



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

Dossiers routiers

Un premier pas : la déviation d'Oloron

La (nouvelle) route Pau-Oloron continue de faire les gros titres, et parfois des vagues en ce début d'année 2012, dès que s'ouvrent les dossiers politiques ou socioéconomiques du département.

Le sujet est toujours aussi fort – il y va du désenclavement du Haut-Béarn, donc de son avenir, ce qui n'est pas rien ! Il est toujours aussi sensible car tout projet d'infrastructure, de nos jours, suscite des réactions parmi les riverains et les... environnementalistes. Les temps ont changé, les esprits aussi. Il y a une décennie, le projet de la même nouvelle liaison – même autoroutière – entre les deux villes avec le même tracé n'avait pas vraiment provoqué d'opposition.

À BAP, en tout cas, nous n'avons pas changé d'option depuis dix ans, même si nous avons admis qu'une route nationale bien conçue avec des créneaux de dépassement pouvait suffire. Notre argumentation reste la même (lire en page 2). Elle s'est même renforcée au fil du temps. Les accidents sont toujours monnaie courante sur la RN 134 en dépit des radars et des dispositifs divers dont elle est truffée invitant l'utilisateur à ralentir. Et certains tronçons, notamment la circulation entre Pau et Gan, sont devenus insupportables.

Passons sur les péripéties qui émaillent le dossier depuis des mois et que nous avons analysées au fur et à mesure de son évolution, celles relatives au diktat du Grenelle de l'Environnement, au choix d'un opérateur, au financement de l'opération, à la classification de l'itinéraire, à son tracé.

Un dossier prêt depuis quatre ans

Où en est-on aujourd'hui ? Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques, en association avec plusieurs collectivités territoriales, a pris le relais de l'État, dont le moins qu'on puisse dire est que ce dernier n'a pas brillé par la pugnacité de son engagement, allant jusqu'à se débarrasser de la déviation d'Oloron comme on se débarrasse d'un paquet de linge sale.

Comme le précédent, le nouvel exécutif départemental à majorité socialiste ne nous laisse pas penser qu'il va clôturer le dossier. Certes, il entend les récriminations des opposants, mais il tient bon. La nouvelle Pau-Oloron – de Gabarn à Lescar – se fera, peut-être pas exactement sur le

tracé précédemment retenu, peut-être avec un tunnel à Arbus (ou alentour) moins important – donc moins coûteux – peut-être pas aussi vite que nous le souhaiterions car il faudra trouver les financements, mais il se fera : les élus du département, dans leur grande majorité – sauf les Communistes et les Verts et trois ou quatre conseillers généraux – y tiennent parce qu'ils en ont compris l'impérieuse nécessité depuis longtemps. Ils sont d'ailleurs confortés dans leur conviction par les conclusions de l'étude du cabinet Lavulin présentée récemment au Parlement de Navarre.

Faute de pouvoir commencer immédiatement car le dossier est loin d'être techniquement et administrativement ficelé, le Conseil général décide de s'engager d'ores et déjà dans le projet qui lui paraît le plus urgent et qui présente l'avantage d'être prêt depuis longtemps : la déviation d'Oloron allant de Gabarn à Gurmençon pour laquelle il devrait obtenir la maîtrise d'ouvrage. Il faut rappeler que la commission d'enquête a donné son avis favorable pour ce contournement en juin 2007 et que le préfet a signé la déclaration d'utilité publique de l'ouvrage en mars 2008, toutes les études préliminaires ayant été réalisées par les services de l'État avant que ceux-ci ne soient dépossédés du bébé par le... Grenelle de l'Environnement !

Quatre années ont été perdues et sans doute aussi un peu de monnaie volatilisée : le coût de cette déviation avait été estimé à 45,6 millions d'euros en 2007. Combien il en coûtera aujourd'hui ? À cette somme, il faut ajouter les 344 millions d'euros estimés pour construire le tronçon Gabarn-Lescar.

Quoi qu'il en soit, le maître d'ouvrage devrait pouvoir compter assez vite sur la subvention promise par l'État d'un montant de 60 millions d'euros pour réaliser la totalité de la nouvelle route de Gurmençon à Lescar. Ce qui restera malgré tout insuffisant pour couvrir la totalité de la dépense. Les collectivités associées pour ce projet vont devoir mettre la main à la poche. Leur engagement est à la hauteur de l'enjeu.



La déviation d'Oloron est un impératif, sinon une urgence, ne serait-ce que pour faire cesser l'inférral ballet des poids lourds dans les rues inadéquates de la ville.

L'édito du président

Solidarité = nécessité

En ce début d'année 2012, puis-je exprimer des vœux pour une plus grande solidarité entre Béarnais, Basques, Bigourdans et Landais ? La période de crise favorise les égoïsmes locaux et le repli sur soi, ce qui brouille le message envoyé par nos territoires à la nation, et pourrait porter un coup fatal au développement durable du Béarn et de la Bigorre.

