil aragonais des chambres de commerce et d'industrie et Patrick de Stampa, Président de la CCI Pau Béarn ont signé en commun récemment une lettre adressée au Président de la République et Président du Conseil européen. Ils lui expriment leur satisfaction de voir que le projet de réalisation de l'autoroute Pau-Langon a été « ratifié ».

Ils n'en déplacent pas moins que cette bonne nouvelle s'accompagne de celle de l'abandon, par le gouvernement français, de la liaison entre Pau et le tunnel du Somport. MM. Izquierdo et de Stampa développent l'argument selon lequel la route actuelle est aujourd'hui en grande partie une voie urbaine qui ne pourra jamais absorber un trafic terrestre de caractère international. En foi de quoi, ils demandent que soit autorisée la réalisation d'une route neuve entre Pau et Oloron et que soient débloqués les crédits de l'Etat pour garantir la sécurité de la RN 134 en vallée d'Aspe.



Pour mieux comprendre les enjeux et défis d'un projet de 6 à 8 milliards d'euros

Pendant trois jours, du 29 au 31 octobre, s'est tenu à Saragosse le 1er Congrès international sur la Traversée ferroviaire des Pyrénées Centrales. Invité par la Fundacion Transpirenaica, BAP, représenté par son président, avait tenu à assister à cet événement pour mieux comprendre les enjeux d'un tel projet mais aussi pour mieux cerner la réalité de tous les problèmes posés par une opération aussi considérable, surtout si elle vient à s'inscrire un jour dans le... territoire béarnais.

Afin de mieux saisir tous les défis et les difficultés d'un tel projet dans ses aspects géopolitiques, géotechniques et financiers, les organisateurs aragonais avaient fait appel à un bel aréopage de spécialistes, suisses, français, norvégiens et même... japonais. Les congressistes ont donc découvert les arcanes d'un monde souterrain fascinant et tous les éléments qui concourent à la réalisation des plus grands tunnels du monde, le plus important étant celui du Saint-Gothard en Suisse (57 km).

Nos conclusions et réflexions

CONVERGENCES - Nous avons retenu qu'un projet international aussi lourd que celui de la Traversée ferroviaire des Pyrénées à un autre endroit que les passages littoraux est beaucoup plus complexe à réaliser qu'une opération « intra muros » parce qu'il s'agit de concilier des intérêts parfois différents, sinon des concepts philosophiques divergents. Il faut obligatoirement en effet une même approche, une même vision, une même unité de procédures juridiques et techniques et des moyens financiers en harmonie entre les deux pays voisins pour mener à bien le projet

ETUDE GEOSTRATEGIQUE - Nous avons intégré l'idée que, pour fixer le choix du passage, à travers une montagne importante, d'une ligne ferroviaire au moyen d'un tunnel de base de plusieurs dizaines de kilomètres, nul ne peut s'exonérer d'une étude géostratégique très poussée: le caractère transeuropéen, voir plus, intercontinental – la traversée du détroit de Gibraltar au moyen d'un tunnel ou d'un pont développant les échanges avec le Maghreb et l'Afrique de l'ouest est une donnée à considérer – doit s'inscrire dans un projet plus global de corridor. À quoi cela servirait-il de construire un tunnel d'un coût pharaonique si l'un des deux versants n'offrirait pas des « sillons » de trafics modernes et de bonne capacité? Ou si une « étude de marché » rigoureuse n'était pas réalisée afin de déterminer si le passage nouvellement créé aura une utilité effective, sera rentable et pérenne.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - Dans cet ordre d'idée, il apparaît évident que les états et les collectivités territoriales concernées doivent élaborer le projet de part et d'autre de la chaîne, en commun mais aussi peut-être surtout entre eux sur un même territoire assez vaste pour éviter d'avoir une image trop restreinte, trop restrictive, trop nombriliste et égocentrique de l'opération. Tout en ayant toujours à l'esprit qu'une infrastructure doit rendre des services à une



échelle internationale, ici européenne en l'occurrence, il faut se convaincre que le projet de Traversée ferroviaire des Pyrénées doit participer concrètement à l'aménagement du territoire et à la communication des populations immédiatement voisines tout autant que des pays plus lointains.

