



## Quelle place pour le Béarn dans la nouvelle Région ?

Alors que les élections pour la nouvelle Région élargie sont proches, l'association Béarn Adour Pyrénées est heureuse de vous montrer que, depuis sa création - en l'an 2000 - elle est toujours en avance d'une bataille.

Ce fut le cas avec l'auto-route A65 Pau-Langon qui a vu le jour avec le soutien total de BAP et qui prouve aujourd'hui sa raison d'être avec une bonne fréquentation et des comptes à l'équilibre. Nous en sommes très fiers.

J'en veux pour nouvelle preuve le fait que nous avons commencé à discuter avec l'association DEVELOP' SO de Périgueux bien avant de savoir que nous aurions besoin d'aller plus souvent à Poitiers et Limoges, en plus de Bordeaux pour des démarches administratives indispensables.

C'est pourquoi nous continuons à promouvoir la colonne vertébrale que doit être l'axe ferroviaire Poitiers - Bordeaux - Mont-de-Marsan-Pau-Saragosse et l'épine dorsale que doit être l'arc routier intérieur Limoges-Périgueux-Mussidan-Langon-Pau-Oloron-Saragosse. Le présent bulletin détaille nos principales revendications de désenclavement du Béarn et des territoires limitrophes par la route, le rail, la fibre optique et l'air, en tenant compte de notre territoire historique et de nos nouveaux horizons élargis.

Et si l'État se décide à proposer de bons projets (315 milliards

d'€) à la Commission Européenne, financés à 5 % par l'Europe et à 95 % par de l'argent privé, il disposera d'une manne de 20 % de TVA (63 milliards d'€) sur ces travaux qui pourra financer une grande partie de ce que nous demandons avec insistance depuis trop longtemps. Oui BAP est toujours présente aux moments cruciaux. Oui, tout ce qui est demandé dans ce bulletin, BAP le veut avec détermination pour le Béarn, pour ses voisins, pour son développement et l'emploi de ses enfants.

**Pierre Saubot**  
Président de BAP



Les membres du bureau de BAP entourant le président Pierre Saubot.



Oui, cette année BAP a quinze ans d'existence, un anniversaire qui n'est pas si fréquent dans le monde fluctuant des associations lobbyistes qui s'impliquent dans une action essentiellement... positive.

Oui quinze ans de colères, de doutes, d'exaspérations, de désespérances, mais aussi - quand même ! - d'espérances, de satisfactions et même aussi d'une grande joie. Quinze ans vécus par une grande et solide poignée d'acteurs sociaux et de citoyens désireux de sortir leur région béarnaise du cul-de-sac dans laquelle elle est enfermée, enclavée, depuis des temps immémoriaux. Et désireux de garantir un développement durable aux générations à venir grâce à des infrastructures de communication enfin modernes.

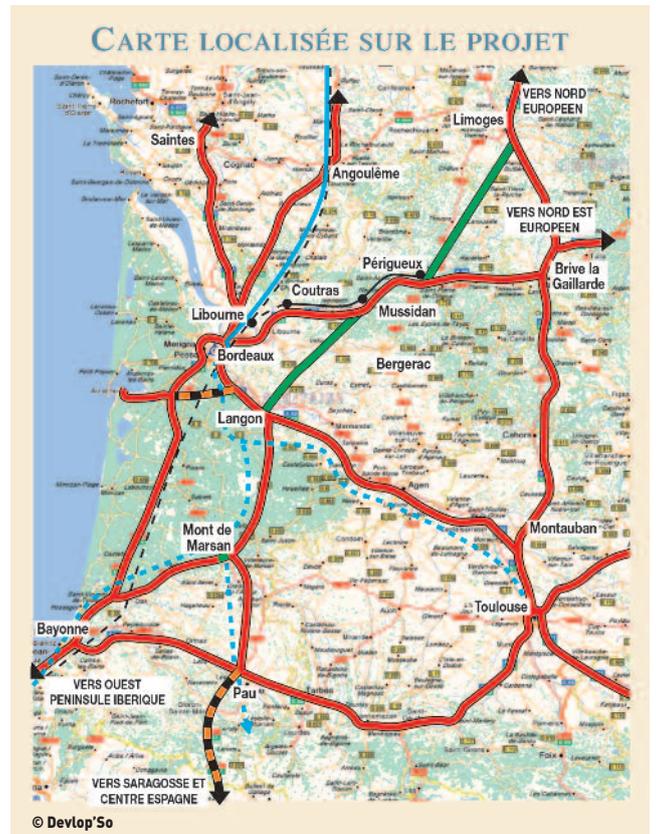
En cette année 2015 bien des projets sont encore en panne, d'autres sont carrément enfouis dans le néant. Mais à BAP l'équipe dirigeante qui s'est renouvelée au fil des années, en ajoutant les problèmes aériens et le développement de la fibre optique à sa palette d'objectifs, continue de croire avec la même conviction, la même ferveur, la même pugnacité à la nécessité vitale de sortir le Béarn et le cœur des Pays de l'Adour de leur isolement.

