



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

## Un nouveau challenge pour les Béarnais

### Réactiver le projet de liaison Pau-Oloron abandonné par Jean-Louis Borloo

Les récentes décisions prises par Jean-Louis Borloo suscitent autant de dépit que de satisfaction. Si l'acceptation par son ministère de l'A65 est tout ce qu'il y a de plus logique, le rejet de la nouvelle route Pau-Oloron, en revanche provoque en Béarn, en raison de son ineptie, un vrai sentiment de révolte.



Les bouchons sont quasi permanents entre Jurançon et Gan et ne sont pas rares du côté du Gabarn.  
(Photo BAP)

Personne n'ose penser aujourd'hui que l'autoroute Pau-Langon ne se réalisera pas. Même s'il reste encore quelques menaces brandies par les associations d'opposants qui déclarent vouloir se tourner vers Bruxelles pour tenter de trouver une faille dans le projet de l'A65, l'opération est si bien ancrée dans les faits comme dans les esprits des décideurs politiques et socio-économiques ainsi que de la très grande majorité de l'opinion qu'on ne voit pas trop comment elle pourrait être contrariée plus longtemps. D'autant que l'expérience montrera à la face d'un monde écologique soupçonneux et trop enfermé dans une attitude de régression durable que l'A65 pourra porter avec fierté le label d'« autoroute verte » que certains lui ont déjà objectivement décerné.

Les sages du Conseil d'État ne s'y sont pas trompés, qui ont sèchement renvoyé les opposants à leurs dossiers irréalistes en rejetant, le 21 mai 2008,

sur le fond comme sur la forme, les recours de la Sepanso et de l'ARLP. On peut imaginer que cette décision a pesé sur les verdicts ultérieurs. Comme a pesé la délibération du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) donnant un avis favorable au projet (par six voix contre quatre), après que le concessionnaire Al'iénor ait pris des engagements concernant la sauvegarde des habitats d'espèces protégées telles que le vison d'Europe et l'écrevisse à pieds blancs. Il devra, pour cela, compenser la destruction des terrains sur lesquels est construit l'ouvrage en protégeant une surface équivalente pendant toute la durée de la concession.

#### Pour une route enfin sécurisée

On voit mal comment Jean-Louis Borloo, après ces deux validations, aurait pu ne pas donner le feu vert à l'A65. Il l'a donné le 4 juin 2008, met-

tant un terme à plusieurs longues semaines d'incertitude, déclenchant dans toute l'Aquitaine et même dans le Gers un mouvement de satisfaction quasi unanime. Désormais, une fois les décrets signés libérant les autorisations de mise en chantier, ce qui ne saurait tarder, les équipes de bâtisseurs mobilisées par Al'iénor pourront entrer en action.

La réelle satisfaction que nous avons éprouvée en apprenant la validation du projet de l'A65 est hélas! tempérée par l'abandon, pas vraiment motivé, de la liaison Pau-Oloron dont on pense toujours, à Paris, qu'il s'agit d'une... autoroute programmée. Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, prisonniers de l'austérité dogmatique du Grenelle de l'Environnement et sans doute inspirés par des conseillers écologistes méconnaissant les réalités de notre région, pensent qu'une route moderne et sûre entre la capitale des Pyrénées-

## Un bien vilain troc

Le troc qui est une pratique vieille comme le monde est toujours largement en cours dans le monde politique. On lui préfère simplement le terme d'échange ou encore celui de compensation. La sémantique ne change rien au principe.

Nous venons d'avoir une magnifique démonstration de ce que peut être une telle pratique avec l'épisode contemporain du Grenelle de l'Environnement.

Comment accepter de donner le feu vert au projet d'autoroute A65 Pau-Langon, attendu depuis quatre lustres par les Aquitains, les Midi-Pyrénéens, sinon les Picto-Charentais, souhaité ardemment aussi par les politiques et acteurs socio-économiques et ne pas transgresser les dogmes sacrés enfantés par les concepteurs du Grenelle de l'Environnement dans le louable but de sauver notre planète?

Certes il n'a pas été difficile à Jean-Louis Borloo de démontrer que l'A65 entrerait dans la catégorie des infrastructures échappant à la décision de ne pas construire de nouvelles routes et autoroutes puisqu'étant « cas de sécurité, de congestion ou d'intérêt local ». Impossible de nier donc que la Pau-Langon est aussi indispensable à tout le Sud Ouest que peuvent l'être le soleil et l'eau aux maïs de la plaine de Nay et aux vignes de Jurançon.

Mais ce geste positif – évidemment négatif aux yeux des écolos – méritait d'être compensé par une décision négative – pourtant hautement positive pour les autochtones béarnais.

Et c'est ainsi - du moins c'est ce que pensent tous les analystes doués de bon sens – que M. Borloo et ses deux secrétaires d'État, dûment inspirés par des conseillers écologistes intraitables, ont sacrifié la « liaison autoroutière » virtuelle de la Pau-Oloron sur le noble autel du Grenelle de l'Environnement et sur celui plus... prosaïque du troc politique. Tout en décrétant quelques mesures accessoires et démagogiques visant la circulation des poids lourds en vallée d'Aspe qui vont de nouveau faire hurler les Aragonais.

Voilà comment on fait l'histoire. Et voilà pourquoi, nous sommes innombrables, ici, en Béarn, à être révoltés.

## UN NOUVEAU CHALLENGE POUR LES BÉARNAIS

suite de la page 1

Atlantiques et celle du Haut-Béarn est inutile; qu'elle nuirait à la fois à la qualité de l'environnement et qu'elle favoriserait l'émission de CO2 dans le ciel béarnais. Théorie qui n'a aucun sens ni aucune justification.

En revanche, ce qui a une vraie valeur humaine et écologique, c'est la volonté d'offrir aux usagers de l'itinéraire routier entre Pau et Oloron, - le chemin de fer, avec un service amélioré promis par la Région, ne pouvant résoudre tous les problèmes de déplacement - une alternative sur le plan de la sécurité. Tous les drames de la route ayant fait quantité de morts et d'innombrables blessés depuis des années sur la RN 134 ne méritent-ils pas que l'on s'interroge sur la vraie opportunité d'une route enfin sécurisée?



### Indispensable à l'équilibre socio-économique

Limitier les drames de la route est un beau challenge. Faire en sorte que l'économie d'une région ne soit pas fragilisée par l'absence d'infrastructures modernes mérite aussi l'attention. Il n'est pas nécessaire de sortir d'Harvard ou de l'ENA pour comprendre que les entreprises de la région oloronnaise, certaines d'entre elles ayant une notoriété planétaire, ne peuvent pas demeurer isolées en une époque où les facteurs de rapidité sont prépondérants et les risques de délocalisation accentués.