JOUER COLLECTIF - Est-on assuré qu'une concertation poussée ait été proposée, en France, du moins jusqu'à présent, entre tous les Départements et Régions concernés, pour que le projet d'itinéraire de la ligne passant à un endroit x à travers la chaîne pyrénéenne soit étudié de conserve, objectivement, afin d'arriver à un tracé idéal y, générant sur son passage du développement économique et des échanges culturels et touristiques. Le positionnement de certaines collectivités et le détachement d'autres, voisines, laissent à penser, une fois de plus, que le jeu collectif interrégional dans le grand Sud Ouest n'est pas tout à fait à l'ordre du jour sur ce dossier.

CONCERTATION - Nous avons retenu également que nul ne saurait réaliser, aujourd'hui, une infrastructure d'une telle importance que la Traversée ferroviaire des Pyrénées en raison de son impact sur l'environnement, sans conduire une concertation constructive et pédagogiquement intelligente avec les populations locales. On a vu comment, dans les Hautes-Pyrénées, la population de la vallée du Lavedan jusqu'à Lourdes a réagi au projet du tunnel sous le Vignemale.

PEDAGOGIE - Dans les vallées pyrénéennes où l'on est soucieux de préserver la nature, - mais qui a mieux intégré cette préoccupation que les Suisses? - des mouvements d'oppositions, parfois politiquement orchestrés de loin, peuvent naître, notamment si les projets, leurs contraintes, mais aussi leurs bénéfices, ne sont pas clairement exposés. Oppositions ou pas, il faudra bien qu'avant longtemps, un passage soit décidé et réalisé parce que les passages littoraux ne pourront à eux seuls assurer le passage transpyrénéen des hommes et des biens, affirment avec insistance les Espagnols. En vertu de quel droit la France devrait-elle fermer les portes pyrénéennes à ses voisins de la Péninsule ibérique?

GEOTECHNIQUE - Les considérations géotechniques sont elles aussi fondamentales puisque ce sont les géologues qui déterminent la localisation précise d'un tunnel dans un sec-

teur de montagne donné après une reconnaissance approfondie du terrain.

FINANCEMENT - Enfin, le financement des projets aussi monumentaux reste une des questions essentielles, on l'a bien noté, car on parle ici en milliards d'euros. Au moment où la récession frappe parfois durement l'économie de nos pays et où les systèmes bancaires se trouvent en difficulté pour soutenir les opérations d'infrastructures très onéreuses, les états comme les opérateurs appelés à la rescousse pour constituer des montages publics-privés vont réfléchir à deux fois à se lancer dans de telles aventures

IDÉE - Dans ces conditions, reste à développer l'idée suggérée par bien des économistes qu'il n'y a rien de tel, en temps de crise, que de lancer des projets de très grande dimension pour sauvegarder la vitalité d'un pays...

Rencontres

À l'occasion de ce congrès de Saragosse, le président de BAP a pu rencontrer un certain nombre de personnalités aragonaises, notamment Victor Morlan Gracia, Secrétaire d'État chargé de la Planification et des relations institutionnelles au Ministère de l'Équipement espagnol à Madrid, Rafael Lopez Guarga, président du Comité des Tunnels et de l'Association technique des Routes, mais aussi françaises comme Thierry Louis, chef de la Mission Pyrénées au Secrétariat d'État aux Transports ou Pierre Michaux, conseiller Equipement transports à l'Ambassade de France à Madrid.

Dans le courant de l'été, le président de BAP avait eu l'occasion de visiter par deux fois l'exposition internationale de Saragosse, la première à l'invitation du président et du vice-président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, la seconde à l'invitation du président du Conseil régional d'Aquitaine. La délégation régionale avait fait étape en particulier à l'aller à Bedous où Alain Rousset avait présenté son projet de réhabilitation de la ligne Oloron-Canfranc.



