



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

LGV, Canfranc, TCP ...

BAP face aux problématiques ferroviaires

LA MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE INDISPENSABLE AU DÉSENCLAVEMENT DU BÉARN ET DES PAYS DE L'ADOUR EST D'UNE TELLE COMPLEXITÉ TECHNIQUE, ÉCONOMIQUE ET... POLITIQUE QU'IL EST SOUVENT DIFFICILE D'Y TROUVER LES BONS RAILS. FACE A CE QUI RESSEMBLE PARFOIS A UN IMBROGLIO, BAP SOULIGNE QUELLES DEVRAIENT ÊTRE LES MEILLEURES OPTIONS POUR LA RÉGION.

Même l'aiguilleur le plus chevronné n'est plus fichu de trouver sa voie - la bonne - dans l'entrelacs des rails, dans les écheveaux d'itinéraires, dans les projets de connexions qui se dessinent depuis quelques mois dans le paysage ferroviaire que cherche à fixer sur la carte de notre région l'institution GPSO (Grands Projets du Sud Ouest) émanation de RFF (Réseau Ferré de France).

Si le cheminot n'y arrive pas, comment alors le citoyen-usager lambda pourrait-il, lui, s'y retrouver? Comment, pourrait-il trouver les bons rails utiles à son transport de demain, c'est-à-dire dans quinze ou 20 ans, dans la débauche des schémas et des contre-schémas, dans le déferlement des déclarations politiques, syndicales ou associatives, des cris des protestations qui envahissent nos quotidiens locaux et la télé régionale? Comment dénicher la proposition cohérente dans l'avalanche des chats, des blogs, des messages de Facebook et des newsletters que nous déverse l'Internet?

Le débat sur l'évolution du réseau ferroviaire qui se limitait



aux projets de traversée des Pyrénées (Canfranc ou TCP?) il y a seulement un lustre a explosé lorsqu'il s'est agi de réfléchir au projet de LGV Bordeaux-Espagne et d'en préciser les lignes et les enjeux. Curieusement d'ailleurs, la déflagration est intervenue bien après le débat public officiel de 2006 qui n'avait pas soulevé

véritablement de questions tonitruantes.

En 2010, la complexité est générale, la situation qui prend parfois un caractère surréaliste, a de quoi nous laisser perplexes ou dubitatifs, sinon carrément inquiets.

Essayons de la résumer à grands traits en espérant que cela vous aidera à y voir plus clair :

Qui n'avance pas...

Le rail, annoncé comme moyen de transport d'avenir par tous ceux qui font de la lutte anti-CO2 un des enjeux majeurs de demain, n'a pas fini d'occuper l'esprit des décideurs et de nourrir les polémiques dans les médias. Les acteurs politiques et administratifs vont en effet devoir imaginer de plus en plus des projets acceptables par des populations parfois peu enclines, comme sur la Côte basque, à voir défiler des monstres à 300 km/h au bout de leurs jardins et, dans le même temps, trouver des financements pour réaliser des LGV autrement coûteuses que les routes, et cela au moment où les crédits se font aussi rares que les sources d'eau vive dans les dunes du Ténéré: « Y' a plus d'argent, mon pauvre monsieur... »

Le sujet de la LGV a tenu, on l'a vu et lu, une large place dans la campagne des élections régionales qui vient de se clore. Il resurgira à la moindre occasion dans les débats politiques parce que c'est, au moins en Aquitaine, un vrai problème de société (croissance ou décroissance?).

L'idée qui domine la pensée des dirigeants et adhérents de BAP est qu'il ne faut pas tolérer ce qui peut freiner ou contrarier le développement des infrastructures, qu'elles soient routières ou ferrées, des infrastructures qui font défaut, ici plus qu'ailleurs, au Béarn et aux Pays de l'Adour. Or, qui n'avance pas, recule... Air connu.

Cela est juste un rappel de notre credo, de notre objectif originel: désenclaver notre région pour qu'elle trouve sa place en Europe. Cependant, à force d'ingurgiter, ces derniers temps, des propos sur les problématiques du rail - sur lesquels, nous en convenons, il faut bien se pencher dès à présent - nous en arriverions presque à oublier que la prospérité bien comprise du Béarn comporte d'abord la modernisation, et son corollaire, la sécurisation, de l'itinéraire routier Bordeaux-Pau-Oloron-Somport.

L'A65 Bordeaux-Pau, ce sera fait dans un an. Comment ne pas s'en réjouir! Mais il reste à agir en sorte que le projet de nouvelle liaison routière Pau-Oloron, indispensable à la survie du Haut-Béarn, se concrétise beaucoup plus rapidement. Et à convaincre les pouvoirs publics - au sein desquels certains cadres auraient besoin de purger leur cerveau habité par le... syndrome du Somport - que ce n'est pas en fermant le robinet des crédits pour réaliser les déviations de villages entre Oloron et la frontière qu'on améliorera les échanges avec nos voisins Aragonais et... le confort de vie des Aspois.

Jean-Michel Lamaison

Président de BAP

Jean-Michel Guillot ayant manifesté le souhait de se démettre de ses fonctions de président, pour raisons personnelles, le conseil d'administration de Béarn Adour Pyrénées a élu Jean-Michel Lamaison pour lui succéder. Jean-Michel Guillot restera administrateur de BAP et directeur de cette publication.

Pourquoi une nouvelle route est indispensable entre Pau et Oloron

Lire en page 7

LGV Tours-Bordeaux plutôt en bonne voie

■ RÉCIPROCITÉ ?

Le projet de LGV Tours-Bordeaux est le seul pour l'heure en bonne voie même s'il est agité par quelques problèmes, notamment du point de vue financier (sept milliards d'euros d'investissement quand même), en particulier au sein des collectivités territoriales au sud de Bordeaux, invitées à mettre lourdement la main à la poche alors qu'elles n'ont aucune garantie de réciprocité pour le financement de la LGV Bordeaux-Espagne. Quelle assurance avons-nous, nous, Béarnais, Basques ou Bigourdans que les Poitevins, les Charentais et même les Girondins, voire les Parisiens une fois servis par le TGV, accepteront d'aider solidairement les méridionaux ? Tours-Bordeaux devrait être réalisé à l'horizon 2016, annoncent les augures. Bordeaux

sera alors à 2 heures de Paris en TGV. Ce qui nous intéresse quand même, car les Palois gagneront une heure et demie pour atteindre la capitale. (environ 4 heures au lieu de 5 h 30).



■ SCÉNARIO 3

Le dossier LGV Sud Europe Atlantique conduit par GPSO (Grands Projets du Sud Ouest) se complique dès l'instant où l'on aborde le sujet de LGV Bordeaux-

Espagne (scénario 3) qui comporte un tronçon commun de Bordeaux à Captieux puis deux branches: un itinéraire en direction de Toulouse, un autre en direction de la frontière espagnole via Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne. On sait que trois scénarios avaient été proposés lors du débat public organisé en 2006: le premier prévoyait un aménagement à quatre voies de la ligne actuelle Bordeaux-Dax à l'ouest des Landes, le second préconisait une ligne nouvelle toujours à l'ouest des Landes. C'est l'itinéraire passant par l'est des Landes qui a été retenu. Il existe bien quelques mouvements de mécontentement au Sud de la Gironde, du côté de Captieux ou encore dans le Néracais. Mais c'est, si l'on peut dire, un épiphénomène par rapport à tout le tumulte qui agite la Côte basque.

Entre Pau et Dax et Pau et Bayonne Une fâcheuse tendance à dérailler...

Tandis qu'on parle de TGV et de performances de vitesse, des voix émues et parfois coléreuses s'élèvent dans notre région pour dire: « la LGV c'est bien joli, mais en attendant que les TGV arrivent, dans quelques années, voire une décennie ou deux, il faudrait commencer par faire fonctionner les trains de voyageurs locaux (TER et corail) et bien sûr aussi les trains de marchandises, ces derniers de plus en plus rares ».