À défaut de l'autoroute que l'on aurait dû avoir en même temps que celle de Toulouse à Pamiers, la nouvelle liaison routière Pau-Oloron - qui ne devrait plus s'appeler A650 - est donc indispensable à l'équilibre socio-économique de notre région. Aucune autre action de rafistolage ou d'amélioration de l'actuelle RN 134 n'étant envisageable pour des raisons de pure géographie, il va bien falloir que la Direction des Routes au ministère de l'Équipement trouve une solution de développement durable intelligente et positive. En abandonnant le projet d'une nouvelle route entre le lieu-dit Gabarn à Oloron et Lescar, elle s'inscrirait dans une fâcheuse attitude de régression durable.

Dans tout le Béarn, les élus politiques, de quelque bord que ce soit, se mobilisent donc pour tenter de trouver la parade à une décision d'abandon inepte. Les entreprises également, à l'appel de leurs chambres consulaires. Et les animateurs de BAP, de leur côté, ont fait savoir qu'ils ne restent pas les bras croisés sans réagir. Ils ont pris une initiative dont ils espèrent que le résultat permettra d'ouvrir les yeux des membres du gouvernement sur les vraies attentes des Béarnais et, car il ne faut pas les oublier, des Aragonais lesquels se désespèrent de constater, depuis dix ans, que la France ne met pas ses actes en harmonie avec ses engagements internationaux.

[www.legrenelle-environnement.gouv.fr](http://www.legrenelle-environnement.gouv.fr)

# L'abandon de la Pau-Oloron Des questions fondamentales

**DEVONS-NOUS ACCEPTER QUE LA NOUVELLE LIAISON ROUTIÈRE PAU-OLORON SOIT SACRIFIÉE SUR L'AUTEL DU GRENNELLE DE L'ENVIRONNEMENT? C'EST LA QUESTION QUE VOUS VOUS POSEZ VOUS AUSSI SÛREMENT, COMME NOUS, ET QUE NOUS AVONS POSÉE AUX ÉLUS POLITIQUES AINSI QU'À DE NOMBREUX CHEFS D'ENTREPRISES DE NOTRE RÉGION. ELLE EN APPELLE BIEN D'AUTRES PAR EXEMPLE :**

■ Est-il acceptable que cette liaison qui est présentée par certains, à dessein, comme étant une autoroute - cela pour lui conférer un statut qui la rende suspecte aux yeux de l'opinion publique - soit, du jour au lendemain, gommée du catalogue des projets routiers, comme si elle portait en elle tous les vices de la création?

■ Au nom de quel principe, l'État peut-il rejeter la modernisation de cet itinéraire qui n'aurait été après tout - si elle avait été faite dans les temps - que l'alter ego de l'autoroute A66 Toulouse-Pamiers, programmée en même temps que l'ex-A650 et qui n'a soulevé aucun problème lorsqu'il a fallu la construire? Que le projet d'A650 Pau-Oloron ait été remis en question en 2002, pour insuffisance de rentabilité en raison de la nouvelle disposition européenne supprimant la possibilité de l'adossement (1), nous pouvons, à la limite, le concevoir et tolérer qu'un nouveau projet simple de route nationale lui soit substitué. Mais dès lors qu'il s'agit d'une opération ordinaire à 2 x 1 voie pourquoi l'abandonner?

■ Au nom de quelle idéologie supprimer un programme routier qui a fait l'unanimité en Béarn lors de la concertation préalable et qui ne présente aucun problème identifié pour l'environnement et la protection du biotope?

■ Au nom de quelle réglementation peut-on rayer d'un trait de plume, une route appelée à se substituer à la RN 134 actuelle, obsolète, inaméliorable, terriblement accidentogène (on y a enregistré, de 2003 à 2007, 55 accidents corporels ayant fait 8 morts et 84 blessés) et dont toutes les études ont démontré que la section Gan-Jurançon n'était



Pour ne plus lire ce genre d'info

pas aménageable, sauf à rayer de la carte des dizaines de maisons et à refaire toute la rocade de Pau pour que celle-ci soit vraiment opérationnelle?

■ Enfin, enfin! au nom de quelle doctrine d'aménagement l'État, qui doit veiller à offrir aux régions les plus reculées et les plus enclavées de son territoire toutes les chances de survivre et de se développer durablement, peut-il renoncer à cette infrastructure vitale pour l'économie du

Haut-Béarn? Nous rappellerons qu'Oloron, avec les communes alentour, constitue un bassin industriel très important dont l'avenir pourrait se trouver gravement compromis dans un futur proche, faute de communications modernes et sécurisées avec Pau au nord et (autre problème) avec l'Espagne au sud?

■ Dans quel pays sommes-nous, pour que, sous prétexte sans doute de faire plaisir à des écologistes ignorants de la réalité locale, le gouvernement de la France élimine un projet de route simple appelée à sauver des vies humaines; à sauvegarder une vie économique; à contribuer à une meilleure relation avec notre voisin aragonais et aussi - parce que, à BAP, nous sommes tous attachés à la sauvegarde de notre planète - à participer avantageusement à la réduction de l'envoi de CO2 dans l'atmosphère en éliminant les bouchons et diminuant les temps de parcours? Car la question est là: en quoi cette nouvelle liaison ne serait-elle pas écologique?

## 18 années d'espoir et soudain... le néant

**18 ans! Cela fait exactement 18 ans que l'État français nous promène en bateau sur l'océan tumultueux de la liaison routière Pau-Oloron, agité par quelques idéologues écolos embusqués dans les ministères parisiens.**

En ce jour du 5 novembre 1990, nous étions plutôt heureux d'apprendre, en Béarn, que le CIAT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) venait d'inscrire au schéma routier national la section Pau-Oloron sous forme d'une autoroute concédée (antenne autoroutière A650). Heureux de vérifier, un peu plus tard, le 1er avril 1992, que cette nouvelle liaison était confirmée par le décret n°92-379.

L'avenir nous a appris depuis qu'il fallait toujours se méfier des 1<sup>er</sup> avril. En Béarn, alors que tout le monde était - joyeusement - convaincu que cette fois, c'était la bonne: l'A650 allait participer en plus du désenclavement du Haut-Béarn à une meilleure relation avec l'Aragon grâce au futur tunnel du Somport, le dossier de la Pau-Oloron patina joliment dans la gadoue politico-administrative.

Il fallut en effet pas mal de temps à la Direction des Routes pour lancer le projet, tracer un itinéraire à travers les coteaux et définir, après consultation, une bande de 1000 mètres. Trop, beaucoup trop de temps car plus de dix ans s'écoulèrent

avant que l'on commence à parler de l'arrêt relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Seulement à parler, car l'arrêt ne fut jamais signé...

Aux premiers signes d'impatience succéda carrément l'inquiétude lorsque, au début des années 2000, une information laissa entendre que le ministère de l'Équipement, pas avare d'idées pourvu que ça n'avance pas, optait pour une formule inédite: une autoroute à deux fois... une seule voie. Tollé dans le landernau béarnais: on se moquait de nous!

Janvier 2002: les envoyés spéciaux de la Direction des Routes annonçaient à Pau que le projet de l'A650 était abandonné. Impossible, confiaient-ils, d'en assurer la rentabilité en raison d'une prévision de trafic insuffisant et de la suppression du principe d'adossement. Le montant des subventions publiques eût été quasiment égal au coût de l'ouvrage.