Les Basques veulent bien que le TGV arrive à Bayonne depuis Bordeaux, mais pas qu'il traverse leur territoire, ou alors, quasiment en souterrain, c'est-à-dire à un coût exorbitant qui asséchera les crédits utiles pour desservir... le Béarn et la Bigorre.

De leur côté, certains Landais veulent bien que le TGV traverse les Landes, pour desservir Mont-de-Marsan, Dax et Bayonne mais pas pour desservir... Pau et Tarbes.

Enfin, quelques Béarnais, au prétexte qu'ils veulent coûte que coûte conserver le passage des TGV à petite vitesse par Orthez n'hésitent pas à pénaliser très lourdement la desserte du Béarn et de la Bigorre.

Concernant la nouvelle route Pau-Oloron, vitale pour le Béarn, c'est un peu la même cacophonie :

- Il y a ceux, les plus nombreux, qui la veulent absolument, notamment les Béarnais du Piémont Pyrénéen,
- Il y a ceux qui la veulent, mais à condition qu'elle passe loin de chez eux,
- Il y a enfin ceux qui ne la veulent pas parce qu'ils sont systématiquement contre toutes infrastructures nouvelles par idéologie radicale.

Dans cette ambiance un peu grisâtre, puis-je vous proposer un petit rayon de soleil et d'espoir pour 2012 ?

- La Communauté des Communes d'Orthez, par l'intermédiaire de son Président M. LABOURDETTE a fait savoir qu'elle était favorable à une véritable amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre, avec une vraie LGV, et non avec la simple rénovation de voies existantes entre Dax, Orthez et Pau (scénario A de RFF).

- Les maires de Pau, Tarbes et Lourdes ont signé une motion en faveur de la desserte directe du Béarn et de la Bigorre depuis Mont-de-Marsan (scénario B de RFF)

- Enfin un collectif comportant plusieurs associations, dont BAP, a été constitué à l'initiative de l'association VIRIUS (1), pour demander l'amélioration de la RN 134 entre Pau et le Somport, ce qui implique notamment la création des déviations d'Oloron, de Gurmençon, d'Asasp, d'Eygun et d'Urdo.

D'aucuns penseront peut-être que l'acharnement de BAP à obtenir ces infrastructures tellement nécessaires au Béarn et à la Bigorre, est un peu « décalé », en cette période de crise économique !

- « Mais alors, que faire ? Plier les gaules et aller se coucher ? ».

BAP ne le fera pas, ne serait-ce que par respect pour tous les membres de l'association qui se sont battus, depuis tant d'années, pour avoir le tunnel du Somport, puis l'autoroute A65, et à qui nous sommes tous redevables.

(1) Association « Victimes, Riverains et Usagers de la RN 134 ».

Pourquoi une nouvelle route est-elle indispensable ?

■ Parce qu'Oloron et Pau partagent un bassin de vie qui génère des échanges importants entre ces 2 agglomérations (12 000 véhicules/jour), soit près de 20 000 usagers qui utilisent actuellement une RN 134 sinueuse, urbanisée et très dangereuse.

■ Parce qu'une rénovation lourde de la N 134 entre Oloron et Pau, avec un élargissement conséquent de la route, est techniquement très compliquée, voire impossible, à cause d'une topographie difficile.

■ Parce qu'il est illusoire de penser que la route existante puisse assurer des fonctions aussi contradictoires que celles d'écouler un transit local, départemental, régional, international, de plus en plus important, tout en assurant une importante desserte locale.

■ Parce que la ligne ferroviaire (voie unique) entre Pau et Oloron qui écoule 400 passagers par jour, ne pourra jamais absorber les 20 000 usagers journaliers de la route, et bientôt davantage, avec l'augmentation prévisible du trafic de transit.

■ Parce qu'il faut impérativement délester l'actuelle RN 134 (Oloron Pau) d'une par-

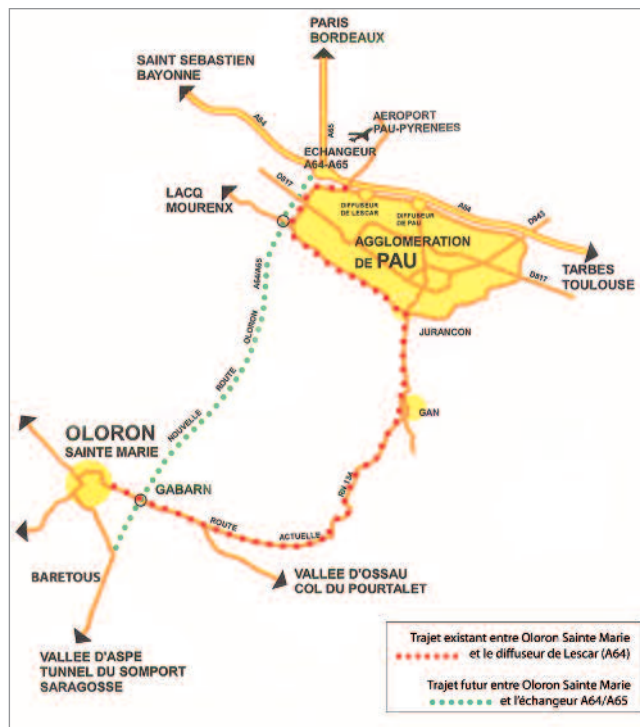
tie significative de son trafic de transit pour la sécuriser avec des aménagements appropriés à l'importante desserte locale qu'elle doit assumer par ailleurs.