Remarques et protestations hautement fondées. Obnubilés par la grande vitesse, la SNCF et RFF ont un peu oublié les lignes ferroviaires traditionnelles encore en service et ne se sont guère préoccupés de leur entretien.

Ces derniers temps, les incidents, dont certains auraient pu avoir des conséquences dramatiques, se sont multipliés en particulier sur les lignes Pau-Bayonne et Pau-Dax:

- Le 24 juillet 2009, un glissement de terrain interdit toute circulation ferroviaire sur la ligne Pau-Bayonne, à Urt. Problème de nature du sol. De nombreux retards, de l'ordre de 50 minutes ont été observés ces derniers jours. Un plan de transport spécifique est mis en œuvre. On détourne les convois par Dax ou l'on met à disposition un service de bus.
- Le 9 novembre 2009, à Orthez, les passagers sont cloués à quai pendant plus de trois heures en attendant leur train à destination de Dax. Alerte orange: des incidents dus au mauvais temps sont à l'origine des retards: arbres sur la voie à Lescar, caténaire arrachée entre Puyoô et Dax. Six trains sont supprimés dans la matinée.
- Le 20 novembre 2009, le train corail Tarbes-Bayonne est bloqué pendant quatre heures à Mont, entre Orthez et Pau. Motif: une traverse s'est brisée et un rail est fendu. Les 400 passagers doivent prendre leur mal en patience au milieu d'une zone industrielle – zone Seveso – en attendant que des bus viennent les prendre en charge.
- Le 24 novembre 2009, un wagon d'un convoi transportant du gaz butane liquide pour Lacq, sur la ligne Pau-Bayonne et Dax déraile et se couche sur le bas-

côté de Orthez. Le gaz se déverse sur la voie. Il a fallu confiner l'hôpital voisin, boucler le quartier et arrêter à distance les TER et TGV dont les voyageurs ont été pris en charge par des bus. Tous les trains empruntant cette voie à destination de Dax, Bordeaux et Bayonne d'un côté ou en provenance de Lourdes, Tarbes, Toulouse et Pau de l'autre sont stoppés. On fera les trajets en bus. Vif mécontentement des voyageurs qui continuent de signer des pétitions par centaines... Il faudra faire brûler le gaz contenu dans le wagon avant de relever celui-ci et réparer la voie. L'intervention n'aura lieu que le 29 novembre et la réouverture des voies le 30 novembre.

- Le 1^{er} décembre 2009, à Orthez, un certain nombre d'usagers rencontrent les représentants régionaux de la SNCF et de RFF et leur adressent un wagon de critiques, leur reprochant notamment l'absence de ponctualité, le manque d'information, l'inconfort de certains wagons-frigos. Le représentant de RFF annonce que le tronçon Puyoô-Pau qui est en fin de vie - il date de 45 ans - sera régénéré en 2013 et qu'une solution est en vue pour remédier au problème de la voie à Urt.
- Le 30 novembre 2009, rupture d'un rail à Mont, entre Orthez et Pau.
- Le 19 décembre 2009, un rail cède sur la voie à Denguin, causant de nouveaux désagréments pour les usagers.

Améliorations annoncées

Tous ces incidents et accidents, par trop répétés, interpellent les usagers et les responsables politiques qui prônent le développement durable du transport ferroviaire. La Région Aquitaine a réalisé un gros effort en fournissant à la SNCF des TER pour multiplier les liaisons, notamment entre Bordeaux et Pau et entre Pau et Oloron – où la voie est très fatiguée et où d'importants travaux de rénovation vont être effectués (13 millions d'euros débloqués dans le cadre du plan de relance). Mais à quoi bon mettre en service de nouvelles machines et accroître les cadences si la

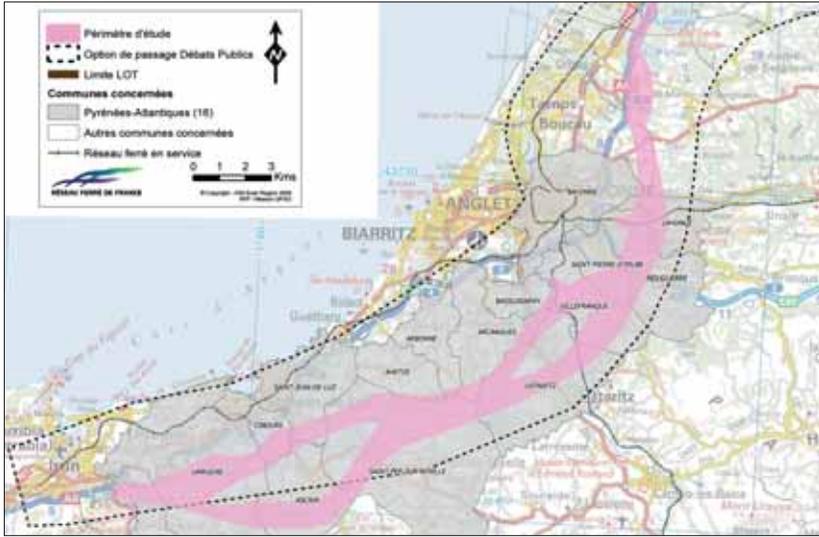
ponctualité est très douteuse en raison principalement de la vétusté des voies? Ce vrai problème est en partie occulté par le débat consacré à la lointaine et hypothétique LGV alors que les problèmes du réseau de proximité sont immédiats.



Fin janvier s'est tenue à Puyoô la première réunion du comité de la ligne Bayonne-Pau (qui devrait être tout autant et même plus la ligne Pau-Dax, fondamentale celle-la pour le désenclavement du Béarn et de la Bigorre). On y a annoncé des travaux à Urt fin mars – avec interruption des circulations – une augmentation du nombre des TER entre Pau et Bordeaux, un train à l'heure en période de pointe entre Pau et Bayonne. On pronostique également un train toutes les demi-heures entre Puyoô et Pau en période de pointe. En 2011, sera également réalisée la modernisation des gares de Peyrehorade, Puyoô, Artix et Coarraze-Nay, ce qui représente un investissement de 25 556 000 euros, dont 60 % supportés par la Région. Enfin la Région a budgétisé 400 millions d'euros d'acquisition de matériel neuf, affecté notamment à la ligne Pau-Bayonne en 2013.

C'est un effort. Mais suffira-t-il à rendre définitivement fiables et fréquentables nos liaisons locales par fer?

D'un côté, l'épineux problème de la Côte basque...



Cette carte de RFF montre, en rose, quels sont les périmètres étudiés pour le trajet de la LGV sur la Côte basque entre Bayonne et Irun.

■ OPPOSITION VIRULENTE

Sur le projet de RFF, les divisions sont nombreuses et fortes, à commencer par celles des élus. Exemple: Michèle Alliot-Marie est contre une ligne nouvelle sur sa Côte, Jean Grenet, le député-maire de Bayonne, qui est de la même sensibilité politique est pour, de même que Max Brisson, vice-président du Conseil général et maire adjoint de Biarritz. Problème. Gênant pour le gouvernement. Mais peut-être moins que le mouvement d'opposition qui s'est déclenché depuis quelques semaines sur toute la Côte. Une à une, les municipalités, sous la pression de comités de défense à la rhétorique virulente, se sont prononcées contre une nouvelle ligne, l'infrastructure actuelle étant disant-ils, très suffisante. À quoi RFF réplique que dans ce cas, la vie des riverains deviendra vite intolérable avec le nombre croissant de convois (300 à terme) circulant en pleines zones urbaines. En vain. Les opposants persistent, rameutent tous ceux qui nourrissent, ailleurs, les mêmes appréhensions et même les Italiens qui ne veulent pas du Lyon-Turin. Les opposants idéologues, verts, communistes, gauchistes, et adeptes de la décroissance qui ne veulent pas entendre parler de TGV (préjudiciable, bien sûr, à l'environnement, les milliardaires dépensés étant de surcroît inutiles pour gagner une heure de trajet, argumentent-ils) arrivent en renfort, sauf qu'ils sont en parfaite contradiction avec leur souhait de voir les trains de marchandises se substituer aux processions de camions. La LGV ne doit-elle pas libérer les voies anciennes pour le trafic des convois de fret?