### SOMMAIRE

- P. 2 UN AXE ROUTIER LIMOGES-PAU-SARAGOSSE AVEC DEVELOP'SO // À BERLANNE-MORLAÀS UN ÉCHANGEUR VIVEMENT SOUHAITÉ
- P. 3 UNE ROUTE ENFIN DÉCENTE JUSQU'AU SOMPORT • P. 4/5 NE PAS ÊTRE LES OUBLIÉS DE LA LGV // UNE SITUATION INDIGNE À LA GARE DE PAU
- LA LIGNE TER PAU-OLORON À 1 EURO • P. 6 UNE ÉCONOMIE NUMÉRIQUE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT // DES VOLS LOW COST ET LE PIF

# Un axe routier Limoges-Pau-Saragosse avec Devlop'SO

Savez-vous que BAP a une association sœur au nord de l'Aquitaine dont la finalité et les objectifs vont dans la même direction qu'elle ? Devlop'So dont le siège est à Périgueux développe en effet des idées très argumentées qui prennent de plus en plus d'intérêt depuis que la création de la nouvelle Région fait naître de nouvelles exigences sur le plan des communications routières en l'absence d'une liaison ferroviaire performante. Aller aujourd'hui de Pau à Limoges n'est pas une sinécure. Les dirigeants de Devlop'so militent donc pour que soit créé un arc routier intérieur qui utiliserait au mieux l'existant en particulier l'autoroute A65 Pau-Langon. Il s'agirait de réaliser une nouvelle route express, en 2x1 voies concédées - à défaut d'une autoroute - qui irait de Langon, au débouché de l'A65 sur l'A62, à Limoges via Mussidan et Périgueux. Cet itinéraire autoriserait le délestage de la rocade de Bordeaux sursaturée et plus généralement l'axe Bayonne-Poitiers. Par la sortie de l'A65 à Mont-de-Marsan, en empruntant la 2x2 voies vers Dax, les cotes landaise et basque seraient reliées directement au nord et à l'est de la France ainsi qu'à la Suisse. Ce rééquilibrage présenterait en outre l'avantage de lutter contre la désertification de l'intérieur de l'Aquitaine en améliorant sensiblement les réseaux de communication et en facilitant l'implantation d'entreprises. Une idée à laquelle notre association souscrit avec enthousiasme. Il ne reste plus, après ça qu'à convaincre les pouvoirs publics...