■ Parce qu'il faut désengorger l'entrée Sud de l'agglomération pauoise (18 000 véhicules/jour à Jurançon et au Pont d'Oly).

■ Parce qu'il faut désenclaver le bassin industriel du Haut Béarn qui est fragile, en même temps que le premier site industriel du Département (4 000 emplois industriels) (1). Cela passe par une accessibilité directe d'Oloron depuis l'A64-A65, l'aéroport voire le bassin de Lacq sans passer par Pau, sa rocade et ses encombrements.

■ Parce qu'il faut enfin que le Béarn bénéficie d'une liaison améliorée, visible et sécurisée vers le tunnel du Somport, ce qui implique la réalisation des déviations d'Oloron, Gurmençon, Asasp, Eygun, et Urdos. Avec l'arrivée de l'A65 le Béarn n'a pas vocation à rester un cul-de-sac en tournant le dos à ses voisins Aragonais dont la capitale Saragosse est jumelée avec Pau.

(1) 1 emploi industriel génère 4 emplois dans les autres secteurs d'activités.



RN 134 Pau-Somport Des collectifs... très actifs



En attendant la nouvelle route Pau-Oloron qu'il ne faut pas espérer pouvoir emprunter avant quatre ou cinq ans, il faut bien continuer à vivre avec l'actuelle RN134 dont le caractère accidentogène, l'inconfort et l'inadaptation à un trafic soutenu ne sont plus à démontrer. Les automobilistes le déplorent mais plus encore, sans aucun doute, les riverains. Excédés de ne pas voir les travaux lancés sur cette nationale malgré les promesses des services de l'État qui en ont la responsabilité, les riverains ont décidé de se constituer en collectif pour faire entendre leurs voix.

Ce groupement, constitué au mois d'octobre, réunit l'association VIRIUS (Vicinités, riverains et usagers de la RN134), les riverains de l'entrée d'Oloron, les riverains de Gurmençon, Bidos, Asasp, Cette-Eygun et Urdos ; le collectif oloronais pour une nouvelle voie entre Pau et Oloron ainsi que l'association Béarn Adour Pyrénées. Comme on le voit, les habitants de la vallée d'Aspe dont les villages ne sont pas toujours pas contournés veulent aussi exprimer leur désarroi face aux carences de l'État. Les objectifs du collectif sont clairs : obtenir une véritable sécurisation de l'itinéraire, « la première manière de sécuriser cette route c'est de la délester », admet Bernard Uthurry, maire d'Oloron, chargé des infrastructures au Conseil régional.

Aménagements dès... 2014

Les animateurs du collectif, à commencer par le président de VIRIUS, Henri Betbeder et le maire de Buziet, Jean-Claude Elchir ne manquent pas d'idées ni de propositions. Ils auraient souhaité notamment que la chaussée soit élargie à trois voies pour permettre aux riverains d'accéder en toute sécurité à leur domicile, en neutralisant la bande centrale. Mais la DIRA (Direction interrégionale des routes d'Aquitaine) propose des voies de dégagement de chaque côté de la chaussée, l'emprise de la route passant à 15 m de large, cela dans le

cadre d'un aménagement exécuté sur 9 km entre Oloron et Bel Air. 9 millions d'euros sont prévus pour cette opération qui débutera en 2014 pour une fin des travaux en 2015/2016. Avec l'État, il vaut mieux ne pas être pressé... Quant aux autres déviations des villages en vallée d'Aspe, elles devront peut-être attendre une nouvelle République...

Une pétition + Facebook

Le collectif du Haut Béarn et de la Soule pour le désenclavement, le plein-emploi et la sécurité routière a lancé depuis quelque temps une pétition à la faveur de laquelle les citoyens peuvent exprimer leur volonté de voir se réaliser une route directe entre Oloron, l'A64 et l'A65 et l'aéroport Pau-Pyrénées, dont la déviation Gabarn-Gurmençon fait partie intégrante. Plusieurs centaines de signatures ont déjà été récoltées.

Par ailleurs, une page Facebook est consacrée à cette liaison directe Oloron-Pau qui est déjà approuvée sur ce site par plusieurs centaines de personnes. Rejoignez-les sur : www.facebook.com/olorondirect

Somport: plus de 300 camions/jour

Alors que la crise frappe durement l'Espagne et que les entreprises de transport ne sont pas les moins touchées par les difficultés - on parle en Aragon d'une baisse d'activité de l'ordre de 30 % - le trafic des poids lourds ne cesse d'augmenter au tunnel du Somport. Paradoxal ? Non. L'amélioration du réseau routier en Espagne, les difficultés accrues sur la Côte basque et dans les Landes où la circulation est perturbée par les travaux d'élargissement de l'A63 et de mise aux normes autoroutières de la RN10 ne sont pas étrangères à ce phénomène.