■ VOYAGEURS ICI, FRET LÀ

Autant que vous sachiez qu'il y a, par ailleurs, sur la fonction prioritaire des lignes, un vrai problème d'homogénéité dans les concepts. Les Espagnols réalisent l'Y basque – une ligne à grande vitesse venant de Madrid se séparant à Vitoria pour former deux branches, l'une allant vers Bilbao, l'autre vers San Sébastian et la frontière française - avec pour objectif clairement énoncé, de transporter principalement des voyageurs. RFF et GPSO n'ont pas tout à fait la même option philosophique puisqu'ils considèrent que la LGV d'Irun à Bayonne, dont la fonction sera également mixte, doit surtout assurer le trafic du fret. Cherchez l'erreur. On comprend mieux pourquoi certaines voix suggèrent de faire passer une ligne internationale de fret dans l'intérieur de notre pays.

■ UNE LIGNE SOUTERRAINE

Pour donner du poids à leurs arguments et tenter de faire capoter le projet, les opposants du Pays basque ont multiplié les rassemblements de masse: 10000 manifestants à Bayonne, 15000 à Hendaye (avec des renforts venus d'un peu partout, ça rappelle la bataille du Somport). En conséquence de quoi RFF, qui avait prévu d'enterrer 40 % de la LGV propose d'en enfouir 60 % afin d'apaiser les esprits. On ne vous dit pas quel va être le surcoût de cette opération et qui va le payer!

■ UNE AFFAIRE EUROPÉENNE

Devant ce déchaînement, que va faire le gouvernement? Peut-il se contenter de faire le gros dos et d'attendre que ça se tasse en mettant un médiateur sur l'affaire? Comment va-t-il assumer la terrible dualité qui s'attache à ce projet? Peut-il renoncer à la LGV au Pays basque pour contenter les citoyens et riverains basques en colère, respectant ainsi les principes désormais contemporains de la démocratie participative? Renoncer, c'est évidemment se mettre à dos les responsables politiques espagnols qui comptent eux sur cet indispensable débouché ferroviaire pour communiquer avec le reste de l'Europe. Il ne peut sûrement pas, Zapatero s'est crû fondé à le rappeler à Sarkozy récemment. Il ne s'agit pas seulement ici de doter une région éloignée d'une infrastructure de transport moderne – comme s'il était question de désenclaver la Bretagne – mais bien de respecter des accords internationaux. L'affaire, qu'on le veuille ou non, n'est pas basco-française mais européenne. Quand on vous parle d'imbroglio... Alors pour tenter de le démêler, le gouvernement a désigné une médiatrice qui doit livrer ses conclusions au mois de mai.

■ LOIN DU LITTORAL?

Certains, remarquez bien, ont trouvé la solution. MAM préconise de faire passer le fret à l'intérieur des terres, loin de la côte, en... Béarn. Pourquoi pas? Mais là, dans cette hypothèse, il va falloir reconsidérer tous les plans, rediscuter avec les Espagnols et Bruxelles, établir un nouveau projet de ligne passant par la Navarre ou l'Aragon. On aborde dès lors le sujet - sensible celui-là également - d'une traversée des Pyrénées ailleurs que sur les franges littorales. On en reparle plus loin.

... et de l'autre, celui bien différent, du Béarn.

■ UNE AUTRE PROBLÉMATIQUE

Le problème posé par les oppositions exprimées au Pays basque ne touche pas vraiment les Palois. A priori. Car si le projet de LGV Bordeaux-Espagne devait être retiré, il ne serait plus question que la LGV arrive en Béarn. On n'en est pas encore là, Dieu merci! Cette précision étant apportée, il faut convenir que le projet de LGV Bordeaux-Espagne, comparé aux problématiques de la Côte basque, ne se présente pas du tout de la même façon pour les Béarnais et ceux dont ils sont solidaires par la géographie et l'histoire, les Bigourdans. On serait même tenté de dire qu'ici la question se présente de façon inverse: il faut se battre obstinément pour obtenir une desserte que GPSO et RFF ne donnent pas le sentiment d'accorder très spontanément. En tout cas sans enthousiasme...

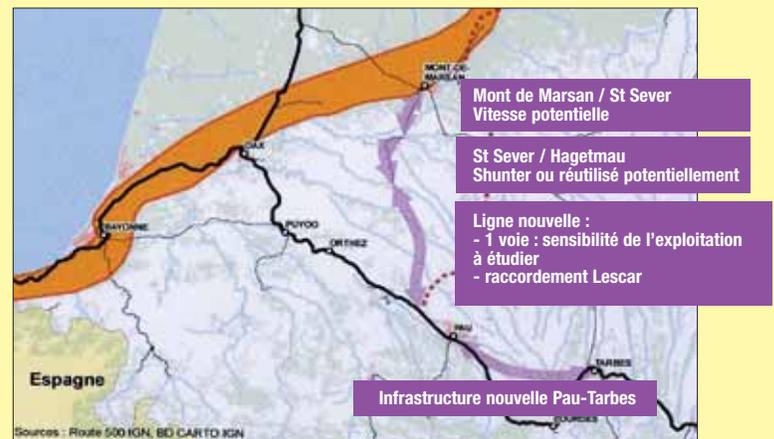
■ UN DESTIN COMMUN AVEC LA BIGORRE

Quand les Béarnais constateront, lors du débat public de 2006, que la LGV, dans le « scénario 3 » plébiscité par les décideurs politiques et l'opinion, passait près de chez eux, à Mont-de-Marsan, ils considèrent aussitôt l'intérêt qu'il y avait à accrocher leur wagon à celui du TGV Bordeaux-

L'administration et GPSO et RFF l'affirment et précisent que des études sont menées pour définir quel pourrait être le meilleur itinéraire. Quatre scénarios sont examinés à la loupe. D'ores et déjà, deux paraissent éliminés: l'itinéraire empruntant une partie de la plaine de l'Adour de Mont-de-Marsan à Tarbes et celui couplé avec l'autoroute A65. Restent deux barreaux en compétition: l'un établissant une liaison au sud de Dax pour rejoindre l'actuelle ligne par Puyoo et Orthez, l'autre partant de Mont-de-Marsan et rejoignant directement Pau. Nous devrions être fixés avant l'été. Suspense...

■ L'ENJEU: PARIS À 3 HEURES DE PAU

Ici, en Béarn, il y a consensus sur le principe d'une LGV. Du moins pour l'instant car les mouvements de riverains et d'opposants idéologiques qui se forment inmanquablement dès l'instant où les schémas se précisent ne se sont pas déclarés. À l'inverse de la Côte basque donc, en Béarn, tout le monde veut sa ligne. Mais pas sur le même itinéraire. Ce serait trop beau. Là, en effet, il n'y a pas consensus. L'ancien maire d'Orthez se débat comme un beau diable en ameutant le monde politique local et même régional en profitant des élections, pour que le TGV passe



Ce plan, extrait des documents publiés par RFF sur son site Internet montre comment pourrait se réaliser la connexion directe entre Mont-de-Marsan et Pau.

Espagne, cela au moyen d'un barreau (scénario 3bis) assurant la desserte du Béarn et de la Bigorre, deux régions au destin commun dont la démographie et l'économie méritaient autant que celles de la Côte basque de retenir l'attention de RFF. Et ils le firent savoir, en insistant assez fort pour être sûrs d'être entendus. Mais pas encore assez fort, de notre point de vue.