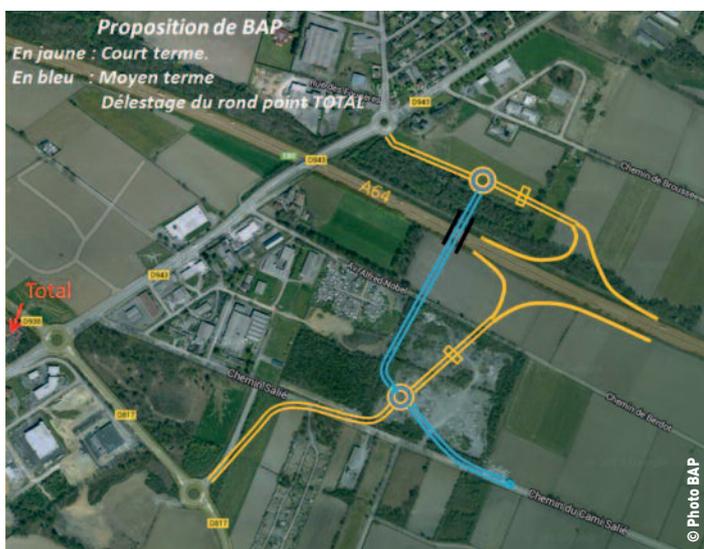


- Electrification de la voie Périgueux-Coutras
- Ferroutage
- Autoroutes ou 2 x 2 voies existantes
- LGV
- Projet en voie autoroutière  
Phase I Langon-Mussidan (connexion A62, A65, A89)
- Projet en voie rapide (2x1 voie avec évitement des agglomérations et zones de dépassement)

## À Berlanne-Morlaàs un échangeur vivement souhaité

Connaissant le retentissement sur l'économie que peuvent avoir les difficultés liées aux transports, BAP ne peut pas ne pas déplorer les problèmes résultant, au nord-est de l'agglomération de Pau, de l'absence d'un diffuseur sur l'autoroute A64, à hauteur de la zone de Berlanne-Morlaàs.

Ce projet vieux de trente ans a pris une vive acuité ces dernières années avec le développement de ce secteur industriel où l'on trouve notamment le Centre scientifique de Total, TIGF, le stade



du Hameau et non loin Turbomeca. Et avec les encombrements très fâcheux qu'on observe sur la rocade saturée tous les soirs. Un échangeur à Berlanne donc soulagerait ce secteur tout en permettant à l'Autoroute de jouer un rôle de rocade bis entre Lescar et l'est de Pau. L'affaire semble se débloquer au niveau politique, cette opération recueillant un avis positif des élus concernés. Mais il faut convaincre deux partenaires, l'Etat et les ASF société concessionnaire de l'A64.

À l'heure actuelle des réunions se tiennent pour commencer à détailler le financement de l'étude... d'opportunité. Cette étude coûterait 160 000 euros selon la répartition suivante 25 % pour l'État et 75 % pour les collectivités. À la suite de quoi une procédure assez compliquée se développerait avec les ASF et l'État pour une décision à venir au bout de quelques mois. En effet, rien n'étant simple dans notre beau pays, il appartiendra alors au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) de rendre son avis sur le projet. Enfin la DGITM (Direction générale des infrastructures des transports et de la mer) regroupera tous les dossiers pour qu'enfin le ministre puisse donner l'ordre aux ASF d'étudier toutes les solutions techniques.

Si tout se passe bien, l'échangeur de Berlanne pourrait entrer en fonction dans quatre ans. Nous aurons le temps d'en reparler...

# Une route enfin décente jusqu'au Somport

BAP souhaite que soit achevé une fois pour toutes le désenclavement de notre territoire. Un progrès important a déjà été obtenu avec la réalisation de l'autoroute Langon-Pau, projet pour la réussite duquel BAP s'est fortement mobilisé. La preuve nous en est donnée aujourd'hui.