En novembre 2011, 7 141 camions ont franchi le tunnel contre 6 040 en novembre 2010 et 5 456 en novembre 2009. Il faut tenir compte du fait que le trafic des poids lourds est faible le week-end et qu'il est sensiblement plus fort en semaine : plus de 300 quotidiennement, le record étant détenu par le 16 novembre 2011 : 358 PL soit 50 % du trafic général des véhicules (737).

On notera enfin que le record du nombre des poids lourds franchissant le tunnel depuis l'ouverture du tunnel en 2003 est détenu par le mois d'août 2011 : 9 272 soit 299 par jour, week-ends compris.



Le président d'ALIÉNOR

« Nous sommes dans la durée »



© Photo BAP

Le constat est là : un an après sa mise en service, l'A65 Pau-Langon n'est toujours pas aussi fréquentée que ce que le concessionnaire pouvait espérer (7 500 véhicules/jour). Toutefois, les automobilistes qui utilisent fréquemment cette liaison autoroutière constatent que, semaine après semaine, insensiblement mais sûrement, le trafic s'y densifie et qu'on commence à y trouver un peu plus de camions, surtout internationaux et notamment des espagnols.

Certes, on est encore loin des trafics de l'A64 ou de l'A62, - autoroutes depuis longtemps installées dans le paysage et qui ont connu, elles aussi, au départ, un démarrage laborieux - mais, lors des fêtes de fin d'année, des pics de plus de 10 000 véhicules/jour ont été enregistrés sur l'A65 et en ce début janvier, l'Aliénor a noté pour la première semaine +10 % (fin des vacances) et pour la seconde +3 %.

Pour les dirigeants d'Aliénor, les grandes sociétés de transport ont fait, elles, leurs calculs : le gain de

temps, l'économie de gasoil et celle de la conduite, la sécurité aussi pour les chauffeurs et... les marchandises, équivalent au coût du péage. On sait que, malgré ces arguments, la fédération des transporteurs béarnais continue de recommander d'emprunter l'ancienne nationale Pau-Bordeaux. Le président, Olivier de Guinaumont, lui, reste confiant : « Le bon sens va finir par prévaloir. N'oublions pas que nous, nous sommes dans la durée ».

On ne peut dire pour l'instant si les importants travaux de la mise à 2x3 voies de l'A63 au Pays basque et de l'A10 dans les Landes, générateurs de restrictions de circulation - les dépassements sont interdits sur l'ancienne RN 10 et la vitesse est limitée -, peuvent avoir une incidence sur le trafic de l'A65. Tout ce que l'on peut conclure, c'est que bon nombre de véhicules qui allaient naguère de Pau à Bordeaux en empruntant la nationale 10 dans les Landes ont opté pour l'A65.

Économie et sécurité

L'augmentation du coût du péage (+4,2 % quand elle est en moyenne de 2,5 % ailleurs, mais de 3,4 % entre Langon et Bordeaux) à compter du 1^{er} février n'est évidemment pas vue du meilleur œil par les usagers qui se seraient passés de ce plus... négatif pour leur portefeuille. À cela, l'Aliénor répond que ce surcroît de tarification, qui n'est pas répercuté sur le prix des trajets courts - exemple de Garlin à Thèze, résulte tout bonnement de l'évolution d'un certain nombre de charges incombant à l'exploitant. Pour l'utilisateur, cela correspond à une dépense supplémentaire d'un... demi centime du kilomètre. Or à tout bien considérer, l'augmentation du prix des carburants



Olivier de Guinaumont, président d'Aliénor

n'est-elle autant, sinon plus douloureuse ? Elle semble être acceptée sans trop broncher...

Le président d'Aliénor - lequel a pris du galon car il a été nommé directeur de la maîtrise d'ouvrage à la société Eiffage - se plaît à rappeler que l'A65 n'a rien coûté aux contribuables, qu'elle n'est pas la plus chère de France et qu'elle est appelée, en jouant son rôle d'outil d'aménagement du territoire, à créer une valeur ajoutée à l'économie locale et régionale. Ce que confirment les décideurs de la région de Garlin, par exemple, ou encore les dirigeants de la CCI de Pau qui considèrent que l'A65 doit être un levier formidable pour les Communautés de communes et les zones économiques.

Est-il besoin de rappeler enfin, que l'A65, constitue un indiscutable progrès, vérifié chaque jour, depuis plus d'un an, sur le plan de la sécurité ?

Les camions interdits sur les départementales de Pau à Langon ?

Récemment, le président du Conseil général des Landes a fait savoir qu'il souhaitait que les poids lourds, à l'exception de ceux assurant un service local, ne circulent plus sur l'ancienne nationale Pau-Aire-Langon ni sur la route de haute Landes par Mont-de-Marsan et Sabres et qu'ils empruntent donc l'A65. Le Conseil général de la Gironde adopterait la même restriction liée à encore à des raisons de sécurité et d'entretien des chaussées. Celui des Pyrénées-Atlantiques a mis ce projet à l'étude. Il est bien évident que cette disposition qui devra être validée par le préfet de Région n'a de sens que si les trois départements expriment le même vœu.