Exit l'A650! Mais quelle solution trouver? Jean-Pierre Forgerit, ancien DDE des PA, devenu inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, fut alors chargé par le ministère d'en chercher une. Il abandonna vite l'idée d'aménager la RN 134 actuelle et même celle qui consistait à réaliser un barreau passant par le vallon de La Hies, de Gan à Laroin, pour proposer d'aménager une nouvelle route nationale à deux fois une voie, avec crœneaux de dépassement dans les montées, sur le même tracé que celui de

l'A650. Une partie de l'itinéraire pourrait être concédée en raison du coût du tunnel - écologique - d'Arbus long de 2250 mètres.

Depuis cinq ans nous sommes donc fixés sur ce schéma là, adopté - souvent à contre cœur mais c'était mieux que rien - par la majorité de la classe politique et par les acteurs économiques de la région. Le Département s'engageait à prendre les études préalables à son compte et même, osait Jean-Jacques Lasserre, à aller plus loin si affinités...

Nous en étions toujours là, en ce mois d'avril 2008 du 21<sup>ème</sup> siècle, toujours dans l'attente d'une décision définitive - et évidemment positive - de l'État, lorsque M. Borloo, sous l'influence du dogme du Grenelle de l'Environnement, nous fit savoir qu'il avait décidé d'abandonner le projet d'une autoroute Pau-Oloron, projet d'autoroute... disparu, faut-il le souligner, des cartons depuis... six ans.

Vingt ans presque ont passé et dans le tiroir de la Pau-Oloron au ministère de l'Équipement - qui est aussi celui de l'Écologie, c'est toujours le néant, le vide abyssal. Le projet a disparu, envolé, atomisé, volatilisé...

Étonnons-nous d'apprendre que, de l'autre côté de la frontière, les Aragonais sourient amèrement en nous traitant de guignols.

Nous, de ce côté, nous aurions tendance à penser que nous sommes plutôt cocus!

# À Thèze et Garlin, les prémices du démarrage

Ce n'est pas encore le grand démarrage mais certains signes ne trompent pas lorsqu'on parcourt la route de Bordeaux du côté de Thèze ou de Garlin : ce sont les prémices, en douceur, du chantier de l'autoroute. Le GIE 65 à qui le concessionnaire A'lienor confie le soin de mener à bien le chantier est à pied d'œuvre depuis quelques semaines déjà sur le terrain, en Béarn.

À Thèze en bordure de la route de Bordeaux, un petit village de bungalows préfabriqués est édifié. C'est la base principale de l'opération pour la section Lescar-Aire-sur-l'Adour. On l'appelle TOARC, abrégé de Terrassements-Ouvrages d'art courants - Rétablissements des Communications. Une cinquantaine de personnes s'y activent - il y en aura 300 lorsque le chantier fonctionnera à plein - les unes appartenant à la société EGIS qui assure la maîtrise d'œuvre et le suivi des travaux, les autres aux entreprises Eiffage TP et Fougerolles-Ballot Terrassements.



Ces décapeuses font un travail considérable. (Photo BAP)



Les engins commencent à préparer le terrain. (Photo BAP)

Rien de spectaculaire pour l'heure. On commence à stocker les matériaux sur la plate-forme. Pour voir les premiers signes physiques du chantier, il faut aller vers Garlin où l'on réalise une petite déviation de la nationale en prélude à la construction du pont enjambant la future autoroute.

Il faut ensuite se rendre à l'ouest de Garlin pour voir le démarrage du chantier. Les autorisations n'étant pas soumises ici au visa du Centre National de Protection de la Nature, le GIE 65 commence les terrassements après avoir attendu que les conditions météo très défavorables ces dernières semaines se soient améliorées. Une véritable armée de gros engins est mobilisée pour les terrassements, notamment cinq énormes décapeuses capables, avec l'appui d'un bulldozer pousseur, de gratter et d'enlever à chaque fois environ 16 mètres cubes de terre, ceci sans compter les pelleteuses et autres tombereaux articulés qui complètent le dispositif en cet endroit.

En même temps que les terrassements de l'autoroute proprement dits démarrent, le GIE travaille aux déviations des réseaux d'eau potable, d'électricité et des routes et chemins d'accès aux propriétés.

Bruno Saint-André, chargé de la sécurité du chantier (on dit aussi préventeur) - notre cicérone pour la visite de l'opération - qui a travaillé sur des grands chantiers (Autoroute A20, A89, TGV Sud-Est, Plateforme Multimodale de Dourges, Autoroute au Portugal), et puis aussi sur le viaduc de Millau ou la LGV Perpignan - Figueras, cette fois dans le cadre de la politique Eiffage sur le recrutement et l'intégration de nouveaux salariés afin de répondre aux besoins croissants de main d'œuvre, insiste sur l'importance des mesures prises pour



Les tombereaux articulés sont prêts à entrer en action. (Photo BAP)

que l'impact de l'infrastructure soit le plus léger possible, y compris dans le domaine des emprunts de matériaux. « Je crois que nous avons atteint une prise en compte des problèmes d'environnement tout à fait exceptionnel », confie-t-il. Pour lui l'autoroute A65 sera vraiment une « autoroute verte ». On veut bien le croire.

Pour en savoir + [www.a65-alienor.com](http://www.a65-alienor.com)

### FOUILLES PRÉVENTIVES À AURIAC

## Des outils remontant à plus de 300 000 ans

C'est la règle. Aucun chantier ne peut s'ouvrir sans avoir préalablement fait l'objet d'un diagnostic archéologique. Histoire de mieux connaître l'histoire de la région révélée par les découvertes faites dans son sous-sol et souvent riches en indications. Le chantier de l'A65 n'échappe pas à cette loi. En préambule à la construction de l'autoroute, des équipes de l'Inrap (Institut national de recherches archéologiques préventives) ont réalisé des sondages tout au long du tracé de l'autoroute afin d'établir un diagnostic systématique du patrimoine enseveli dans le sol.

Puis en Béarn, des sites archéologiques ont été repérés à Bournos, à Doumy, à Claracq, à Momas, à Cazères, etc. et plusieurs donnent lieu à des chantiers assez importants. À Auriac par exemple, la fouille est réalisée à l'aide d'engins de terrassements - car les vestiges archéologiques sont dispersés dans des milliers de mètres cubes à remuer - avec



David Colonge sur le site d'Auriac (Photo BAP)

suffisamment de précision pour faciliter le travail minutieux des chercheurs.