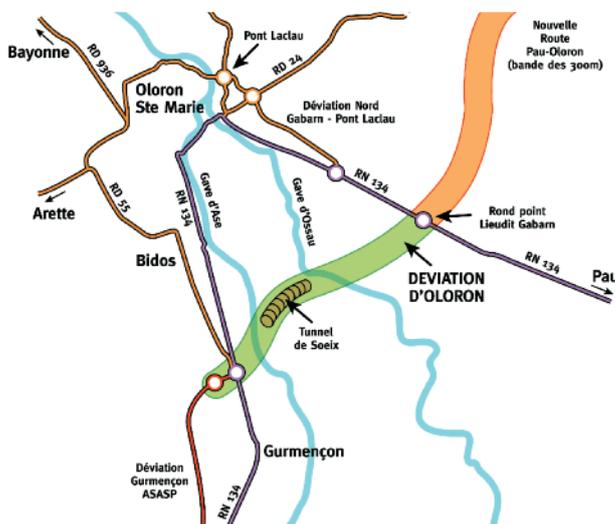
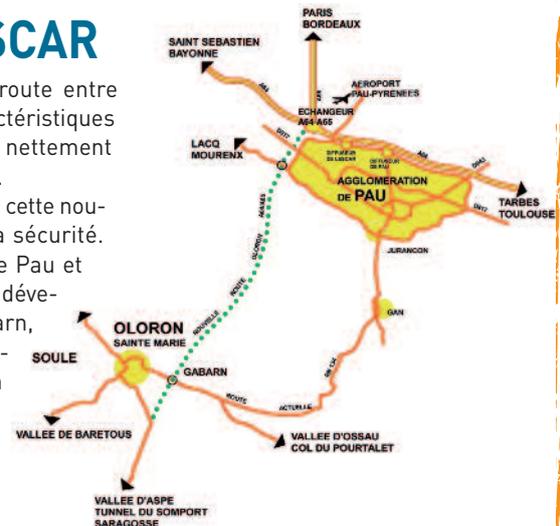
Or, douze ans après l'inauguration du tunnel du Somport, le programme défini en commun par la France et l'Espagne pour faire de la liaison Bordeaux-Saragosse (Itinéraire E7) une liaison moderne et sécurisée entre les deux pays est en panne au sud de Pau.

Les Espagnols ayant vite et bien exécuté leur programme nous ne savons toujours pas, nous en France, comment achever la modernisation de la RN134 entre Pau et le Somport.

## ➤ LA NOUVELLE ROUTE OLORON-PAU-LESCAR

En 1992, une autoroute (A650) avait été décidée, dans le prolongement de l'A 65, mais mal soutenue, elle a sombré dans le tourbillon funeste des... indéterminations politiques. Divers scénarios ont été proposés, dont certains publics-privés, comportant une section à péage. Sans aboutir. Finalement l'État, désargenté, n'a rien trouvé de mieux que de confier le bébé au Département des Pyrénées-Atlantiques. Lequel, bien que favorable à cette nouvelle route sécurisée, ne sait pas encore très bien comment il va financer ce projet surestimé de 265 à 320 millions d'euros. Le coût est élevé parce qu'il est nécessaire de creuser un tunnel. Or BAP qui se bat depuis quinze ans pour soutenir l'opération pense qu'on pourrait sans doute la faire à moindres frais. De l'autre côté des Pyrénées, les Espagnols

ont construit en effet une nouvelle route entre Yebra et Fiscal ayant les mêmes caractéristiques et les mêmes ouvrages, à un coût nettement moins prohibitif (150 millions d'euros). On en est là à l'heure actuelle alors que cette nouvelle route s'impose sur le plan de la sécurité. L'actuelle RN 134 inaméliorable entre Pau et Oloron est non seulement un frein au développement économique du Haut Béarn, elle est aussi très accidentogène et truffée de quatre radars, elle génère enfin d'insupportables bouchons entre Gan et Pau. La nouvelle route permettrait aussi aux Haut-Béarnais de se rendre directement et rapidement à l'A64, à l'A65 et à l'aéroport Pau-Pyrénées.



## ➤ LA DÉVIATION D'OLORON (GABARN-GURMENÇON)

Ce projet revient enfin sur le tapis à l'heure actuelle. Mais dans une grande confusion sur le plan politique. L'État s'étant en partie débarrassé de ce projet, en confiant la maîtrise d'ouvrage au Département, il appartient à ce dernier de prendre à son compte financièrement la moitié du projet (38 millions d'euros). Plus facile à dire qu'à faire. Le président du nouveau Conseil départemental refuse de participer au programme proposé par l'État et accepté par la précédente assemblée. Jean-Jacques Lasserre n'est pas prêt à assumer cette opération trop lourde pour les finances du Département et souhaite que l'Etat s'y engage plus vivement, de même que la Région qui refuse d'y participer. BAP pour sa part émet le vœu que l'Europe et la nouvelle Région (1) s'impliquent financièrement dans ce projet ainsi que la communauté de communes d'Oloron. L'objectif étant de trouver très vite une solution rapide et intelligente au service de l'avenir de notre territoire.

(1) La loi NOTRE confirme que les Régions peuvent participer au financement des infrastructures routières.