Pour mieux comprendre la toile autoroutière en Aragon

La frontière à peine franchie, l'automobiliste français - ou européen - découvre avec un certain ravissement le réseau relativement dense des autovías espagnoles réalisées ou à achever où il ne déboursa pas le moindre euro. Une autovía est une liaison 2X2 voies répondant à des normes similaires à nos normes autoroutières, mais entièrement gratuite.

Comme nous ne sommes pas nécessairement agrégés en cartographie, il nous a semblé utile de présenter schématiquement ce qu'est la « toile » des voies à caractéristiques autoroutières en Aragon. Cela vous intéressera d'autant plus qu'un important faisceau converge en direction de Jaca et du Somport.

Certes la situation économique est très dégradée tras los montes, en sorte que les investissements routiers se trouvent ralentis. Néanmoins les chantiers continuent pour la plupart, mais à un rythme moins soutenu ;

■ **L'autovía A-2** dite Autovía del Nordeste, est un des principaux axes structurants d'Espagne qui relie Madrid à Saragosse, avant de rejoindre Barcelone et la frontière française au Perthus. Ouverte entre Madrid et Saragosse en 1991, elle est en cours de reprofilage et de modernisation en raison d'une charge de trafic très élevée. La partie Saragosse-Barcelone n'est que partiellement réalisée.

■ **L'autovía A-23** (partie de l'axe E-7 Pau - Saragosse) dite autovía Mudéjar, qui relie Sagunto sur la

côte méditerranéenne à Jaca, aux portes du tunnel du Somport, est en service entre Sagunto et Huesca, en passant par Teruel et Saragosse. Le tronçon Sabiñanigo - Jaca (10 km) est également en service depuis octobre 2011. Restent en chantier ou à l'étude divers tronçons de la partie la plus difficile en raison du relief : Huesca - Sabiñanigo (col de Monrepos).

Lorsqu'elle sera complètement terminée, l'autovía A-23 sera un important axe de liaison entre la métropole de Valence et les Pyrénées aragonaises. Elle permettra le passage en France par le tunnel du Somport (axe E7). Sur les 445 km du parcours total, 375 km sont actuellement en service. Seule la partie Jaca-Somport (19 km) reste en route nationale à 2 voies (N330), mais elle a été bien aménagée et sécurisée, avec des zones de dépassement, elle est assez facile.

■ **L'autovía A-21** reliera Pampelune à Jaca, formant avec la A-23 ci-dessus un axe à grande capacité qui reliera le couloir méditerranéen et la corniche cantabrique. À ce jour 36 km sont en service, 50 km restent à réaliser, dont 25 sont en chantier. Cette autovía résoudra les problèmes d'encombrement chronique de la route actuelle et permettra aux Basques et Navarrais de se rendre aux stations de ski pyrénéennes, en évitant le détour par la France.

■ **L'autovía A-22** Lérida-Huesca se raccorde sur le réseau catalan pour rejoindre la côte méditerranéenne. 89 km sont en service, 10 km supplémen-

taires seront ouverts en janvier prochain, et il ne manquera plus que 13 km pour terminer cette liaison.

Au total il sera bientôt possible de se rendre au sud de la France depuis n'importe quel endroit en Espagne grâce à un réseau autoroutier moderne et gratuit. Il ne restera que 80 km difficiles au-delà du Somport pour rejoindre à Pau, les autoroutes A64 et A65 et continuer sa route vers le nord de l'Europe. Cet obstacle, en vallée d'Aspe principalement, que la France s'obstine à ne pas faire disparaître, sera-t-il dissuasif, alors que les itinéraires alternatifs, par la côte atlantique ou par la côte méditerranéenne sont à péage, surchargés et plus longs dans bien des cas ? Un poids lourd franchit actuellement les Pyrénées toutes les six secondes... en période de crise !



SCÉNARIOS LGV

Desserte du Béarn et de la Bigorre Le plus court chemin ? la ligne droite



Ces trois cartes montrent les trois scénarios possibles pour une desserte LGV du Béarn et de la Bigorre. Il est clair que l'itinéraire le plus cohérent est le scénario B. Le scénario A présente déjà moins d'intérêt, quant au scénario utilisant la voie actuelle entre Pau et Dax, il n'est pas acceptable.

Nul ne peut dire au jour d'aujourd'hui, si Pau ainsi que Tarbes finiront par être desservis par un TGV – un vrai TGV, c'est-à-dire roulant à la vitesse justifiant sa fonction spécifique - ni à quelle date (2020,2022,2025 ?).