■ DEUX SCÉNARIOS EN COMPÉTITION

À voir toutes les cartes et tous les schémas publiés sur la LGV Bordeaux-Espagne depuis quelques mois, on n'est pas vraiment convaincu que la desserte du Béarn et de la Bigorre soit prise en compte. Pourtant, si

– et s'arrête – en gare d'Orthez. Avec son association, il milite pour obtenir le scénario du barreau le plus à l'ouest. Ce scénario présenterait l'inconvénient de coûter très cher pour un gain de temps peu performant. Et puis il y a tous ceux, notamment David Habib, Martine Lignières-Cassou, la CCI de Pau-Béarn, Adour Compétitivité, le CRELOC et BAP qui pensent que seul un barreau descendant directement de Mont-de-Marsan sur Pau peut mettre Paris à 3 heures du Béarn et Bordeaux à moins d'une heure. Les arguments ne manquent pas, là encore, d'autant que ce scénario est vivement souhaité par les Hauts-Pyrénéens, associés naturels sur ce dossier.

Un projet à quinze ans ?



Cette carte de RFF montre (en mauve) le couloir à l'intérieur duquel sera construite la LGV Bordeaux-Espagne.

■ LE PROJET POULIT

Le moyen terme, c'est l'unité de temps choisi par un éminent cadre de la haute administration, Jean Poulit, spécialiste de l'aménagement du territoire, visionnaire et entreprenant, consultant à la CCI de Pau Béarn, pour imaginer ce que devrait être le réseau LGV non seulement dans notre région mais aussi à l'échelle transpyrénéenne. Il a présenté son projet appelé « scénario 4 » qui prévoit non seulement de mettre Pau à 45 minutes de Bordeaux, mais de rapprocher pareillement la capitale du Béarn de toutes les autres grandes métropoles environnantes, Toulouse, Bilbao et même Saragosse et Madrid en faisant passer des TGV par le... Pau-Canfranc. Un projet

■ GARES LANDAISES MAL PLACÉES ?

Nous n'entrerons pas ici dans les schémas détaillés de ces deux scénarios pour ne pas embrouiller davantage les méninges de tous ceux qui cherchent à y voir clair dans ces opérations. Nous manifestons quelques appréhensions malgré tout pour les projets qui nous concernent prioritairement. En effet, le 11 janvier 2010 GPSO et RFF ont rendu publique une carte qui montre quelle sera - ou serait - la bande des 1000 mètres à l'intérieur de laquelle sera - ou serait - construite la LGV. Et que constatons-nous ? Que la gare TGV de Mont-de-Marsan est située au nord de la ville, loin de l'endroit, où elle faudrait qu'elle se situe, au sud, pour qu'elle favorise la connexion directe avec Pau. Et quoi encore ? Que la gare TGV de Dax est, elle aussi, au nord de la cité thermale, en sorte que la desserte de Pau par l'ouest, si elle est choisie, devra être là encore rallongée. Et quand on connaît le coût du kilomètre de LGV... Mais RFF a dû faire ses comptes...

■ ET LA GARE DE PAU ?

Les gares, précisément, parlons-en. Notamment de celle de Pau. Là encore, les avis divergent. Un comité de pilotage, restreint, dans lequel on trouve la députée-maire de Pau, Martine Lignières-Cassou, a décrété qu'on devait laisser la gare de Pau là où elle a été construite depuis un siècle et demi. D'autres, en particulier Patrick de Stampa, président de la Chambre de commerce et d'industrie ont sur ce problème une vision différente et suggèrent que la future gare TGV soit aménagée dans le secteur de Lescar, près de l'aéroport et des interconnexions autoroutières, favorisant le développement de zones d'échanges économiques dynamiques. L'affaire, traitée un peu rapidement, n'est pas tranchée, bien évidemment. Mais c'est un problème de plus qui oppose ceux qui ont une vision à long terme (30 ou 40 ans) à ceux qui optent pour une gestion prudente du dossier à court terme.

décoiffant, séduisant, mais jugé par certains irréalisable au plan technique et surtout financier en raison de toutes les connexions LGV qu'il suppose.

■ EN 2025 ?

Toutes ces considérations ne sont pas de nature à offrir un tableau très lumineux des projets ferroviaires dans notre région ni à rendre, sur ce thème, les citoyens très confiants. Le TGV à Pau - ou même à Orthez - n'est pas pour demain. On voit mal, au train - à petite vitesse - où vont les choses, comment on pourrait arriver à un accord général, politique, social et technique, sur la LGV Bordeaux-Espagne - incluant, bien évidemment, de façon concomitante, la desserte du Béarn et de la Bigorre - avant de nombreux mois. En admettant que cela se fasse d'ici deux ans, il faudra ensuite boucler le projet sur le plan budgétaire - aie, aie, aie ! - et faire en sorte qu'il satisfasse à toutes les exigences administratives et environnementales. Ce qui prendra de nombreux mois, peut-être des années. Après quoi, si tout va bien, il faudra construire la ligne ce qui pourrait amener sa mise en service totale vers... 2025. D'aucuns pensent que cette vision pessimiste n'est pas irréaliste. Le funiculaire palois a encore de beaux jours devant lui... Les lignes aériennes aussi entre Uzein et Paris.

■ TOULOUSE D'ABORD

Les futurologues les plus avisés estiment que la branche Bordeaux-Captieux-Toulouse sera sans doute construite bien avant celle de Captieux-Mont-de-Marsan-Bayonne-Irun. Pourquoi ? Parce qu'il existe un consensus politique assez satisfaisant sur tout l'itinéraire garonnais et en particulier en Midi-Pyrénées. Les Toulousains qui n'ont que l'avion à leur disposition pour rallier Paris, sont très impatients d'avoir le TGV qui les dispensera de réaliser un nouvel aéroport - très controversé - et seront sans doute pour RFF de bons négociateurs. Bordeaux et Toulouse servis, quelle place reste-t-il dans ce schéma pour les villes moyennes ?

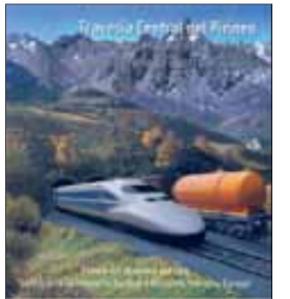
LIAISONS TRANSPYRÉNÉENNES : UN VERROU DURABLE ?

■ DES DOSSIERS ENCORE PLUS COMPLIQUÉS

Peut-on se préoccuper de la LGV nous reliant à Bordeaux et à Paris sans nous pencher sur l'avenir de nos relations ferroviaires avec l'Espagne en général, et sur l'Aragon en particulier ? Sûrement pas. Mais il faut reconnaître que le dossier là, est encore plus compliqué, parce qu'aux difficultés propres à l'Hexagone en la matière, s'ajoutent celles de nos amis de la Péninsule ibérique. Les Espagnols après nous avoir donné ces dernières années des leçons de dynamisme et d'esprit d'entreprise en matière d'infrastructures, justifiées il est vrai par leur retard, risquent, la crise aidant et l'argent des fonds européens se faisant plus rare, de s'essouffler et d'être obligés de faire des choix budgétaires plus draconiens.

■ L'ÉTAT FRANÇAIS RÉSERVÉ

Connecter notre réseau ferré à celui de l'Espagne dont l'écartement des voies est rappelons-le différent, se résume, en dehors des passages littoraux à Irun à l'ouest et à Port-Bou à l'est à deux projets principaux : la réhabilitation de la ligne Oloron-Canfranc et la Traversée Centrale des Pyrénées qu'on appelle désormais Nouvelle Traversée des Pyrénées en attendant une appellation définitive qui satisfasse tout le monde... L'affaire, quelle que soit l'option retenue, est loin d'être tranchée. On peut même affirmer que l'épais brouillard qui recouvre ces deux projets est si tenace qu'aucun souffle politique mutuel, franco-espagnol, ne paraît en mesure de le dissiper en l'état actuel des choses. L'état français, en l'occurrence, et notamment ses bras ferroviaires, la SNCF et RFF, manifeste à l'évidence, plus de réserve que d'enthousiasme. Tout se passe comme si les Gaulois que nous sommes, redoutant on ne sait quelle pandémie, n'avaient aucune envie d'ouvrir les Pyrénées aux Ibères. Le problème, remarquez bien, est le même en ce qui concerne les programmes routiers...



Rouvrira-t-on le Canfranc ?



Les immenses bâtiments de la gare de Canfranc vont avoir une vocation touristique. (Photo BAP)

■ DES ÉTUDES À GOGO...