## ➤ LA SÉCURISATION DE LA RN134 EN VALLÉE D'ASPE

BAP partage les mêmes préoccupations que les maires des villages de la vallée d'Aspe traversés par la RN134, littéralement abandonnés par l'État. Tous ces maires et leurs citoyens ne savent plus à quelle porte frapper pour obtenir ce qui leur était promis depuis plus de quinze ans : la déviation de leurs villages traversés chaque jour par 400 poids lourds et parfois plus. Lorsqu'il fut décidé de construire le tunnel routier du Somport, l'Espagne et la France s'engagèrent à réaliser des voies d'accès au tunnel. Seulement deux contournements ont été réalisés en vingt ans : Etsaut et Bedous. les déviations d'Asasp, de Cette Eygun et d'Urδος restent à faire et rien ne bouge du côté de l'État qui a la responsabilité de cette toute nationale (et internationale). La suppression des contrats de plan Etat-région remplacés par des PDMI fantômes (Programme de Modernisation des Itinéraires Routiers), a libéré la Région de ses participations financières, en sorte qu'il n'y a plus à l'heure actuelle d'institution capable d'exécuter ce programme. On en est là. C'est un vrai scandale dénoncé régulièrement par les Espagnols.



Les Aspois attendent désespérément que toutes les déviations soient réalisées.

# Ne pas être les oubliés de la LGV

BAP note avec intérêt que la Commission européenne soutient le Grand Projet du Sud Ouest (GPSO) en décidant de financer 50 % des études de la ligne Bordeaux- Dax, maillon essentiel pour raccorder la LGV au réseau basque espagnol. Le gouvernement français vient de valider ce projet, fort de cet appui européen. Pour le ministre des Transports, cette décision se justifie par une volonté de rééquilibrer « l'aménagement du territoire pour tout l'Arc atlantique, qui est en retard sur le développement de la grande vitesse par rapport à l'Arc méditerranéen ».

**BAP** a en effet constamment soutenu ce projet, malgré le scepticisme ambiant, et le soutien encore plus aujourd'hui. Mais, GPSO est-il suffisant pour le Béarn et la Bigorre ? Le président du Conseil régional d'Aquitaine, Alain Rousset, affirme que le Sud-ouest ne peut se contenter d'infrastructures du XIX<sup>ème</sup> siècle, mais doit investir pour le XXI<sup>ème</sup>. Pourquoi ne retient-il pas cette évidence pour le Béarn ?

La LGV à Dax, cela signifierait qu'il faudrait que les Béarnais, au moins dans un premier temps, empruntent la ligne classique Pau-Orthez-Dax. Le coût de la rénovation de celle-ci est estimé à 900 millions d'euros pour porter la vitesse seulement à 160 km/h et pour un bénéfice en temps de parcours médiocre. Ce projet obligerait à modifier un grand nombre de courbes et conduirait à des expropriations importantes. Sans une vraie desserte LGV directe, Palois et Béarnais, pour gagner Paris seraient amenés à emprunter un TER, soit jusqu'à Dax, soit jusqu'à Bordeaux. Déjà les propo-



sitions ID-TGV ne concernent ni Pau ni Tarbes, malgré une population de près de 2,5 millions de voyageurs annuels cumulés de Pau, Tarbes et Lourdes. Qu'en sera-t-il avec le seul GPSO jusqu'à Dax ?

BAP réaffirme donc la nécessité d'un barreau LGV direct Mont-de-Marsan/Pau. La promesse de l'enquête publique pour l'étude de la desserte Béarn Bigorre, prévue

en 2013, n'a pas été tenue. Il faut procéder au plus tôt à cette enquête afin de réserver les terrains du tracé qui aura été choisi.

Cette nouvelle ligne favoriserait le report modal de la voiture et de l'avion vers le train, avec Bordeaux à 1h, Poitiers à 2h, Paris à 3h et Agen à 1h de la capitale Béarnaise. Près de deux millions de girondins seraient à 1h de la ligne Pau-Canfranc, chère à nos

écologistes, voire d'une éventuelle Traversée Centrale des Pyrénées par le Béarn.