Sur ce site, où une grande tranchée - remplie d'eau - est ouverte, les archéologues de l'Institut ont d'abord découvert dans le sédiment sous les labours des structures remontant à l'époque gallo-romaine - aux alentours de 150 après JC -

illustrant avec des vestiges de foyer, de citernes, de céramiques, le quotidien des populations rurales et leurs activités agropastorales de l'époque. Puis en creusant davantage, ils ont mis au jour, explique David Colonge, responsable de l'opération, des vestiges ayant traversé plusieurs périodes climatiques, glaciaires et interglaciaires, remontant à plus de

100 000 ans au moins, et à plus de 300 000 ans vraisemblablement. Et là ils ont découvert un certain nombre d'outils en pierre qui ne pouvaient être que l'œuvre de l'homme. Découvertes passionnantes pour les préhistoriens. Des relevés électrooptiques sont effectués, les objets sont soigneusement répertoriés et permettront une meilleure connaissance de ces populations anciennes du Béarn avant d'enrichir les collections régionales



Cet outil biface aiguisé par la main de l'homme date de quelque 300 000 ans (Photo BAP)

# Déviation d'Aire-sur-l'Adour Encore un an à attendre...

**Q** quatre honorables membres de la commission A65 de BAP ont eu le rare privilège ces jours derniers de parcourir, en avant-première, la totalité de la déviation, longue de 7 km, d'Aire-sur-l'Adour avec deux responsables de la direction interdépartementale des routes (DIR- Atlantique).

Cette « inauguration » n'en était pas une mais correspondait seulement à une visite du chantier, la quatrième effectuée par BAP depuis cinq ans. Car pour la vraie inauguration, il faudra attendre encore une année! De nouveaux retards s'ajoutent en effet aux précédents en sorte que l'ouverture de cette déviation programmée pour Noël 2008, après l'avoir été pour Noël 2007, ne se fera pas avant la Pentecôte 2009. En espérant que la météo sera clémente, que les derniers appels d'offres ne seront pas infructueux et que les crédits arriveront dans les temps.

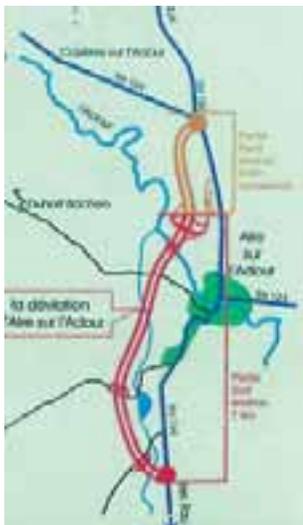
Le parcours effectué sur ce qui sera demain la déviation s'est fait sur le sol compacté, à peine séché mais déjà poussiéreux, entre le pont sur l'Adour achevé depuis belle lurette et la sortie nord de la déviation, à quelques mètres de l'ex RN 134 devenue départementale. Parfait linéaire avec ici et là des ponts enjambant des routes comme celle de Geaune, quelques talus empierrés et hélas, quelques ravinelements provoqués par les pluies ravageuses de ces dernières semaines.

L'environnement est bucolique, les paysages agréables, avec une belle vue sur la retenue d'eau du Broustau. Les habitations sont plus rares que les chevreuils – ne parlons pas des virtuels visons d'Europe - et l'on peut logiquement affirmer que demain cette déviation attendue depuis plusieurs lustres sera appréciée des usagers de la route Pau-Langon à qui elle fera gagner entre 10 et 15 minutes, en attendant l'A65 au sein de laquelle elle sera intégrée.

Après quelques vicissitudes, notamment causées par le mauvais temps et surtout par l'habitat potentiel du vison qu'il a fallu protéger en déplaçant le tracé, le chantier



Les visiteurs de BAP s'entretiennent avec leurs sympathiques cicérones, Michel Dutoya et Pierre Barbe (Photo BAP)



de la déviation est dans la dernière ligne droite. L'appel d'offres conclu pour la réalisation de la chaussée voit les entreprises Guintoli, Lafitte, Colas et Batistan entrer en action. A partir du 1<sup>er</sup> juillet elles vont s'attaquer à la couche de forme qui consiste à étaler sur 50 cm d'épaisseur un matériau naturel extrait sur le site de la plate-forme près de l'Adour.

Une fois déposés et compactés ces 70 000 m<sup>3</sup>, opération qui durera trois mois, on procédera alors à la réalisation de la couche bitumineuse puis aux travaux de finition: pose des glissières de sécurité, marquage au sol, clôtures, aménagement paysager et rond point à l'entrée nord. De son côté A'liénor se charge des opérations de connexion avec l'A65 et commence d'ailleurs, au nord de la déviation, à préparer les ouvrages d'art sur une bretelle.

Notre plan montre comment se présente la déviation qui sera intégrée à l'autoroute.

## Echangeur de l'A64 à Lescar : On discute....

Pour que l'A65 Langon-Pau fonctionne parfaitement à son extrémité sud à Lescar, là où elle sera connectée au moyen d'un nœud autoroutier à l'A64 Toulouse-Bayonne, il est nécessaire de réaliser un nouvel échangeur/diffuseur sur l'A64, un peu plus à l'est du nœud autoroutier.

Ce diffuseur présentera deux avantages :

- il permettra aux usagers résidant dans l'ouest de l'agglomération paloise d'accéder à l'A64 et à l'A65 depuis la rocade sans être obligés d'emprunter la gare de péage de Pau-centre
- il facilitera ensuite la liaison directe à cet endroit avec l'aéroport de Pau-Pyrénées à Uzein

Ce diffuseur est à la charge des ASF (Autoroutes du Sud de la France) concessionnaire de l'A64. Le projet doit être soumis à l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique dès cette année. Il donne lieu à l'heure actuelle à des discussions portant à la fois sur le positionnement exact de l'ouvrage et sur son financement.

La mairie de Lescar souhaiterait que le diffuseur soit construit au plus près d'Emmaüs, à quelques cen-

taines de mètres de l'endroit où les ASF l'ont positionné au terme des études préalables menées en concertation avec la Direction Régionale de l'Équipement représentant l'État. Cette modification, pour autant que l'on sache, présenterait quelques problèmes et surtout entraînerait un surcoût. Des réunions se poursuivent, sous la conduite du préfet et devraient, pense-t-on, aboutir assez vite.

Des négociations ont lieu également, portant cette fois sur l'aspect financier. Les ASF n'entendent donner leur accord à cette opération que dans la mesure où l'État obtient des collectivités concernées, le Département et la Communauté d'agglomération de Pau qu'elles participent au financement.

BAP, en l'occurrence, n'a pas à se prononcer sur les choix techniques et le détail des participations financières. Tout ce qui nous importe, c'est que les discussions ne traînent pas et que le diffuseur soit ouvert en même temps que l'A65. À l'automne 2010.



# La déviation de Bedous ouverte en... 2009

**L**a route nationale 134 en vallée d'Aspe, décidément, est aussi mal-aimée du ministère de l'Ecologie et du développement durable que des précédents ministères de l'Équipement.

Le récent communiqué traitant du sort de la Pau-Langon et de la Pau-Oloron ne dit pas grand chose sur cette liaison routière, sauf qu'il faut la sécuriser et qu'il faudra peut-être envisager des restrictions de circulation pour les poids lourds transportant des matières dangereuses. Au diable le principe européen de libre circulation des êtres et des marchandises...