Cela fait maintenant 40 ans que la ligne Pau-Canfranc est fermée et désaffectée, suite à un accident survenu au pont de l'Estanguet en 1970. Les comités ne manquent pas qui ont poussé la SNCF à rouvrir la ligne. Mais leur énergie, en la circonstance, n'a eu d'égalé que l'inertie des pouvoirs publics, sourds à leurs suppliques. Pas moins de quatre études extrêmement sérieuses ont été commandées sur ce dossier, notamment par la Région Aquitaine, mais leurs conclusions sont nuancées et parfois contradictoires. Sur un plan essentiellement pratique, la réouverture du Pau-Canfranc n'apporte guère de solution au transport ferroviaire du fret international puisque sa capacité serait de l'ordre de 1 500 000 tonnes transportées par an. Pas de remède significatif aux problèmes de saturation de l'axe routier littoral, encombré chaque jour par des milliers de camions. Et la fréquentation des voyageurs, inexistante aujourd'hui, n'est pas assurée, sauf si l'on promet de grands programmes d'échanges touristiques.

■ LES ESPAGNOLS CIRCONSPÉCTS

Le Conseil régional d'Aquitaine et son président Alain Rousset croient dur comme... fer à la réouverture du Canfranc. Des gestes symboliques comme le débroussaillage de la ligne entre Oloron et Bedous ont été accomplis, annonçant après cette section promise pour 2013 la poursuite de la rénovation jusqu'à la frontière. Les décideurs politiques

aragonais notamment du PSOE souhaitent eux aussi cette réouverture qui pourrait être la préfiguration d'une traversée multimodale moderne dans quelques années. Mais les Aragonais se désespèrent de voir que la France ne bouge guère sur ce dossier. Ils n'engageront, c'est clair, de programmes de modernisation de leur propre ligne de Huesca à Jaca - laquelle fonctionne toujours mais de façon rustique et rudimentaire -, que si la France fait de son côté le nécessaire... Le Heraldo de Aragon indiquait récemment que l'extrême détérioration de la ligne de Canfranc, en Espagne, nécessitait le remplacement complet de la voie, mais que cela se ferait avec du matériel mis au... rebut par d'autres régions...

■ TOUJOURS PAS DE CONSENSUS

Les opposants à Alain Rousset et à sa majorité régionale ne croient pas à cette réouverture. À vrai dire, aucune concertation n'a vraiment été engagée, par exemple avec le Conseil général des PA qui n'a certes pas le transport ferroviaire dans ses compétences, - mais son avis politique a quand même sa valeur -, en sorte qu'en Béarn, premier secteur concerné par ce dossier, aucun consensus n'a été véritablement trouvé. En admettant qu'il le soit un jour, ce qui serait merveilleux, il faudrait que le Conseil régional trouve les ressources financières pour mener à bien l'opération ou un opérateur privé qui accepterait de se lancer dans cette belle

aventure sans doute plus risquée que lucrative. Car l'État, lui, ne mettra pas une bille dans l'affaire. Cela a été confirmé le 25 janvier dernier à Madrid par l'ambassadeur de France, Bruno Delaye, lequel a déclaré que notre pays n'avait pas l'intention de mettre de l'argent dans la réouverture du Canfranc, cet axe, dont il ne voit que la valeur touristique, ne présentant pas d'intérêt national ou européen... Cela dit, ajoute l'ambassadeur, « si la Région Aquitaine, avec l'Aragon et le gouvernement espagnol veulent le financer il n'y a aucun problème... ».

■ NOUVELLES DÉMARCHES

Quinze jours plus tard, à Paris, Victor Morlan, secrétaire d'État espagnol aux Transports après avoir rencontré son homologue français Dominique Bussereau, laissait entendre que serait signé prochainement un document-mémorandum relatif aux démarches destinées à élaborer des études permettant « la réouverture du Canfranc et l'éventuelle construction d'une autre liaison ferroviaire par les Pyrénées Centrales ». Une étude et un document de plus.

■ RÉGIONALE OU INTERNATIONALE ?

Une cinquième étude sur les potentialités et la viabilité de la réouverture du Canfranc vient de voir le jour à l'initiative du Conseil économique et social d'Aragon et du cabinet INECO. Nous croyons savoir qu'elle propose un scénario à court terme de réouverture (en 2013), à minima, de la ligne entre Bedous et Jaca avec des investissements raisonnables (de 300 à 500 millions d'euros), l'écart s'épaulant par le choix qui serait fait d'une ligne électrifiée ou non. L'ennui dans cette affaire est que l'État français prétend que la ligne est exclusivement d'intérêt régional alors que le gouvernement espagnol soutient qu'elle a un caractère international, ce qui est juridiquement vérifié. En fait, ce sont les États - RFF en France et ADIF en Espagne - qui sont titulaires de la ligne et ce sont eux qui doivent décider de sa remise en état, donc de la financer et de confier à un concessionnaire privé tout ce qui touche à la maintenance, à la traction complémentaire, à la circulation et la gestion. Peut-être aussi la réalisation. L'étude souligne que le Canfranc est une ligne complémentaire à la Traversée Centrale des Pyrénées qui est un projet stratégiquement plus ambitieux, à l'horizon 2030.

Traversée centrale des Pyrénées :

Le temps de la réflexion

■ UN TUNNEL DE BASE DE PLUS DE 40 KM

On en arrive maintenant à la TCP appelée à l'origine Traversée Centrale des Pyrénées dont l'idée fut lancée il y a une quinzaine d'années par ceux-là même qui cherchaient une alternative écologique au tunnel routier du Somport. Il s'agissait de réaliser une ligne ferroviaire multimodale à travers les Pyrénées, entre l'Aragon et la Bigorre ou le Béarn, en creusant un tunnel de base, à basse altitude, d'une quarantaine de kilomètres comparable à ceux, comme le Gotthard ou le Lötschberg qui sont percés en Suisse ou comme le Lyon-Turin entre la France et l'Italie. Ce passage mixte voyageurs-marchandises devrait permettre de faire transiter 200 trains de 1 000 tonnes de fret, le volume global estimé pouvant être de 40 millions de tonnes/an.

■ LA VALLÉE DU LAVEDAN DIT NON

Bon nombre d'élus et décideurs bigourdans s'engagent avec enthousiasme dans ce projet en imaginant tous les bienfaits économiques que leur région enclavée pourrait en tirer. Un comité fut créé, des assemblées furent tenues à Tarbes et Lourdes, avec les Aragonais, les premiers intéressés et des schémas de traversée furent tracés. On finit par retenir l'idée d'un tunnel creusé sous le Vignemale avec une embouchure au sud à Biescas et au nord du côté de Pierrefitte-Nestalas. Le Livre blanc des Transports de la Commission européenne publié en 2001 insistait sur l'impérieuse nécessité de perméabiliser les Pyrénées. L'Union Européenne confirma le bien-fondé de ce programme en 2004. Las ! le projet fut très vite controversé et violemment attaqué par un certain nombre d'élus et d'associations de la vallée du Lavedan, effarés à l'idée que leur région essentiellement touristique et jusque-là épargnée par les camions serait un jour défigurée, dévastée et polluée par une ligne ferroviaire à grande vitesse supportant un trafic important de trains.

■ A HAUTEUR DE LANNEMEZAN ?

La réaction au tunnel sous le Vignemale fut si mordante que les promoteurs du projet TCP firent machine arrière. D'autres cherchèrent ailleurs un autre point de passage. Il semble qu'ils l'aient trouvé dans la région de Lannemezan où un nouveau comité de décideurs franco-espagnol né en 2008 propose que la Nouvelle Traversée des Pyrénées - ainsi la dénomment-ils - se fasse à hauteur de la vallée d'Aure, un peu plus à l'est donc, entre le plateau de Lannemezan et Bielsa en Aragon. L'idée a reçu l'aval des politiques bigourdans et toulousains. On a même vu le vice-président du Conseil général des PA, Jean-Jacques Lasserre approuver le principe de cette traversée lors d'une récente réunion à Pau avec le vice-président du gouvernement d'Aragon.