Lors de la réception du conseil régional au Pavillon de la France, Jean-Michel Guillot a rencontré, de gauche à droite, Antonio Ruspira, directeur des routes au gouvernement d'Aragon, Natalia Blazquez, directrice générale de la Fundacion Transpirenaica, Esther Monterrubio, responsable de la communication du Gouvernement d'Aragon, représentant Marcelino Iglesias et Pedro Salas Parra conseiller du président. (photo BAP)

Lire le compte rendu complet de ce congrès sur notre site www.bap-europe.com

À consulter également : www.transpirenaica.org - www.adif.es/infraestructura/index.html - www.lyon-turin.info/set_info.htm - www.ltf-sas.com

Dominique Bussereau :

« L'A65 est un chantier emblématique »

LA LGV ET L'AUTOROUTE PAU-LANGON CONSTITUAIENT LES PLATS PRINCIPAUX AU MENU DE LA VISITE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS. LES ÉLUS BÉARNAIS LUI ONT AUSSI PROPOSÉ DE S'INTÉRESSER À LA PAU-OLORON-SOMPORT.



À l'invitation du Jean Castaings, président du Conseil général des Pyrénées Atlantiques, Dominique Bussereau, Secrétaire d'État aux Transports est venu à Pau le 13 novembre pour y faire le point sur le financement de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique. On sait que cette question pose un certain nombre de problèmes aux collectivités territoriales – Région, Départements, Communautés de communes et d'agglomération - qui sont appelées par l'État à mettre la main au portefeuille en raison du coût extrêmement lourd de ces opérations d'infrastructures La LGV Tours-Bordeaux-Espagne avec prolongement jusqu'à Toulouse « constitue le plus grand projet qui va se faire en Europe continentale » et représente 11 milliards d'euros d'investissement - estimation 2006 - 5,3 pour la seule section Tours-Bordeaux dont 76 millions demandés au Département des PA sur cette seule section.

Lors de la séance qu'il a présidée au

Parlement de Navarre et à laquelle assistaient les parlementaires et les conseillers généraux, Dominique Bussereau a principalement répondu, pour les rassurer, à l'attente insistante des élus Béarnais concernant la desserte par le TGV de Pau et au-delà de Lourdes et Tarbes. Concernant le barreau du scénario 3 bis, entre Mont-de-Marsan et Pau qui fait l'objet d'un complément d'études, le ministre laisse simplement entendre que différentes options sont envisagées: soit une nouvelle ligne créée entre les deux villes, soit une utilisation de la ligne classique via Dax et Puyoo. Son objectif étant de faire que les villes de Bayonne et Pau soient l'une comme l'autre reliées à Paris en trois heures.

Martine Lignières-Cassou, députée-maire de Pau, en a profité pour souligner l'importance que cet axe représente aussi dans les liaisons avec l'Espagne. Idée que développe précisément la commission ferroviaire de BAP car elle considère qu'il serait géographiquement judicieux et opportun de faire passer la frontière quelque part en Béarn à la future traversée multimodale des Pyrénées.

Claracq : une rivière bâchée !

Si le ferroviaire était le prétexte essentiel à sa visite en Béarn, le Secrétaire d'État ne pouvait échapper aux questions relatives à l'avenir de la liaison routière Pau-Oloron-Somport. Jean-Jacques Lasserre, en particulier a tenu à rappeler les engagements pris par l'État, ayant même proposé que le Département prenne en charge le financement des études, voire les tra-



Dominique Bussereau très entouré pour la visite du chantier de l'A65 sous la conduite du président d'A'liénor (photo BAP)

vaux. Dominique Bussereau a convenu de la nécessité de tenir une réunion sur ce thème avant la fin de l'année à son ministère.

Tant qu'il se trouvait en Béarn pour parler infrastructures de transports, Dominique Bussereau ne pouvait pas ne pas aller jeter un coup d'œil au chantier de l'autoroute Pau-Langon. C'est ce qu'il a fait avant la séance au Parlement de Navarre en se rendant, en compagnie de plusieurs parlementaires des PA., Martine Lignières-Cassou, Jean Lassalle, David Habib d'Alain Rousset, président du Conseil régional, de Jean Castaings et du président du Conseil général des PA dans la commune de Miossens-Lanusse.