Ça ne bouge pas vraiment dans la vallée. Les seuls mouvements de vie mécaniques qu'on y remarque ont lieu en ce moment sur la partie sud de la déviation de Bedous. Espérée pour l'été 2008 puis à la Noël 2008, la déviation qui apportera aux habitants de cette commune la tranquillité à laquelle ils aspirent ne sera finalement ouverte que dans le premier semestre 2009 – comme la déviation d'Aire avec laquelle elle entre en compétition pour établir le record de... lenteur détenu par la déviation de Gan...



Après les terrassements, on commence à étendre la couche de forme sur la déviation de Bedous. (Photo BAP-FDC)

Certes elle a connu bien des vicissitudes, mais on en voit le bout aujourd'hui. Les terrassements sont presque achevés, et le marché concernant la chaussée est lancé.

Le bitume commence à être étalé. Suivront tous les travaux de signalisation, de sécurité habituels, ainsi que la réalisation des carrefours giratoires au sud comme au nord de cette voie de

contournement

## Asasp au point mort

Plus au nord, voilà plusieurs mois qu'on attend le démarrage des travaux de contournement des bourgs de Gurmençon et Asasp. Le projet est déclaré d'utilité publique. Le maître d'ouvrage a demandé au Conseil général de relancer le processus de

remembrement foncier. Il ne reste plus qu'à trouver les financements – environ 24 millions d'euros – pour avancer dans le concret. Cette opération devrait en principe être prise en compte par le PDMI. Mais le Grenelle de l'Environnement qui fige tous les dossiers d'infrastructures y compris les plus anodins comme celui-là, donne l'impression d'avoir tétanisé ceux qui ont la responsabilité du programme.

## Cette-Eygun et Urdos aussi

Ce qui est vrai pour Asasp l'est encore plus pour les deux importantes déviations qui restent à réaliser en vallée d'Aspe: celles de Cette-Eygun et d'Urdos, techniquement délicates et forcément onéreuses. Or, là tout se passe, depuis des années, comme si l'on prenait prétexte de ces difficultés d'aménagement pour rester les bras croisés à attendre qu'une solution tombe du ciel. Et le Grenelle de l'Environnement n'est pas de nature, on l'aura compris, à susciter le dynamisme...

## DÉVIATION D'OLORON

### Un dossier à booster

**A**vec le Grenelle de l'Environnement, rien n'est jamais certain. On doit malgré tout avoir bon espoir de voir se réaliser la déviation d'Oloron (RN 134) dont le projet est suffisamment avancé et qui, semble-t-il, n'est pas contesté par le ministère de l'Ecologie. Le préfet des PA a d'ailleurs signé la déclaration d'utilité publique au mois de mars dernier, ce qui est plutôt de bon augure.

À l'heure actuelle, la DIRA (Direction interrégionale des Routes Atlantique) dont le responsable pour les Pyrénées-Atlantiques est Claude Osdoit achève les études préliminaires concernant les trois ouvrages d'art importants du projet (deux viaducs et surtout un tunnel dont le coût à lui seul correspond à la moitié de la dépense).

Ces études entrant dans le cadre du contrat de plan Etat-Région qui arrive à son terme, nul ne sait maintenant comment le dossier va évoluer financièrement. Le projet devrait entrer dans le cadre des PDMI (Programmes de développement et de modernisation d'itinéraire) lesquels ne sont toujours pas finalisés.

Il appartiendra au Service de Maîtrise d'Ouvrage (SMO) de la Direction régionale de l'Équipement de voir avec le préfet des PA comment cette opération va pouvoir être concrétisée financièrement. L'Etat la prendra-t-il totalement à son compte ou fera-t-il appel aux collectivités comme il en a la possibilité? Peut-être, sauf que les Régions ne sont plus compétentes en matière d'infrastructures routières...

Autrement dit l'espoir demeure, mais le nerf de la guerre risque de faire défaut... Encore un dossier qui a besoin d'être sérieusement boosté!

## Côte de Ledeuix - La faute aux intempéries

**L**a RD 9 entre Oloron et Monein n'a jamais été vraiment conçue pour le trafic des poids lourds. Or il en passe, des camions, des dizaines parfois, chaque jour, sur cette petite route départementale étroite et sinueuse, totalement inadaptée, car c'est la plus directe, à l'heure actuelle, entre la vallée d'Aspe et en particulier l'Aragon via le tunnel routier du Somport et la zone de Lacq.

Ce que déplorent d'ailleurs vivement tous les riverains des communes traversées, notamment Cardesse et Monein, le plus sage, le plus rationnel, étant évidemment que la nouvelle route soit réalisée entre Pau et Oloron, une route beaucoup mieux adaptée au trafic des camions. Encore faut-il, bien sûr, qu'elle soit décidée et construite!

En attendant donc que ce projet – stoppé par M. Borloo – soit mis en œuvre, le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques qui a désormais, rappelons-le, la responsabilité de la plus grande partie des routes du département croit bien faire, et on peut s'en réjouir, en améliorant la



Tous les virages sont reprofilés. (Photo BAP-FDC)

RD 9 dans la côte de Ledeuix. En raison des courbes étroites et serrées, ce secteur a vu ces derniers mois plusieurs accidents se produire, la chaussée ne résistant pas à la fréquentation des mastodontes. Les services du Département pilotent donc un chantier de recalibrage et de reprofilage des virages pour faciliter les croisements et dépassements.

Trois millions d'euros sont consacrés à cette opération de renforcement, laquelle risque de se prolonger plus

longtemps que prévu car les récentes intempéries ont provoqué des glissements de terrain. Depuis plusieurs jours la circulation y a été totalement interdite entre Oloron et Monein. Elle pourrait être rétablie assez vite pour les automobiles. Mais il faudra que la chaussée soit solidement stabilisée avec des renforcements de talus pour que les camions puissent de nouveau l'emprunter en toute sécurité. Le chantier ne sera totalement achevé qu'en 2009.

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° 22 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé avec le concours d'un comité de rédaction composé des membres de la Commission Communication : Christian Bombédiac, Philippe Dehecq, François Du Cluzel, Josette Journaux, Gabriel Loudet, Jacques Nadal, Robert Paillassa, Jean-Claude Patalano, Jean Tuquet.

## « Soyons les prosélytes de notre cause »

PREUVE DE L'INTÉRÊT QU'ILS PORTENT À L'ACTION DE BÉARN ADOUR PYRÉNÉES, LES ADMINISTRATEURS ET ADHÉRENTS DE L'ASSOCIATION ÉTAIENT NOMBREUX, UNE FOIS DE PLUS, LE 24 AVRIL, DANS LA SALLE NAVARRE DU PARC DES EXPOSITIONS DE PAU POUR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE NOTRE ASSOCIATION.

**R**obert Paillassa qui assurait la direction de BAP depuis la démission de Jean-Pierre Mariné - pour cause d'engagement politique dans les élections cantonales - a salué en préambule le travail accompli par les animateurs dans leurs fonctions respectives.