Trop d'incertitudes subsistent concernant ce dossier et d'abord son inscription fermement assurée dans les GPSO - Grands Projets du Sud Ouest. Cet enregistrement est garant de son existence officielle, irréversible, définitif et de l'engagement financier que cela suppose de la part des services de l'État, et notamment de RFF (Réseau Ferré de France). À cette condition préalable, s'ajoutent d'autres considérations qui ne sont pas moins importantes, en particulier celles qui consistent à définir le meilleur itinéraire possible pour cette LGV. Dès l'ouverture du dossier de la LGV Bordeaux-Espagne, en 2006, BAP a pris clairement position en faveur d'un barreau de LGV desservant le Béarn et la Bigorre. La commission ferroviaire de l'association qu'anime Jean-Claude Patalano, appuyée par deux solides experts, Robert Candebat et Jean Hourcade, a participé ensuite, avec le président de BAP Jean-Michel Lamaison, à de nombreuses réunions techniques, notamment avec RFF. Elle a longuement étudié tous

les scénarios possibles, évalué l'intérêt pour les territoires desservis, en mettant dans sa balance - qu'elle pense être objective - tous les avantages et inconvénients de tel ou tel tracé, avant de conclure sans l'ombre d'une hésitation que **le meilleur chemin - de fer - à retenir pour qu'un jour les voyageurs de Pau, de Lourdes ou de Tarbes gagnent Bordeaux en TGV doit aller directement de Pau à Mont-de-Marsan.**

Un zigzag relevant de l'hérésie

Cette option n'est pas partagée par un certain nombre d'Orthéziens et de Dacquois, soucieux de voir les Béarnais et Bigourdans continuer à cheminer dans leur verte nature sur les lignes existantes (renovées ou pas) et fréquenter leur gare pour conserver leurs propres haltes TGV. Détail important : accepter le statu quo, c'est accepter de faire circuler à la vitesse des TER et des TGV (120 km/h). Mais plus grave encore, circuler des TGV à petite vitesse de Pau par Orthez et Dax, ce serait augmenter la distance ferroviaire entre Bordeaux et Pau, qui serait alors de 260 km (contre 200 km dans le cas d'une LGV directe Mont-de-Marsan-Pau). Zigzaguer de gauche à droite entre Pau et Bordeaux relève de l'hérésie.

Encore ne parle-t-on pas du temps de parcours - près d'une heure serait perdue - et du surcoût financier qui en résulterait pour les voyageurs : 120 km aller et retour à payer en supplément au tarif du TGV. Joli cadeau !

Et puis à chacun sa fonction. Il existe des TER dont le rôle est d'irriguer les territoires. Les TGV, eux ont vocation à relier les grands centres entre eux. Et puis, faire circuler des TGV sur des lignes existantes, ce serait compromettre les chances de développement du fret ferroviaire et porter préjudice à la circulation sur les mêmes voies des convois moins rapides.

Enfin, ne pas permettre aux TGV de desservir Pau et Tarbes, c'est assumer la grave responsabilité de ne pas favoriser, dès demain, un développement économique naturellement induit par la LGV.

Les arguments de BAP ont du poids. Il va bien falloir qu'un jour, à l'occasion du débat public organisé sur ce thème, RFF tranche ce nœud gordien au mieux de l'intérêt des territoires en tenant compte de leur potentiel démographique et des données économiques. Pau et Tarbes, à cet égard, et si on les compare à d'autres, sont loin d'être négligeables.

BAP aux ateliers de RFF

Consensus

Pau-Tarbes-Lourdes



A l'invitation du Directeur Régional de Réseau Ferré de France, Bruno de Monvallier, BAP a participé récemment aux quatre ateliers thématiques consacrés à l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre.

Ces ateliers se sont déroulés à Mont-de-Marsan, Orthez, Tarbes et Pau, avec la participation des représentants de BAP : Jean-Michel Lamaïson, Jean-Claude Patalano, Jean-Jacques Boisserolle, Jean Hourcade et Robert Candebat.

Les thèmes en étaient les suivants : infrastructure et environnement à Mont-de-Marsan, aménagement des Territoires et desserte ferroviaire à Orthez, bilans socio-économique et financement à Tarbes et synthèse des trois ateliers précédents à Pau.

Les représentants de BAP sont intervenus dans chacun des ateliers au même titre que d'autres représentants d'associations, de techniciens des Collectivités Territoriales et d'élus.

À l'issue de ces discussions, il ressort principalement que :

■ Certains Landais préconisent un passage par les lignes existantes à partir de Dax, pour des raisons environnementales (concernant les Montois) ou pour conforter l'activité de la gare de Dax (concernant les Dacquois). Les Landais ne semblent pas bien informés des conséquences de ce choix, absolument dramatique pour le Béarn et la Bigorre.

■ Par contre, le Conseil Général des Landes n'est pas opposé à la desserte du Béarn et de la Bigorre par les Landes, à condition de suivre le tracé de l'A65, ce qui pose des contraintes techniques et financières très lourdes, compte tenu des caractéristiques techniques de l'autoroute A65 (rayon de giration, pourcentage des plans inclinés) qui ne sont pas compatibles avec les caractéristiques techniques ferroviaires.

■ Côté Béarnais, l'ancien Maire d'Orthez René Ricarrère a fédéré un groupe qui demande le passage des TGV par Dax et les lignes existantes pour conserver coûte que coûte des TGV à Orthez. Par contre, la Communauté de communes d'Orthez, avec M. Labourdette, son Président, demande une véritable amélioration de la desserte du Béarn et de la Bigorre

grâce à une nouvelle ligne, sans passer par Dax et les voies existantes, en préconisant donc la solution A de RFF.