■ LA TIÉDEUR DE MADRID

En fait, le projet de TCP, mis malgré tout à l'étude par les deux pays, n'avance guère. Les informations relatives à ce projet sont variables et souvent contradictoires. Les Aragonais continuent à se battre avec insistance et pugnacité pour ce projet qui est vital pour leur développement et nécessaire à l'épanouissement de la fameuse plate-forme logistique Plaza à Saragosse, projet visionnaire s'il en est car il intègre des données prospectives telles que la connexion avec le Maghreb et l'Afrique occidentale ainsi que le développement du port de Sinès au Portugal. L'Aragon n'aurait-il pas l'oreille de Madrid ? Il n'y a pas si longtemps - fin janvier - le ministre de l'Équipement espagnol, José Blanco, s'exprimant devant le parlement européen, insistait sur la priorité que représentait, pour la présidence espagnole, le couloir méditerranéen sur le plan des réseaux transeuropéens. Pas question de TCP. Selon certains observateurs aragonais, Madrid ne pousserait pas ce projet en raison de l'absence d'engagement de la France dans ce dossier.

■ UN TUNNEL À 8 MILLIARDS D'EUROS

Beaucoup d'experts continuent de penser qu'une liaison transpyrénéenne à grande capacité est indispensable en dehors des passages littoraux car ceux-ci, à terme, seront dans l'incapacité d'absorber tout le trafic de fret qui transitera à travers la frontière franco-espagnole à l'horizon 2020 ou 2030. On peut concevoir malgré tout que les États hésitent à s'engager tête baissée dans un projet aussi pharaonique, estimé à quelque 8 milliards d'euros pour le seul tunnel - le coût du tunnel du Lötschberg en Suisse



(28 km) qui sera inauguré en 2016 pourrait dépasser les 9 milliards d'euros. Il faut prévoir les infrastructures d'accès sans compter les autres tunnels à creuser en Espagne pour arriver aux Pyrénées. On comprend que cela fasse réfléchir les opérateurs, investisseurs et gestionnaires. Voir les problèmes de rentabilité du tunnel sous la Manche... Personne ne se lancera dans cette aventure sans garanties, c'est-à-dire sans savoir s'il y aura à terme un marché de transit réel et si, de part et d'autre des Pyrénées, on est capable de proposer un réseau ferroviaire performant. Ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Le vœu ardent de BAP: Paris à 3 heures de Pau en TGV



Quelle est donc la position de BAP dans cette affaire passablement embrouillée? Bonne question... Autant les problèmes d'infrastructures routières sont aisés à comprendre et à régler, autant les dossiers relatifs aux réseaux ferroviaires peuvent engendrer des interrogations sans fin en raison de leur complexité. Notre association qui se penche sur toutes ces problématiques depuis dix ans, en essayant de faire preuve d'intégrité morale et intellectuelle, sans œillère politique, parce que le seul intérêt qui doit prévaloir, dans notre esprit et dans le respect de nos statuts, est l'intérêt général, celui des citoyens de notre région et de nos voisins intégrés à l'espace européen.

BAP a beaucoup travaillé en commission en associant à ses travaux des experts ferroviaires pour mieux cerner la réalité et les difficultés des projets étudiés. BAP a pris position dans le dossier de la LGV France - Espagne en novembre 2006 et précisé ses attentes dans un cahier d'acteur largement diffusé par la commission de Débat public: un scénario 3 bis et une exigence, Pau à trois heures de Paris en TGV.

Les demandes exprimées par notre association n'ont pas changé mais ont été précisées. Ce scénario 3 bis qui a subi de la part de certains élus ou institutions quelques retouches pour devenir scénario 4 ne se conçoit, évidemment, qu'en prolongeant le barreau jusqu'à Tarbes. L'intérêt social et économique de cette liaison est fondamental. Pour les particuliers, usagers et touristes comme pour les entreprises, les institutions publiques et leurs salariés, le gain de temps qui résulterait de ce scénario est considérable: Pau-Bordeaux en moins d'une heure, Pau-Paris en trois heures. Gain sur le plan des échanges, gain dans une perspective positive de développement durable, gain décisif sur le plan de l'aménagement du territoire: le Béarn et la Bigorre seraient enfin définitivement désenclavés par ce plan ferroviaire.

LGV directe depuis Mont-de-Marsan

Ces deux régions adossées aux Pyrénées sont loin d'être négligeables pour la SNCF, ou tout autre opérateur de transport européen: elles représentent en effet un pôle économique et démographique de plus de 400 000 habitants et sont susceptibles d'être la meilleure interface, le meilleur partenaire, à l'échelle du continent, pour la dynamique capitale de l'Aragon, Saragosse, qui s'est dotée de la plate-forme logistique route-fer-air Plaza, la plus importante d'Europe (1 300 hectares). L'établissement de cette correspondance avec l'Aragon ne se conçoit évidemment qu'avec la réalisation d'une infrastructure de communication intermodale, adaptée, à travers les Pyrénées centrales. Les circonstances pourraient bien justifier ce projet à moyen terme. En effet, l'Y basque s'avère insuffisant pour le transport ferroviaire du fret puisque, conçu d'abord pour les voyageurs, il autorisera un trafic modeste au regard des besoins: 67 trains quotidiens d'une capacité de 500 tonnes de fret.

Concernant le barreau Mont-de-Marsan-Pau-Tarbes, BAP estime souhaitable qu'il soit direct, pour un gain de temps réel, et qu'il n'emprunte donc pas un itinéraire passant par Orthez, solution plutôt envisagée par RFF mais qui se révélerait excessive-



Cette dernière carte des grands projets de RFF mentionne cette fois clairement la desserte du Béarn et de la Bigorre (à l'étude).

ment coûteuse: plusieurs centaines de millions d'euros pour quelques kilomètres de ligne nouvelle. La ville d'Orthez pourra très bien ne pas être pénalisée grâce à un système de navettes cadencé. Dans la même optique, BAP se prononce plutôt pour une gare au nord de Pau afin de faciliter les liaisons avec Oloron, Tarbes et l'Espagne.

Pau-Canfranc: pas sans conditions

Enfin BAP n'est pas fondamentalement opposée à la réhabilitation de la ligne Pau-Canfranc souhaitée en particulier par la Région. Elle pourrait être une amorce à la traversée multimodale mais la faible capacité des trains de fret (1 500 000 tonnes par an) due aux limites techniques de la ligne et les incertitudes concernant le trafic potentiel des voyageurs qui n'offrent pas, a priori, de grandes perspectives d'avenir.

Quoi qu'il en soit, notre association n'a jamais cessé de proclamer qu'elle serait d'accord pour la réouverture de la ligne, qu'elle 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 global allant de Bordeaux à Saragosse, sans la rupture de charge liée au 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 qu'elle puisse se faire à Canfranc.
- Que la ligne fonctionne à la fois pour le fret et les voyageurs.
- Que soit garantie, comme condition préalable, ainsi que l'a demandé le Livre Blanc de 2002 de l'Union Européenne, une rentabilité minimum de la ligne en s'assurant de son utilisation par les entreprises indus-

trielles 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. Pas d'opposition systématique donc au projet. Mais à BAP, on aimerait quand même que soient démontrées formellement à la fois l'utilité du Canfranc sur le plan de l'aménagement du territoire et son efficacité économique ainsi que son acceptation par les habitants.

Une traversée centrale des Pyrénées par le... Béarn?

Les dirigeants de BAP ont toujours affirmé être plutôt attachés au principe d'une traversée ferroviaire 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.

Dans un document publié en 2008, BAP a exprimé le souhait que les études conduites à l'initiative des autorités compétentes des deux pays avec l'aide de l'Union Européenne 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 plus occidentale (pour un trafic mixte fret-voyageurs) présenterait l'avantage de permettre une connexion relativement facile avec le barreau de LGV (scénario 3 bis) Mont-de-Marsan-Pau-Tarbes. 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.