Activités importantes et variées dont l'assistance put mesurer l'ampleur au cours du rapport présenté par Josette Journaux. La secrétaire générale de BAP rappela en effet ce que furent les interventions de BAP à tous les niveaux y compris au plus haut niveau de l'État, visites de chantiers, forums spécialisés, les travaux en commission, la diffusion de bulletins d'information et de news letters, contact avec les médias. Elle rendit hommage également à Jean-Pierre Mariné pour l'efficacité de son engagement pendant six ans à la présidence de BAP et la qualité de ses relations avec les décideurs.

Le rapport de Josette Journaux fut approuvé à l'unanimité de même que celui du trésorier Gérard Jaime, l'examen des comptes montrant que l'exercice 2008 allait être plus délicat à gérer.

Il appartenait enfin à Jean-Michel Guillot de faire le point sur l'évolution des dossiers d'infrastructures que nous développons largement par ailleurs dans ce bulletin. L'animateur de la commission information-communication fit observer que depuis l'été 2007, tout ou presque était figé par la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, lequel doit être un fac-



Une assemblée animée. (Photo BAP)

teur de développement durable et non pas de « régression durable » pour les régions les plus enclavées comme la nôtre. Pour ce qui concerne les dossiers ferroviaires, après avoir pris position en faveur du scénario 3bis de la LGV (Ligne à grande vitesse), la commission spécialisée de BAP a lancé l'idée d'une traversée des Pyrénées entre l'Aragon et Oloron au moyen d'un tunnel de base multimodal.

Diverses interventions, notamment de François Doumecq, André Saragné, André Broudeur, Pierre Peyroux, Jean-Paul Messines enrichirent la réunion, le thème du vison d'Europe donnant lieu notamment à des

développements de science naturaliste assez édifiants...

Robert Paillassa devait conclure l'assemblée en ces termes : « Pour la cohérence de l'Aquitaine, soyons les ambassadeurs du Béarn et les prosélytes de notre cause pour préserver nos actifs économiques et les développer grâce à des infrastructures et des liaisons diversifiées et modernes. Le corps ne peut vivre sans ses artères et ses veines qui véhiculent la vie, sans elles il meurt, il en est de même pour les territoires, leurs populations et leurs communications et nous ne voulons pas mourir. Nous comptons sur vous, vous pouvez compter sur nous ».

### 5 nouveaux administrateurs

L'assemblée générale a été amenée à réélire le tiers sortant du conseil d'administration ainsi qu'à élire cinq nouveaux administrateurs. Il s'agit de Michel Duffau, président du MEDEF, Julien Carlos, représentant le Centre des Jeunes Dirigeants, Jean-Paul Cieutat, président fondateur de l'APA NS, Philippe Jean-Baptiste, chef d'entreprise à Serres-Castet et Jean-Claude Patalano, retraité de la SOBEGI.

#### Le conseil d'administration de BAP

Philippe AGEST, Maïté POTIN, Michel BARON, Philippe BÉZIER, Henri BIESPERE, Jean-Jacques BOISSEROLLE, Alain BOY, Michel BRAU, André BROUDEUR, Hubert BUCHOU, Julien CARLOS, Jean-Paul CIEUTAT, Philippe COY, Pierre DAVEZIES, Philippe DEHECQ, Didier DOMINGUE, François DOUMECQ, François du CLUZEL, Marianne DUCAMP, Michel DUFFAU, Guy ESTRADÉ, José GOMES, Jean-Michel GUILLOT, Maryse FOURCADE, Charles HOURS, François HUN, Gérard JAIME, Philippe JEAN-BAPTISTE, Josette JOURNAUX, Henri LABOURDETTE, Pierre LAGUILHON, Jean-Michel LAMAISON, Jean LASSALLE, Gabriel LOUDET, Jean-Pierre MARINÉ, Jean-Marc MORALES, Lucien MURAT, Philippe OSINIRI, Robert PAILLASSA, Jean-Claude PATALANO, Maïté POTIN, René ROSE Pierre SAUBOT, Patrick de STAMPA, Jean TUQUET, Hervé TURPIN.

### Alexis Espel-Carricart n'est plus

Alexis Espel-Carricart, que la maladie a fini par terrasser en ce mois de juin, fut un des administrateurs de Béarn Adour Pyrénées de la première heure. Il avait rejoint notre association dès sa création en 2000. Expert-géomètre à Pau, homme sympathique à l'esprit ouvert et cultivé, il avait compris l'importance des enjeux liés au désenclavement du Béarn et des Pays de l'Adour. La maladie l'avait contraint, ces derniers mois, à ralentir ses activités mais on savait qu'il s'intéressait toujours vivement à l'action de BAP où il comptait de nombreux amis. Nous prions son épouse et sa famille d'accepter nos vives condoléances.

### Nouveau président, nouveau bureau

Dans les jours qui ont suivi l'assemblée générale, le conseil d'administration a procédé à l'élection du nouveau bureau désormais présidé par Jean-Michel Guillot, troisième président de BAP après Michel Brau et Jean-Pierre Mariné.

#### Le bureau se présente de la façon suivante :

Président d'honneur : Hubert Buchou ; président : Jean-Michel Guillot ; premier vice-président délégué : Robert Paillassa ; deuxième vice-président : Michel Brau ; secrétaire général : Josette Journaux ; secrétaire adjoint : Jean-Jacques Boisserolle ; trésorier : Gérard Jaime ; trésorier adjoint : Hervé Turpin ; membres : Philippe Coy, Jean-Paul Cieutat, Lucien Murat, Maïté Potin ; commission A65 : Philippe Bézier ; commission Haut Béarn : François Du Cluzel ; animateur de la commission ferroviaire et logistique : Jean-Claude Patalano.



**Au premier rang :** Lucien Murat, Josette Journaux, Jean-Michel Guillot, Robert Paillassa.

**Au deuxième rang :** Jean-Claude Patalano, Maïté Potin, François Du Cluzel, Jean-Paul Cieutat, Philippe Bézier, Philippe Coy, Hervé Turpin, Gérard Jaime, Michel Brau et Anne-Marie Francisco-Lehéricy, secrétaire. Manquent : Hubert Buchou et Jean-Jacques Boisserolle (photo BAP)

SRIT d'Aquitaine

## Quels transports à l'horizon 2020 ?

**BAP PARTICIPE, EN COMPAGNIE DE NOMBREUX ÉLUS POLITIQUES, RESPONSABLES DE L'ADMINISTRATION OU DE CHAMBRES CONSULAIRES ET REPRÉSENTANTS D'ASSOCIATIONS AUX PHASES D'ÉLABORATION DU SCHÉMA RÉGIONAL DES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS ET DE L'INTERMODALITÉ (SRIT) DE L'AQUITAINE, QUE PILOTE LE CONSEIL RÉGIONAL.**



horizon  
2020

Schéma Régional  
des Infrastructures,  
des Transports et  
de l'Intermodalité



Le SRIT est un document d'orientation et de planification des Transports, fort important, qui concerne à la fois le transport des voyageurs et des marchandises et doit constituer un cadre de référence pour la politique régionale des transports à mener à l'horizon 2020, voire 2025.

Le SRIT doit répondre, dans cette perspective, aux priorités énoncées précédemment par le Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) élaboré entre 2003 et 2006.