Avec pour cicérone Olivier de Guinaumont, président de la société concessionnaire A'liénor, le ministre

s'est plus particulièrement intéressé au viaduc du Gabas, l'ouvrage d'art le plus important de l'A65 (voir par ailleurs). Il a même confié être impressionné par les mesures prises pour protéger l'environnement, découvrant en particulier que la rivière le Gabas avait été bâchée pour ne pas être polluée par le chantier. Et pour éviter que les batraciens s'en échappent et aillent se faire écraser par les engins...

Il n'en fallait pas davantage pour que Dominique Bussereau en vienne à affirmer que l'A65 est « un chantier emblématique, un laboratoire d'excellence, dont nous voulons faire un exemple sur le plan du développement durable ». Au reste, il n'a aucun doute sur la pertinence de cet ouvrage: « Quand on me parle de la faible fréquentation de cette autoroute, moi je vois les statistiques de mortalité sur cette route ».

BAP MONTE AU CRENEAU... MEDIATIQUE

Le bureau de BAP, pratiquement au grand complet, a tenu, ces derniers jours, une conférence de presse à la CCI de Pau, pour informer les médias, quotidiens et presse audio-visuelle, largement représentés, de l'initiative que l'association a prise à propos de l'état d'abandon dans lequel se trouve l'itinéraire routier Pau-Oloron-Somport. Le président Jean-Michel Guillot, mais aussi Hubert Buchou, Robert Paillassa, Jean-Jacques Boisserolle, Jean-Claude Patalano, François du Cluzel, etc., ont détaillé le document adressé au Président de la République et dont une copie a été adressée à Jean-Louis Borloo, à Dominique Bussereau, à Michèle Alliot-Marie au Commissaire européen aux Transports ainsi qu'aux principaux élus de l'Aquitaine. (lire par ailleurs)

« Cri d'alarme pour la RN 134 », ont titré le lendemain la République et l'Eclair qui retiennent que le trafic des poids lourds, de 300 par jour, pourrait doubler dans les quatre ans qui viennent et que la liaison Pau-Oloron a été sacrifiée sur l'autel du Grenelle de l'environnement. Hubert Bruyère relève qu'il a été question de la desserte ferroviaire de Pau par la LGV Bordeaux-Espagne, de la nouvelle traversée des Pyrénées, souhaitées pas BAP, de préférence à la ligne de Canfranc qui ne paraît pas à la hauteur des besoins. « Feux de détresse », titre de son côté Sud Ouest. Odile Faure enregistre les mêmes griefs faits par BAP à l'État et observe que les Espagnols qui ont financé le tunnel du Somport aux deux tiers n'ont pas l'intention de le bouder.



De gauche à droite: Philippe Bézier, Hubert Buchou, Jean-Michel Guillot, Robert Paillassa, Jean Tuquet, Jean-Jacques Boisserolle. (photo BAP)



Quotidiens et presse audio-visuelle bien représentés. (photo BAP)



BAP dans le vif du sujet

Planning inchangé avec... une bonne météo

LA MÉTÉO, CE JOUR-LÀ, N'ÉTAIT CERTES PAS TRÈS FAVORABLE, LES BOTTES, LES CASQUETTES ET LES PARAPLUIES ÉTAIENT VIVEMENT RECOMMANDÉS. MAIS QU'IMPORTE ! L'ESSENTIEL EN LA CIRCONSTANCE ÉTAIT DANS LE SOURIRE DE TOUS LES ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DES COMMISSIONS DE BAP QUI AVAIENT PU SE LIBÉRER EN CE JOUR GRIS DE NOVEMBRE. LE SOURIRE ASSOCIÉ EN L'OCCURRENCE À L'EXPRESSION D'UNE VIVE CURIOSITÉ

Pour la première fois en effet depuis la mise en route de l'opération, une délégation de notre association a eu le privilège de visiter deux des chantiers les plus spectaculaires de l'autoroute A65 Pau-Langon sous la conduite éclairée de Frédérique Alary, la sympathique responsable de la communication de la société A'liénor.