Mais, surtout, la ligne classique actuelle serait libérée pour augmenter les fréquences des TER et le fret ferroviaire. Enfin, l'épine dorsale ferroviaire intérieure nord-sud de la nouvelle Région serait ainsi réalisée, avec une perspective aragonaise.

## Une situation indigne à la gare de Pau



Pour atteindre le 2<sup>ème</sup> quai, il faut emprunter le passage souterrain puis traverser une voie.

La gare SNCF de Pau est loin d'avoir le standing de son rang dans la hiérarchie des villes relativement importantes. Certes, quelques améliorations y ont été apportées ces dernières années pour l'information des voyageurs. Et le hall central va être un peu plus accueillant. En fait le grand problème de cette gare qui est fréquentée chaque année par plus d'un million d'usagers reste son accessibilité et notamment celle du passage souterrain qu'on est obligé d'emprunter pour atteindre le quai N° 2, d'où partent notamment les TGV à destination de Bordeaux et Paris. Mieux vaut être jeune, en bonne santé et avoir de solides qualités athlétiques pour emprunter ce passage avec de lourdes valises. Les personnes âgées en particulier, comme les handicapés sont désemparées à l'idée de prendre le souterrain si elles n'ont pas la chance d'être accompagnées. Situation parfaitement anormale et indigne. La SNCF, dit-on, n'arrête pas de se pencher sur ce problème d'accessibilité. Faut-il des ascenseurs ou des escalators ? On veut croire que la solution technique n'est pas simple et qu'elle est surtout onéreuse (de 3 millions d'euros à 5 millions d'euros). Mais Pau se doit, pour que ses équipements soient à la hauteur de son rayonnement et de sa modernité, de trouver rapidement la solution. On souhaiterait vivement qu'elle intervienne avant... 2019. En s'adressant au Conseil régional, par exemple...

# La ligne TER Pau-Oloron à 1 euro

On sait que BAP a fait campagne pour le train Pau-Oloron à 1 €, afin de booster cette destination de 400 voyageurs par jour, en moyenne, à près de 1 600. BAP réclame donc cette expérimentation qui suppose l'aménagement sur cette ligne d'une voie de croisement de deux trains par l'utilisation de la deuxième voie existante dans la gare de Buzy et l'augmentation des fréquences par une rotation plus importante.

Ces mesures permettraient d'évaluer l'ampleur du report modal de la route vers le rail pour alléger la desserte routière Pau-Oloron (12 000 véhicules par jour) et l'entrée sud de Pau (1). La principale demande des usagers : fréquence et régularité. Mais, la SNCF se refuse à mettre en service le doublement des trains à Buzy, indispensable pour faire circuler 2 trains simultanément dans les deux sens. Pourtant, l'exemple de la ligne Bordeaux Saint-Mariens est parlant : 24 Ter par jour et 1 800 voyageurs, sur une ligne de 41 km.

*(1) La fréquentation du train ne peut évidemment pas remplacer l'indispensable nouvelle route Oloron-Lescar. Lire en page 2.*



© Photo BAP



L'ancienne voie ferrée est entièrement refaite sur 24 km.

## Après Oloron, une chère... rallonge

Il s'agit de la restauration de cette ligne pour un coût de 102 millions d'euros pour 24,7 km de voies. BAP note que le déficit annuel négocié entre la région et la SNCF s'élèverait à 230 760 euros. L'électrification de la ligne n'est pas prévue dans un premier temps mais les travaux actuels en conservent la possibilité. Trois haltes sont prévues : Bidos, Lurbe St Christau et Bedous. La vitesse maximum sera de 80 km/h, trajet effectué d'Oloron à Bedous

en 27 minutes. BAP considère qu'avec les 102 millions d'euros consacrés à cette opération, il eût été plus judicieux de restaurer le croisement de deux trains entre Pau et Oloron en gare de Buzy pour gagner bon nombre de voyageurs, plutôt que de vouloir transporter quelques poignées de touristes jusqu'à Bedous. Le bus actuel suffisait pour irriguer cette vallée avec de nombreux arrêts, dont certains sont désormais supprimés.