Quelles sont ces priorités déterminées par le Conseil régional ?

- Permettre tous les déplacements en région
- Maîtriser l'occupation et la consommation de l'espace
- Organiser le réseau métropolitain des agglomérations
- Ouvrir et promouvoir l'Aquitaine dans l'économie internationale
- Faire le choix d'une euro-région Aquitaine-Euskadi

### Un rôle d'anticipation

Au terme des divers ateliers tenus à Bordeaux, - BAP a surtout participé à celui intitulé « Adaptation des réseaux routiers » - et de plusieurs réunions tenues dans les départements et notamment, en ce qui concerne le Béarn, à Serres-Castet, un rapport de diagnostic a été établi qui a été présenté le 2 juin à Bordeaux en présence de tous les participants.

Alain Rousset, président de la Région, en rappelant le caractère de transit de l'Aquitaine et la nécessité dans laquelle on se trouve d'imaginer, pour faire face au « mur de camions », à un report modal qui soit le plus attractif possible, a insisté sur la régénération, à marche forcée, des réseaux ferroviaires, sur le devoir de réfléchir à ce que seront les transports de demain, sur le rôle d'anticipation et de prospective des décideurs de notre région.

Le représentant de l'État, le préfet

d'Aquitaine Francis Idrac a défini les trois principes qui devaient guider les auteurs du SRIT : le droit au transport pour tous au meilleur coût, la liberté de choix et enfin le développement équilibré de différents types de transport, et cela en tenant compte de la volonté gouvernementale de réduire de 20 %, d'ici 2015, les émissions actuelles de CO2. Il a précisé que des crédits d'un montant de 729 millions allaient être consacrés au ferroviaire dans le contrat de plan Etat-Région. Pour ce qui est des infrastructures routières, celles-ci ne seraient projetées que dès l'instant où elles s'avèreraient nécessaires. Précision importante.

À partir donc du diagnostic, une nouvelle étape du SRIT aura lieu à partir de l'automne, a souligné Jean-Louis Carrère, vice-président du Conseil régional, chargé des infrastructures. Il s'agira d'établir des fiches de travail fixant les objectifs concrets à atteindre et les moyens, notamment financiers, d'y parvenir.

Pour sa part, BAP continuera d'une part, à soutenir les projets routiers qu'elle défend âprement ces dernières années, y compris bien sûr ceux que les dogmes du Grenelle de l'Environnement pourraient remettre en question comme la liaison Pau-Oloron, d'autre part, les liaisons ferroviaires que nous estimons vitales pour l'avenir du Béarn et aussi de la Bigorre, mais qui hélas ! sont bien plus longues à mettre en œuvre.

BAP a déposé à cet égard un rapport qui reprend la réflexion menée par sa commission ferroviaire - voir le bulletin d'information N°21 - au terme de laquelle notre association souhaite que soit conduite une étude qui intègre la connexion de la LGV Bordeaux-Pau (scénario 3 bis) avec une Traversée des Pyrénées au moyen d'un tunnel à basse altitude et à grande capacité qui se situerait entre Villanua en Aragon et Oloron.

Pour en savoir + <http://sriti.aquitaine.fr/>

## BAP sur le chantier de la LGV Perpignan-Figueras

C'est un des chantiers pharaoniques du moment. Lancé il y a dix ans pour régler le difficile problème de la traversée du massif des Albères dans la partie la plus orientale de la chaîne pyrénéenne, le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Perpignan-Figueras sera terminé et mis en service en 2009. Ce long tronçon de 44 km sera ensuite connecté



BAP à l'extérieur du tunnel du Perthus. (photo FDC-BAP)

au sud avec la LGV construite par les Espagnols jusqu'à Barcelone, la capitale de la Catalogne étant désormais reliée à Madrid - en 2h38 - par des AVE et, au nord, à la LGV qui sera achevée, ultérieurement, en France en direction de Narbonne, Montpellier et Nîmes.

La LGV Perpignan-Figueras qui sera ouverte au transport des voyageurs comme à celui des marchandises et sur laquelle les TGV rouleront à 350 km/h, présente la particularité d'être construite et exploitée par le consortium franco-espagnol TP Ferro - association à 50/50 d'Eiffage et d'ACS Dragados. Le projet coûtera 1,100 milliard d'euros. Il est subventionné à hauteur de la moitié environ par les états français et espagnols.

C'est donc cet énorme chantier qu'une délégation de BAP conduite par son premier vice-président Robert Paillasa a visité le 20 mars 2008. La délégation béarnaise a donc pu mesurer à sa juste importance stratégique sur le plan des infrastructures de communication européenne ce chantier de construction qui préfigure ce que pourrait être la Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) encore à l'état d'esquisse.

Elle s'est surtout intéressée à la réalisation du tunnel passant sous le Perthus. Un ouvrage aussi long que celui du Somport - 8,2 km dont 7 km en France -, mais plus dimensionné et surtout bitube et d'un coût très lourd : 395 millions d'euros, soit plus d'un tiers de l'investissement total de la LGV.

### Réseaux routiers

## La position de BAP

**L'association Béarn Adour Pyrénées s'est fixé pour l'objectif d'engager les pouvoirs publics à accélérer les projets d'infrastructures de communication indispensables au développement du Béarn et de la partie centrale des Pays de l'Adour.**

**C'est pourquoi BAP, qui a par ailleurs pris position pour une desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre par un barreau direct de la LGV Bordeaux-Espagne, insiste sur trois opérations à exécuter :**

- L'Autoroute A65 Pau-Langon, qui devrait être mise en service depuis longtemps. C'est l'axe structurant essentiel au développement socioéconomique du Béarn comme à la sécurité des usagers et à la cohésion régionale. Il serait ridicule de vouloir remettre ce projet en question sous prétexte qu'un aménagement sur place de l'itinéraire existant serait suffisant ou que la rentabilité de l'ouvrage ne serait pas assurée.

- L'A650 Pau-Oloron. Ce projet fait suite à l'ancien projet d'autoroute abandonné. Il consiste à créer une nouvelle liaison routière, concédée tout ou en partie, à deux fois une voie avec créneaux de dépassements dans les montées, dans le prolongement de l'A65. L'actuelle RN 134 est inaménageable et terriblement accidentogène. Il en va aussi de la survie du bassin économique d'Oloron.

- L'achèvement de la sécurisation de la RN 134 entre Oloron et le tunnel routier du Somport. L'État français est tenu par les engagements qu'il a pris vis-à-vis de l'État espagnol, lorsque fut décidée la réalisation du tunnel international, d'achever la modernisation de la route. Entre Oloron et la frontière, près de la moitié de cet itinéraire n'est toujours pas aménagée. Seule la ville de Bedous va être contournée cette année. Restent à réaliser les déviations de Gurmençon, Asasp, Cette-Eygun et Urdos. L'augmentation inévitable des poids lourds et des cars - 207 ont emprunté le tunnel chaque jour en moyenne en 2007 - sur cet axe international faisant partie du « Réseau Transeuropéen de Transport » exige donc une sécurisation urgente de l'itinéraire. Les Espagnols, de l'autre côté de la frontière, ont fait le nécessaire depuis longtemps...