■ Enfin, la grande majorité des Béarnais et des Bigourdans, avec notamment les Maires de Pau, Tarbes et Lourdes, demandent la desserte du Béarn et de la Bigorre avec une ligne nouvelle reliant directement Mont-de-Marsan à Pau (solution B de RFF).

En conclusion, si on peut espérer qu'un consensus soit possible, la difficulté principale restera le financement.

BAP propose d'opérer par étapes :

1 - On récupère les 300 millions d'euros prévus dans le GPSO pour le petit shunt de Dax (30 km de voie unique) puisqu'on ne le fait plus.

2 - On reporte cette somme sur la nouvelle ligne Pau-Mont-de-Marsan qui nécessitera alors entre 700 et 900 millions d'euros supplémentaires et on réalise les travaux dans le cadre du GPSO.

3 - Dans un 2^{ème} temps (le plus rapidement possible), on réalise l'amélioration de la desserte entre Pau, Tarbes et Lourdes.

La solidarité en jeu

Message de BAP aux élus du Grand Dax

Les élus de la Communauté de Communes de Dax ont voté, fin décembre, une motion aux termes de laquelle ils demandent que le barreau de LGV desservant Le Béarn et la Bigorre passe par... Dax.

Étonnement des Béarnais et Bigourdans. Notre association, en ce qui la concerne, a vivement réagi en déclarant publiquement que les Dacquois se trompaient - en toute bonne foi - en imaginant que cette option du barreau ne changerait pas grand chose pour les Palois et Tarbais tout en confortant l'activité de la gare de Dax.

« La réalité est hélas bien différente, insiste le président Jean-Michel Lamaïson. Il faut savoir en effet que, quand les T.G.V. en provenance de Bordeaux arriveront d'abord à Mont-de-Marsan (et non à Dax), ils se trouveront à 81 km de Pau. Par contre, si depuis Mont-de-Marsan on oblige les Palois et les Tarbais à continuer sur Dax, ce n'est plus 81 km qu'ils feront pour atteindre Pau mais bien 145 km, soit 80 % d'augmentation de trajet. Il faut rajouter à cet inconvénient majeur, qu'en passant par Dax, les futurs T.G.V. seront obligés d'emprunter 85 km de lignes existantes, donc à vitesse modérée (1) pour atteindre Pau, sans compter un, voire deux arrêts supplémentaires pénalisants pour les Palois et les Tarbais ».

Conséquences : « Tout cela coûtera, par rapport à une desserte directe de Pau depuis Mont-de-Marsan, entre 44 et 48 minutes de trajet supplémentaire pour faire Pau-Bordeaux, avec plus de 260 km à parcourir, alors que la distance routière est inférieure à 200 km entre ces

deux villes. Ne parlons pas du coût du billet qui devra intégrer tout ou partie des 350 000 km environ, parcourus inutilement en supplément chaque année, par l'ensemble des T.G.V. sur la ligne Pau-Dax-Mont-de-Marsan-Bordeaux ».

En ce qui concerne Dax, si Pau est desservie directement par Mont-de-Marsan, la situation de la cité thermale n'en demeurera pas moins tout à fait enviable puisqu'elle bénéficiera, quoi qu'il arrive, de la future ligne L.G.V. Bordeaux-Espagne, c'est-à-dire avec des T.G.V. qui roulent vraiment à grande vitesse.

Outre les T.G.V. de la ligne Bordeaux-Espagne, la gare de Dax continuera à accueillir tous les trains classiques en provenance de Tarbes, Dax, Pau, Bayonne voire Bordeaux, Facture et Morcenx, avec les Corails, Intercités, T.E.R., trains de fret, etc. qui assureront les liaisons régionales.

« Est-il impensable d'en appeler à la solidarité entre Aquitains ? s'interroge le président Jean-Michel Lamaïson. B.A.P. est persuadée que les Landais, tout comme les Basques, les Béarnais et les Bigourdans, aspirent à un traitement ferroviaire équitable de leur territoire permettant un développement économique, harmonieux et équilibré pour chacun. Cela nécessite bien sûr un minimum de solidarité ».

(1) La rénovation même totale des lignes, sur le tracé existant, ne permet pas d'amélioration significative de la vitesse sauf à changer complètement le tracé, c'est-à-dire, à faire une nouvelle ligne en changeant de site.

Georges Labazée: « Pas de remise en cause du fuseau existant »



© Photo CG

Le Conseil général est au cœur des dossiers d'infrastructures de transports. Il se trouve en particulier maître d'ouvrage de la nouvelle liaison routière Pau-Oloron. Et il a son mot à dire dans les opérations lourdes comme le projet de desserte LGV du Béarn et de la Bigorre. Président du Département depuis le printemps dernier, Georges Labazée a bien voulu répondre aux questions que nous lui avons posé sur ces sujets.

BAP - BAP est particulièrement attaché au projet de la nouvelle route Pau-Oloron, contesté par des associations locales et les environnementalistes. Où en êtes-vous de votre réflexion personnelle sur ce sujet?