À 3 heures de Madrid

Une idée pas plus incohérente et saugrenue qu'une autre, estime-t-on à BAP, qui aurait au moins le mérite de donner à RFF des raisons supplémentaires pour réaliser le barreau de LGV direct sur le Béarn et la Bigorre 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.

Il est toujours permis de rêver...

Initiative Pour une seule position politique

Aucun projet d'infrastructure important ne se concrétise s'il n'y a pas, au départ, un parfait consensus politique. L'histoire des grandes opérations qui ont été menées à bien en sud Aquitaine (A64, tunnel du Somport, A65) montre qu'il y a eu, parfois tardivement certes mais c'est quand même arrivé, un accord quasi unanime des décideurs politiques et socio-économiques.

Si l'on excepte les écologistes et les représentants des partis les plus à gauche, il apparaît que la majorité des élus du Béarn et du centre des Pays de l'Adour sont très favorables à ce qu'une connexion LGV se fasse entre la LGV passant à Mont-de-Marsan et Pau puis au-delà Tarbes. Avec cependant des nuances, sinon des dissonances, en ce qui concerne notamment les scénarios à l'étude.

Comme cela a été fait pour l'A65, l'association Béarn Adour Pyrénées est soucieuse de voir une unanimité se prononcer sur le barreau le plus direct Mont-de-Marsan-Pau-Tarbes, le seul qui mette vraiment notre région à 3 heures de Paris.

La commission Ferroviaire et Logistique de BAP qu'anime Jean-Claude Patalano a donc préparé un manifeste qu'elle se propose de faire signer aux élus majeurs de notre région concernés par le projet. Les termes de ce manifeste sont de nature, pensons-nous, à fédérer toutes les prises de position pour n'en faire qu'une seule susceptible d'influencer favorablement Réseau Ferré de France au moment du choix final.



Voici pourquoi une nouvelle route est indispensable

Curieusement, lorsqu'en 2004, après qu'un nouveau schéma de liaison routière pour le trajet Pau-Oloron, ait été élaboré par l'ingénieur général des Ponts et chaussées Jean-Pierre Forgerit à la demande de Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, aucune voix d'opposant au projet ne s'est manifestée. Le consensus était général sur le principe d'une route à créer sur l'emplacement déjà largement étudié de l'ex A650.

Il fallait juste trouver le bon compromis entre la section à péage au nord de l'itinéraire - en raison du coût du tunnel d'Arbus - et la section gratuite plus au sud, jusqu'au lieudit Gabarn. Certes, cette modulation n'était pas très simple à réaliser, mais au moins pouvait-on espérer que le projet estimé à l'époque à 330 millions, voie le jour, un jour.

Et puis, en 2008, dans le droit fil du Grenelle de l'Environnement, le ministère du développement durable a fait soudain machine arrière et gelé le projet d'autoroute A650 Pau-Oloron - ce n'était absolument pas une autoroute mais une nationale à 2 fois x 1 voie avec quelques créneaux de dépassement -, au prétexte qu'il présentait « de faibles performances socio-économiques ».

Le projet réactivé

Tollé en Béarn. Réactions très vives de la majorité des élus politiques et du monde socio-économique, et bien sûr de BAP. L'État s'est rendu compte qu'il était allé un peu et même très fort dans cette affaire et a fini par admettre que ce projet méritait d'être réactivé, à condition... qu'il n'ait pas à le prendre en compte lui-même. Il appartiendrait aux collectivités territoriales et notamment au Conseil général des



RN 134 : une route inaméliorable (Photo BAP).

Pyrénées-Atlantiques de s'occuper du bébé. À eux de se débrouiller en créant un syndicat mixte pour l'étudier, et à prendre en charge de surcroît un autre... bébé. L'État, qui répugne en effet, depuis deux décennies à traiter déceimment l'itinéraire Pau-Somport, en a profité pour refiler aux collectivités béarnaises un autre projet qu'il n'était plus en mesure de mener à bien en raison de la faiblesse de ses ressources: la déviation d'Oloron (Gabarn-Gurmençon) qui est déclarée d'utilité publique depuis 2007.

Le conseil général a dit OK. Plusieurs communautés d'agglomération ou de communes également (Pau, Piémont oloronais, Lacq). L'affaire a donc été lancée avec la bénédiction (morale et chacun l'espère financière) de l'État, lequel, en échange a souhaité que le Département s'engage à participer au financement de la LGV Tours-Bordeaux.

Deux années se sont écoulées depuis le gel de l'opération. On souhaiterait évidemment que ce dossier progresse maintenant beau-

coup plus rapidement et que des décisions concrètes soient prises; qu'on se lance notamment dans les études dont, soit-dit en passant, on ne comprend pas très bien qu'il faille y consacrer de nouveau 4 millions d'euros. Les armoires de l'ex-DDE sont remplies de dossiers techniques encore valables et qu'il suffit de réactualiser.

Au régime du... sous-développement durable ?

Dans le même temps où les décideurs socio-économiques ou associatifs comme BAP cherchent à booster le dossier, d'autres s'emploient à le démolir. Les éternels opposants aux infrastructures routières, écologistes et partis d'extrême gauche se sont engouffrés dans les voies ouvertes par le Grenelle de l'Environnement. Ils ont redoublé de vigueur ces dernières semaines à l'occasion des élections régionales et ont créé le CODE (collectif pour les déplacements en Béarn). Ils vont même

jusqu'à lancer des recours contre l'arrêté validant la création du syndicat mixte.

Pour ces opposants, la nouvelle liaison routière ne présente aucun « intérêt local ». Ils n'ont d'yeux que pour le chemin de fer entre Pau et Oloron dont la consolidation envisagée doit régler tous les problèmes de déplacement. Il est très bien que la Région Aquitaine se préoccupe de rénover ces lignes locales plus ou moins abandonnées par la SNCF et RFF. À BAP personne ne conteste le bien-fondé de cette décision. Le ferroviaire peut rendre d'excellents services et participer, c'est évident, à l'économie de CO2.

Mais c'est être très naïf que d'imaginer que le fer puisse se substituer du jour au lendemain et même à terme, aux automobiles, aux fourgons et aux camions dont la souplesse de fonctionnement, la rapidité de service, l'autonomie et la faculté d'aller dans les secteurs les plus reculés du territoire sont incomparables. C'est avoir aussi une notion exiguë de l'espace que de vouloir circonscrire les infrastructures de transport à une utilité locale, comme s'il n'existait que des usagers béarnais à parcourir les routes d'un Béarn réduit à l'état d'enclave sans ouverture sur le monde qui l'environne. Pas de LGV, pas d'autoroute, pas de routes modernes et sécurisées: c'est le régime du sous-développement durable qu'on nous promet.

Depuis dix ans, BAP se bat et continuera à se battre à l'avenir pour que notre région, pas seulement le Béarn mais tout le cœur des Pays de l'Adour, sortent de leur isolement, que toute cette région qui mérite mieux qu'une vision politique étroite et restrictive, ne soit plus considérée comme le cul-de-sac de l'Aquitaine et de l'Hexagone et... l'accès verrouillé à l'Europe pour les Espagnols.

Cinq arguments de poids



■ L'un des premiers arguments qui milite en faveur d'une route nouvelle est évidemment celui de la sécurité. La RN 134 entre

Pau et Oloron est l'une des plus mortelles, l'un des plus accidentogènes du grand Sud-Ouest de par sa configuration: route de côtes sinueuses qui interdit le moindre écart de conduite, suivie de lignes droites où les conducteurs s'éprennent naturellement de liberté notamment pour dépasser les véhicules lents. Un radar calme le jeu, les gendarmes sont à l'affût et de nouveaux aménagements sécuritaires vont être engagés par la DIRA (ex-DDE). Mais cela se traduira par des ralentissements imposés et une concentration très accentuée dans la conduite. Et au bout du compte, forcément, un trajet plus long à effectuer.