Quel destin pour la Pau-Oloron ?

# Jean Castaings : « le Conseil général étudie son propre plan B »

LE NOUVEAU PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES, PARMIS TOUS LES PROBLÈMES D'INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION QUI DOIVENT ÊTRE RÉGLÉS DANS LE DÉPARTEMENT, PARAÎT BIEN DÉCIDÉ, TOUT COMME SON PRÉDÉCESSEUR, JEAN-JACQUES LASSERRE, DEVENU VICE-PRÉSIDENT, À NE PAS LAISSER TOMBER EN DÉSUÉTUDE LA LIAISON ROUTIÈRE PAU-OLORON.

**BAP - Le Département des Pyrénées-Atlantiques et en particulier le Béarn, de par leur situation géographique, souffrent de leur enclavement. Quelle politique pensez-vous mettre en œuvre pour y remédier ?**

**Jean-Castaings** - L'enclavement du Béarn est en effet une réalité. L'arrivée de l'A65 à l'échéance 2010 sera un grand pas en avant pour donner un nouvel élan au développement de Pau et sa région. Cette nouvelle liaison, attendue depuis si longtemps, va permettre une nette amélioration des conditions de sécurité des usagers et un important gain de temps pour rejoindre la capitale régionale. Restent deux questions majeures :

1- La Ligne à Grande Vitesse Sud-Europe-Atlantique

et plus particulièrement la desserte du Béarn et de la Bigorre. Le débat public est terminé, il s'agit à présent de préparer l'enquête publique qui doit être achevée en 2011. Dès ce mois de juillet, les comités de pilotage territoriaux vont se réunir pour fixer la méthodologie d'étude du tronçon Dax - Frontière et de la desserte du Béarn et de la Bigorre. Le débat de la traversée des Pyrénées se posera alors à nouveau. Les intérêts du Béarn devront y être défendus.

2 -La liaison Pau-Oloron après l'abandon du projet A650. J'ajouterais que le Département consacrera plus de 55 millions d'euros en 2008 pour améliorer et sécuriser les 4 500 km de la voirie départementale. De plus, nous faisons un effort financier important (8,8 millions inscrits au Budget 2008) pour aider les communes à entretenir leur voirie alors même que cela ne fait pas partie de nos compétences obligatoires.

**BAP - Si le projet d'autoroute Pau-Langon est en bonne voie de réalisation depuis que Jean-Louis Borloo lui a donné le feu vert, en revanche celui de la nouvelle liaison routière Pau-Oloron vient d'être abandonné. Quelles dispositions comptez-vous prendre pour obtenir que l'État réexamine positivement ce dossier essentiel pour la survie du Haut-Béarn et de la Soule ?**

**Jean Castaings** - La bonne nouvelle de la décision gouvernementale d'autoriser les travaux de la Pau - Langon a été tempérée malheureusement par l'annonce de l'abandon du projet autoroutier A650. J'ai donc demandé à l'État de nous indiquer s'il dispose d'un plan B pour cette liaison Pau - Oloron. Si tel était le cas, le Conseil général prendrait sa part, comme très certainement la Communauté d'agglomération de Pau, afin de trouver une solution satisfaisante aux questions du contournement d'Oloron et de l'entrée sud de Pau.

**BAP: Si le projet d'autoroute Pau-Langon est en bonne voie de réalisation depuis que Jean-Louis Borloo lui a donné le feu vert, en revanche celui de la nouvelle liaison routière Pau-Oloron vient**



Jean Castaings : « Le Conseil général ne restera pas immobile » (photo BAP)

**d'être abandonné. Quelles dispositions comptez-vous prendre pour obtenir que l'État réexamine positivement ce dossier essentiel pour la survie du Haut-Béarn et de la Soule ?**

**Jean Castaings:** Avant tout, je le répète, l'État doit nous dire s'il a une solution alternative à la hauteur de l'enjeu et réaliste au plan technique et financier. Mais la prudence et le pragmatisme militent pour que le Conseil général étudie son propre plan B en fédérant autour de lui l'ensemble des acteurs mobilisés sur ce sujet. Nous devons alors solliciter le concours des services de l'État et des fonds étatiques et régionaux. En tout état de cause, il est inconcevable que nous restions les bras croisés et que nous nous contentions de compter les victimes et de déplorer demain le déclin de l'important bassin d'emploi oloronais. Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques ne restera pas immobile je vous l'assure.

## Et pendant ce temps-là, en Aragon...

Eh oui ! Et pendant ce temps-là, pendant qu'on ergote en France sur le moindre programme routier ou même ferroviaire, en Espagne on continue à un rythme allégre, et apparemment sans se poser de questions doctrinales ou métaphysiques, à se doter d'infrastructures modernes, sûres et confortables pour la plus grande satisfaction des usagers et de l'économie de la péninsule

C'est ainsi que l'autovia A-23/E-07, dite autovia Mudéjar, qui relie Sagunto sur la côte méditerranéenne au tunnel du Somport est presque entièrement en service entre Sagunto et Huesca, en passant par Teruel et Saragosse.

Plusieurs tronçons entre Huesca et Sabinanigo sont en chantier pour un total de 20km. Le franchissement du col de Monrepos comporte 2 tunnels de 1 000 et 2 900m. Quinze autres km viendront en adjudication avant fin 2008.

Le tronçon de contournement de Sabinanigo (2,9km) est en cours d'étude. Il comportera un tunnel, 4 viaducs et 4 échangeurs. Rien moins que ça !

Le tronçon Sabinanigo - Jaca (9,6km) est en chantier. Les



Une vue du chantier à Jaca (photo FDC)

ouvrages d'art sont réalisés et la plate-forme est en cours d'achèvement. Un raccordement est prévu à Jaca avec la future autovia A- 21 qui rejoindra Pampelune.

Enfin le dernier tronçon reliant Jaca au tunnel du Somport est en phase d'enquête publique. Sa réalisation est complexe dans cette zone montagneuse, et a fait l'objet d'études d'impact environnemental particulièrement exigeantes.

Sur l'ensemble du parcours de 463 km est installée une liaison par fibre optique qui transmet aux services de l'Équipement la densité de trafic donnée par des capteurs et les images de caméras de surveillance réparties le long du trajet. Les viaducs sont équipés d'un système de salage automatique quand les conditions hivernales l'exigent.

Comment parfois n'envierait-on pas nos amis Aragonais ?

## Rejoignez-nous

Si vous partagez notre volonté de faire bouger les choses, rejoignez-nous. Votre adhésion à BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " renforcera notre détermination. Faites également adhérer vos amis.

### BULLETIN D'ADHESION

à retourner, avec votre chèque, à l'association BEARN ADOUR PYRENEES  
21, rue Louis Barthou, 64000 PAU

Monsieur, Madame, Mademoiselle .....  
Demeurant rue .....  
Code postal ..... Ville .....  
Tél. .... E-mail .....

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " et accepte de verser une cotisation pour l'année 2007/2008.

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