## Et... Bedous-Canfranc ?

Le projet global de cette réouverture incluant le prolongement de la ligne jusqu'à Huesca serait d'un coût de 540 millions d'euros. De Bedous au tunnel il faut compter de 200 à 300 millions d'euros, 80 millions d'euros pour le tunnel et 140 pour Canfranc-Huesca. Ce sont des chiffres très approximatifs qui ne semblent pas prendre en compte une électrification.

BAP considère qu'une Traversée Centrale des Pyrénées, projet d'une autre dimension, passant par la vallée d'Ossau ou celle d'Aspe en Béarn, aurait une tout autre dimension économique et européenne, même s'il s'agit d'un projet à long terme.



L'immense gare internationale de Canfranc remise en état, accueillera-t-elle un jour les trains en provenance de Bedous ?

## Des TER au service des Béarnais

BAP soutient que la gare doit être un centre d'échanges important pour assurer une desserte locale, lieu de convergence entre bus / TGV / TER / trains / navettes.

Les Trains Express Régionaux (TER) peuvent y prendre un rôle essentiel :

- au Sud, sur la ligne Oloron/Pau avec le rétablissement de la voie de croisement de deux trains à Buzy permettant l'augmentation des fréquences avec la circulation de 2 rames ;

- à l'Est et à l'Ouest avec la desserte de toutes les gares entre Orthez et Coarraze-Nay, au minimum, en ajoutant de nouvelles haltes comme Lescar et Bordes.

Leur fréquence doit être cadencée et en relation avec les horaires de travail, de scolarité, notamment lors des heures de pointe, et en correspondance départs et arrivées avec les TGV et trains Inter-cités. Les tarifs pratiqués sont aussi facteurs de réussite.

Cela implique la mise en accessibilité des quais et la construction de parkings relais positionnés judicieusement. Libérer les lignes classiques par la création d'une LGV dédiée à Pau-Mont-de-Marsan et Bordeaux faciliterait un tel schéma.

Particuliers, associations, entreprises,  
votre soutien est important :  
**ADHÉREZ À BAP**

Bulletin d'adhésion à retourner, avec votre chèque, à l'association BÉARN ADOUR PYRÉNÉES - 21, rue Louis Barthou, 64 000 PAU

Nom et prénom .....  
Adresse .....  
..... Code postal .....  
Ville ..... Tél. ....  
E-mail .....

Souhaite adhérer à l'association BÉARN ADOUR PYRÉNÉES « Nos chemins pour l'Europe » et accepte de verser une cotisation pour l'année 2014 : de **10 euros** pour les moins de 25 ans (étudiants ou chômeurs) - de **25 euros** pour les particuliers - de **40 euros** pour les associations - de **100 et 200 euros** pour les entreprises de - et + de 25 salariés.

# Une économie numérique au service du développement

**C**omment une ville, une agglomération, pionnière en matière de réseau de fibre optique très haut débit peut-elle à ce point sous-utiliser le potentiel dont elle dispose, mieux encore, dont elle est propriétaire ?

Pau fut la première ville française à se doter, grâce à la vision d'un Maire, d'un Réseau d'Initiative Publique apportant la fibre jusqu'à l'utilisateur, « Fibre à la Maison », ouvert au service en 2005.

Dix ans après et malgré sa réussite sur le plan commercial - avec plus de 20 % de taux de pénétration, Pau Broadband Country est activement utilisé par SFR et Orange pour desservir leurs abonnés - le potentiel du réseau est largement sous-exploité.

En effet, PBC pourrait être utilisé :

■ au service de l'aggloméra-

tion, pour optimiser l'éclairage public, fluidifier la circulation automobile, rationaliser la collecte des ordures, développer la vidéosurveillance, favoriser le tourisme, etc...

■ pour promouvoir le développement et l'installation d'entreprises et de professions nécessitant l'accès à Internet à très haut débit grâce à une tarification et des services adaptés aux PME, TPE, Professions libérales,

■ pour permettre à ses citoyens et citoyennes, au-delà du banal Triple-Play (téléphone, télévision, accès à Internet), de bénéficier de services publics innovants et de services à la personne tels que l'e-Santé,

■ pour offrir à ses étudiants et étudiantes un accès aux services de formation par Internet (e-Education, MOOC...).