La première halte s'est faite au sud de la déviation d'Aire-sur-l'Adour à l'endroit où l'on réalise un échangeur pour la connexion entre l'autoroute et la voie de contournement de la cité landaise qui doit en principe être ouverte en 2009. Les entreprises travaillent à la construction de plusieurs ouvrages, notamment un grand pont pour la bretelle enjambant l'autoroute et des passages annexes pour une petite route locale.

Plus spectaculaire est évidemment le viaduc que l'on construit dans la vallée du Gabas et qui est bien avancé désormais. Ce viaduc est un choix environnemental. Il y a quelques années, on aurait ici simplement réalisé un remblai avec un petit ouvrage en dessous pour le passage de la rivière. Les recommandations écologiques réglementaires ont imposé le choix de ce grand ouvrage, par souci de « transparence hydraulique », le plus important de la concession en longueur – et en coût. Il était essentiel de sauvegarder le biotope de la rivière et même de conserver un petit moulin désaffecté entre les piles car il abrite une colonie de... chauves-souris.

Pour en savoir + www.a65-alienor.com

Un tablier de 2300 tonnes pour le viaduc de Gabas

Un impressionnant tablier en acier est assemblé, élément par élément sur un remblai dans le prolongement de l'alignement des piles. Il sera glissé sur les piles au moyen de treuils en bout de culée.

- Le viaduc de Gabas est l'ouvrage le plus important et le plus long du tracé. Il a 444 m de long et 21,50 m de largeur
- Il reposera sur 6 piles et 2 culées
- La hauteur maximum des piles est de 26,10 m
- Le poids du tablier est de 2300 tonnes
- Pas moins de 6500 m³ de béton seront utilisés pour la construction de l'ouvrage



(Photos BAP)



Les administrateurs et membres de commission de BAP sur le chantier de l'A65 à Aire-sur-l'Adour (photo BAP)

Un hiver déterminant

Préalablement à cette visite sur le terrain, les représentants de BAP avaient eu l'occasion de faire le point précis sur l'état d'avancement de l'opération à l'issue d'un déjeuner à l'auberge de Viven, en présence du président d'Aliénor, Olivier de Guinaumont qui était accompagné de Christian de Firmas, directeur technique adjoint. Jean-Michel Guillot, président de BAP, a souligné le caractère hautement symbolique de cette journée en disant la satisfaction exprimée par les administrateurs de l'association de voir se réaliser enfin concrètement cette autoroute qu'ils appellent de tous leurs vœux depuis bien des années.

Olivier de Guinaumont, schémas et plans à l'appui, a présenté ce projet de plus de 1,2 milliards d'euros d'investissement, le tiers du financement étant apporté par les banques. L'ouvrage représente 1 500 ha de foncier. Pour assurer la sauvegarde des espèces protégées,

il est nécessaire de trouver une surface 1600 ha, le coût de l'environnement étant estimé de 10 à 15 % de l'investissement. Quelques précisions techniques furent apportées : par exemple, l'A65 se présente sous la forme d'un réseau fermé ; les autoroutes étant interconnectées avec l'A64 et l'A62 quels que soient les concessionnaires). Le péage sera effectué à l'entrée et à la sortie du réseau concédé.

En ce qui concerne le planning des travaux, le président d'Aliénor a confié en raison des problèmes d'autorisation du gouvernement liés au feu vert du



Jean-Michel Guillot présente les administrateurs de BAP à Olivier de Guinaumont (Photo BAP)

Conseil national de Protection de la Nature, les travaux avaient commencé en septembre avec six mois de retard. Il n'en reste pas moins attaché à la date contractuelle de livraison de l'autoroute, soit octobre 2010. En vérité, tout dépendra des conditions météorologiques de cet hiver.

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

Ce bulletin N° 23 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, Jacques Nadal, Robert Paillassa, Jean-Claude Patalano, Jean Tuquet.