■ La RN 134 actuelle, toujours sous la coupe de l'État, bricolée pour plus de sécurité, restera, quoi qu'on fasse, une route inadaptée pour le trafic qu'elle doit supporter. Elle est de toute façon inaméliorable sur les côtes et surtout entre Gan et

Jurançon, section hyperchargée du matin au soir, saturée et infrequentable aux heures de pointe, qu'on parcourt presque sur tout le trajet à 50 km/h. Et qui débouche, quand on vient du sud, sur une rocade de chef-lieu de canton inadaptée au trafic de l'agglomération paloise.

■ L'intérêt stratégique, sur le plan économique, d'une nouvelle route n'est plus à démontrer. Ou c'est alors faire fi de la réalité: la région d'Oloron est l'un des pôles industriels les plus dynamiques du Sud-Ouest avec des industries jusque-là florissantes, telles que Messier-Dowty, Lindt ou PCC. L'enclavement géographique, la difficulté d'accéder aux sites en question en empruntant une route inadaptée risquent d'être préjudiciables, dans l'avenir, à leur développement, voire à leur situation actuelle.

■ L'État qui n'ignore rien de ces réalités - constat qu'il a fait dans un document publié lors de la concertation publique conduite pas ses soins en 2004 - n'ignore pas non plus l'enjeu de « développement du territoire » avec une infrastructure qui prend naissance au nord sur le nœud auto-

roucier constitué par la connexion de l'A65 avec l'A64. Pour le Piémont oloronais, c'est une ouverture vers l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et le centre de la France. BAP, depuis sa création n'a cessé de militer pour que soit réalisée la liaison routière Bordeaux-Pau-Oloron-Somport.

■ Cette cohérence dans la linéarité de l'infrastructure se conjugue évidemment avec l'enjeu transfrontalier. Cette nouvelle route - et c'est pour cela qu'elle est combattue par les écologistes les plus intégristes - s'inscrit naturellement dans le programme routier Pau-Le Somport qui a du mal à s'accomplir normalement. La modernisation de cet itinéraire qui ne se fait pas au rythme que l'État aurait dû s'imposer, ne serait-ce que pour remplir ses obligations vis-à-vis de l'Espagne, s'effectuera par la force des choses. L'autoroute Pau-Langon et surtout la modernisation de l'axe autoroutier Valence-Teruel-Saragosse-Huesca-Jaca (420 km libres de péage) vont provoquer un afflux de trafic en 2012-2013 qui risque de devenir insupportable en vallée d'Aspe où l'on n'a toujours pas réalisé les contournements de certains villages ainsi qu'à Oloron.

79550 poids lourds au Somport en 2009

Si le trafic des véhicules légers y est en léger recul, en revanche, celui des poids lourds y est en progression. Pas moins de 380 029 véhicules, contre 381 700 en 2008, ont emprunté le tunnel routier du Somport en 2009. Soit 300 479 automobiles et 79 550 poids lourds. En 2004, on comptait 196 camions par jour sous le tunnel, en 2009, on en a comptés 255 par jour en tablant sur le fait qu'il n'y a pratiquement pas de camions en transit le dimanche (calcul établi sur une semaine de 26 jours).



Plus que douze mois !

A 64

L'échangeur Lescar-Pau-Ouest en construction

Le nouvel échangeur de Lescar-Pau-Ouest sur l'A64 Toulouse-Bayonne, à l'ouest de l'agglomération, près d'Emmaüs, indispensable à la bonne distribution du trafic et à la coordination avec la future A65, est en voie de réalisation. Les travaux de chaussée ont débuté depuis quelques jours, précédant ceux de la construction de la gare de péage à six pistes - avec sanitaires publics et locaux techniques - qui débutera en ce mois d'avril. Cette importante opération est réalisée par les ASF (Autoroutes du Sud de la France) Groupe Vinci, concessionnaire de l'A 64. Montant total des travaux : 12 Millions d'euros hors taxes.

Et oui ! Dans un an, en principe, nous devrions pouvoir emprunter l'autoroute de Gascogne, Pau-Langon et gagner une heure de route, ce qui est énorme, entre la capitale du Béarn et la métropole de région. A'liénor assure pouvoir tenir ce pari en rattrapant quelques semaines du retard pris au départ par les contraintes environnementales imposées par le ministère du Développement durable et la mauvaise météo de l'automne 2008.

Pour autant qu'on puisse le vérifier de visu sur le terrain car il faut pouvoir s'écarter de la route de Bordeaux ou survoler les sites en avion pour découvrir l'ampleur de l'opération, le chantier se poursuit à un rythme spectaculaire sur la totalité des 150 kilomètres de l'itinéraire. En quelques mois, pas moins de 155 tabliers ont été réalisés, certains de belle dimension comme le viaduc de Gabas long de 440 mètres. Tous les ouvrages de la section sud, de Lescar à Aire-sur-l'Adour, la plus délicate en raison du relief, sont terminés.

En ce début de printemps 2010, 85 % des ouvrages d'art sont exécutés ainsi



Le tablier du viaduc de Gabas reçoit sa couche d'enrobé. (Photo A'liénor)

que 90 % des terrassements. Voici venue maintenant l'heure des couches de forme des chaussées. Le bitumage a commencé en beaucoup d'endroits notamment en Béarn, et l'on estime que, cet été, pas moins de 300 000 tonnes d'enrobé seront déposées. Dans le même temps, sont construits les bâtiments de service, notamment au Caloy près de Mont-de-Marsan, et de maintenance, les aires de service, de repos, les bretelles et gares de péage.

Nous aurons l'occasion de reparler de ce formidable chantier, le plus important en cours d'exécution à l'heure actuelle en France. Mais si vous souhaitez en savoir plus, nous vous conseillons vivement de visiter le camion-exposition spécialement aménagé par A'liénor, qui visite à l'heure actuelle toutes les communes entre Langon et Pau. Un film remarquable montre la dimension technique et humaine de ce chantier.

Pour en savoir plus....

Sur la LGV Sud Europe Atlantique et sur la LGV Bordeaux-Espagne :

- www.gpso.fr/
- www.rff.fr/reseau/projets/nouvelles-lignes/lgv-sud-europe-atlantique

Sur le projet de traversée centrale des Pyrénées :

- www.transpirenaica.org/comun/documentos/doc/2009/Resumen_frances-1.pdf

- www.mcrit.com/euram/documents/midi_traverse.htm
- www.ladepeche.fr/article/2009/09/08/668246-Une-Traversee-Centrale-des-Pyrenees-est-elle-vraiment-necessaire-aujourd-hui.html
- www.pyrenees-pireneus.com/TRANSPY-TCP.htm
- www.actival.org/Proposition-de-loi-sur-la.html
- www.hyperdebat.net/article.php3?id_article=53
- www.eurosud-transport.asso.fr/donnees/presse/presse-25/ntp_euro.pdf
- www.alternativespalloises.com/article.php3?id_article=2870

- www.lourdes-infos.com/tcp_elementschoix.htm
- www.assemblee-nationale.fr/12/propositions/pion0913.asp
- www.nouvelletraverseedespyrenees.com/index.php/association

Sur l'autoroute Pau-Langon :

- www.a65-alienor.com
- www.a65-alienor.fr/a65/plan.html
- www.a65.aquitaine.equipement.gouv.fr

Sur le schéma régional des infrastructures de transports :

- www.srit.aquitaine.fr

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 2010.

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

BEARN ADOUR PYRENEES :

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

JEAN-MICHEL GUILLOT

21 RUE LOUIS BARTHOU

64000 PAU

TÉL. 05 59 82 56 40

e-mail : contact@bap-europe.com

Ce bulletin N° 25 de Béarn Adour Pyrénées

a été réalisé avec le concours d'un comité

de rédaction composé des membres de la

Commission Communication :

Christian Bombédiac, Philippe Dehecq,

François Doumeq, Marie-Christine Garcia-Dalot,

François Du Cluzel, Josette Journaux,

Jean-Michel Lamaison, Gabriel Loudet,

Michel Olivé, Robert Païlassa,

Jean-Claude Patalano, Hervé Turpin.