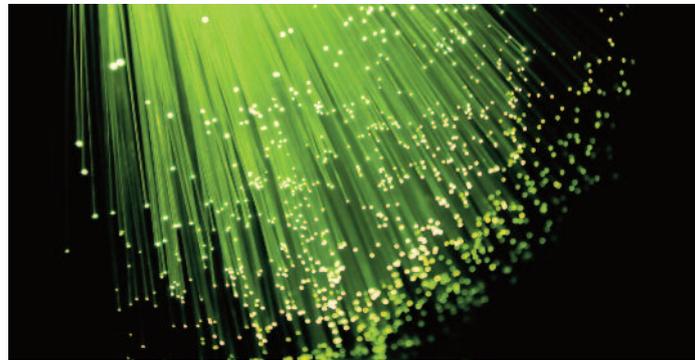
Des solutions techniques existent et l'échéance, fin 2017, de

l'actuelle Délégation de Service Public permettent à l'agglomération de reprendre la main et de réaliser des projets utiles à la collectivité, utiles aux entreprises, utiles aux citoyens.

Aura-t-elle la volonté politique, l'ambition d'être là aussi pionnière dans le domaine des usages du numérique ?

Appartenir au Top 14 c'est bien, mais appartenir au Top de l'économie numérique situe l'ambition dans le futur et assure d'une action gagnante dans le court et moyen terme. Aurons-nous un nouveau visionnaire à la tête de l'agglomération pour faire pleinement rentrer Pau dans le XXI<sup>ème</sup> siècle et servir de modèle à tout le bassin de l'Adour, à la nouvelle grande région et, pourquoi pas, au pays ?

C'est toute la question. Nous attendons la réponse avec une optimiste impatience.



## À L'AÉROPORT PAU-PYRÉNÉES

# Des vols Low Cost et le PIF

**S**i l'on s'en tient au trafic des passagers la situation de l'aéroport Pau-Pyrénées est plutôt satisfaisante : + 1 % de passagers en plus (414 669) à la fin du mois d'août et des perspectives intéressantes pour l'avenir. Mais surtout, la nouvelle tour de contrôle, l'implantation de l'usine de montage d'E-Fan, le renforcement du parking pour les gros porteurs (5 millions d'euros investis en 2016) le développement de la base d'hélicoptères peuvent constituer des atouts importants. La présence sur la région béarnaise de grandes entreprises (Total, Euralis, Safran, Toyal, Arkema, etc.) est importante pour l'aéroport. C'est une population professionnelle de 25 000 personnes soit avec le rapport familial de 75 000 personnes qui pèse sur l'économie du Béarn. La zone d'activités Acropole concentre 500 entreprises et 4 000 emplois autour de l'aéroport



avec des entreprises aéronautiques (Exameca, MAP, CGTM, USINECA, SEDEMECA) et aussi des entreprises logistiques (SDV, Dascher France, Partn Air, Henry Johnson Co Ltd) et électroniques (Aquitaine Electronique). Selon la société Airport Stratégie et Marketing l'aéroport de Pau Pyrénées peut voir son activité évoluer de façon importante. Pour sa part BAP ne verrait pas d'inconvénient à ce que des sociétés low cost s'implantent en Béarn. De la même manière, BAP suit de près le projet d'implantation à Pau Pyrénées d'un PIF (Poste d'inspection Equin). Cette installation permettrait d'accueillir des chevaux en provenance de l'étranger (hors CE). Ce serait une belle bouffée d'air et un bel argument économique pour l'aéroport mais aussi pour la filière équine du sud de la France et du nord de l'Espagne.

## Un nouveau site web

Les articles de ce bulletin sont, par essence, naturellement synthétiques. BAP a décidé de transformer son site afin qu'il soit plus attractif, plus illustré et plus facile à consulter. Chacun peut accéder aux dossiers, documents, avis, publications, historiques, revues de presse qui permettent de développer davantage « ce que veulent les Béarnais » et ainsi de compléter votre information, au jour le jour. Désormais, à tout moment, vous pouvez être en contact avec BAP en consultant ce site à l'adresse suivante :

[www.bap-europe.com](http://www.bap-europe.com)