Georges Labazée - Ce sujet d'actualité a été présenté, lors de la Session thématique du Conseil Général du 16 décembre dernier. À l'occasion du Comité syndical du 15 janvier dernier, une nouvelle « feuille de route » a été fixée, pour la poursuite de ces études. Nous avons l'intention de réunir le Comité consultatif afin d'assurer une gouvernance transparente des études de faisabilité. L'Agence d'Urbanisme Adour Pyrénées a été sollicitée afin de compléter les données sur les besoins de déplacements entre le Haut Béarn et le Bassin palois.

BAP - Si l'itinéraire doit être modifié par rapport au projet initial, pensez-vous qu'il puisse s'éloigner vers l'ouest pour éviter Arbus? Dans quel cas ne faut-il pas craindre que cette nouvelle route ne réponde pas à sa fonction fondamentale qui est de relier les bassins de vie d'Oloron et de Pau, plus commodément que l'actuelle RN 134 aux caractéristiques nettement insuffisantes et accidentogènes?

G. L. - Concernant le tracé, il n'y a pas de remise en cause du fuseau existant qui est, rappelons le, un fuseau d'étude. Je veux rap-

peler que je ne suis pas favorable à l'instauration d'un péage. Le Conseil général a proposé, pour deux années supplémentaires, le gel des terrains sur la bande des 300 mètres.

BAP - Commencer par la déviation d'Oloron - Gabarn-Gurmençon - qui devrait être entièrement réalisée par l'État depuis longtemps est en soi une bonne chose. Comment comptez-vous financer l'opération?

GL - La déviation d'Oloron a été évoquée avec les services de l'État. L'approfondissement de ces réflexions doit permettre de finaliser la maîtrise d'ouvrage et le plan de financement. Je tiens à souligner la Convention signée entre le Département et la Ministre, M^{me} Nathalie Kosciusko-Morizet, et les 60 millions d'euros promis sur la Pau-Oloron. La déviation d'Oloron est incluse dans les compétences du Syndicat mixte.

BAP - Avez-vous une idée de ce que pourrait être le calendrier de ces projets, déviation d'Oloron et route Gabarn-Lescar?

G. L. - Il est prévu de signer avec l'État une convention de cofinancement des opérations d'acquisition et d'aménagement foncier en vue de la réalisation de la déviation d'Oloron. Pour 2012, le Département a prévu de débiter l'opération Gabarn-Pont Laclau pour la réalisation du giratoire sur la RN134. Le syndicat Mixte a émis le vœu que le Conseil général se saisisse de ce dossier et qu'il en assume la maîtrise d'ouvrage.

BAP - Comment les décideurs politiques Béarnais peuvent-ils influencer l'État pour qu'il réalise enfin les programmes - abandonnés - de déviation de villages en vallée d'Aspe (Gurmençon, Asasp, Cette-Eygun, Urdos)? Quel est votre point de vue sur cette question?

G. L. - Le levier possible, pour réactiver ces dossiers passe par la négociation des Plans de

Modernisation des Itinéraires (PDMI) contractualisés entre l'État, la Région et les collectivités locales.

BAP - Alain Rousset est très attaché à la réouverture de la ligne ferroviaire Oloron-Canfranc. Les élus socialistes béarnais également. Cette opération a-t-elle une chance d'aboutir dans les années qui viennent quand on sait les difficultés rencontrées par RFF et la SNCF pour rénover le réseau opérationnel existant?

G. L. - Par courrier du 1^{er} décembre dernier, la Région Aquitaine a saisi le Département des Pyrénées-Atlantiques au sujet de la réouverture de la liaison ferrée Oloron-Bedous. Une démarche de sécurisation des passages à niveaux (PN) est en cours avec RFF.

BAP - Dernier gros dossier: les projets de LGV intéressent notre département. Les positions sont loin d'être homogènes: vives oppositions sur la Côte basque, et discordances marquées en ce qui concerne la desserte du Béarn et de la Bigorre. Comment imaginez-vous qu'un point de vue unique et cohérent puisse être obtenu sur un même tracé? Ne risque-t-on pas de tout perdre à se complaire dans la division?

G. L. - Concernant le Pays basque, le Comité de Pilotage du 9 janvier dernier a approuvé définitivement le tracé entre Bordeaux et la frontière espagnole. Concernant la desserte du Béarn et de la Bigorre, j'ai pris l'initiative récente de fédérer les énergies politiques et socioprofessionnelles de nos deux territoires avec l'adoption d'une motion commune aux deux Départements, aux deux CCI et aux Agglomérations de Pau, Lourdes et Tarbes.

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'ADHÉSION

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 2012 : 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° 29 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé avec le concours d'un comité de rédaction composé de membres de la Commission Communication :
Christian Bombédiac, Philippe Dehecq,
François Doumecq, Marie-Christine Garcia-Dalot,
François Du Cluzel, Jean-Michel Lamaison,
Gabriel Loudet, Michel Olivé,
Jean-Claude Patalano.