BEARN ADOUR PYRENEES

LE FLASH INFOS DE BAP

Lettre d'information électronique de l'association Béarn Adour Pyrénées - N°42- juillet 2015

Itinéraire routier Pau-Oloron-Somport

Et si on jouait - encore - groupé ?

« Jouer groupé, ne pas se désolidariser… » Ce sont là des préceptes inculqués notamment au rugby. Sans leur exécution fidèle sur le terrain, il ne peut y avoir de résultat positif. Surtout si l'épreuve s'annonce âpre et aléatoire.

Si l'on rappelle cette recommandation sportive, c'est pour bien souligner qu'elle s'applique rarement dans le monde politique où les oppositions se situent parfois dans son propre camp comme s'il ne suffisait pas que certaines idéologies de base soient déjà un frein quasi systématique à la décision et à l'action.

L'histoire récente montre que dans notre région, lorsque toutes les forces politiques s'unissent, les projets avancent et se concrétisent. Souvenons-nous de ce jour de décembre 1992 quand tous les élus avec à leur tête François Bayrou et André Labarrère, les décideurs socioéconomiques et les citoyens du Béarn et de l'Aragon (10 000 manifestants) défilèrent dans les rues de Pau pour protester contre une décision du tribunal administratif stoppant le projet de tunnel du Somport. Quand les mêmes et d'autres et non des moindres comme Alain Juppé et Alain Rousset se retrouvèrent dix ans plus tard au Palais Beaumont, à l'initiative de BAP, pour réclamer la réalisation de l'autoroute Pau-Bordeaux, entre autres infrastructures de nature à désenclaver notre région. Beaux exemples de ce que l'on peut obtenir quand on joue groupé…

Alors aujourd'hui, les dirigeants, adhérents et sympathisants de BAP se désolent de voir que les projets toujours programmés mais toujours pas exécutés qui consistent à proposer un itinéraire routier moderne et sécurisé de Pau au Somport en passant par Oloron végètent depuis plus de dix ans.

Tandis que les Oloronais réclament leur déviation, les habitants d'Asasp et de Gurmençon réclament le contournement de leurs villages avec la même insistance, parfaitement justifiée (photo BAP)

Notamment par la faute d'un Etat désargenté, fuyant devant ses responsabilités. Par celle aussi du Grenelle de l'Environnement qui a entretenu la confusion régnant dans la conduite de tous ces dossiers pourtant essentiels pour l'avenir du Haut-Béarn et attendus avec une impatience légitime par nos voisins Aragonais.

Autour d'une même table ?

Une polémique se développe depuis quelques jours à propos de la déviation d'Oloron. Le nouvel exécutif né des dernières élections départementales, présidé par Jean-Jacques Lasserre, souhaite se désengager financièrement de ce projet qui a donné lieu à un protocole d'accord avec l'Etat signé par le précédent conseil présidé par Georges Labazée. Réactions de ce dernier ainsi que du maire d'Oloron et du préfet de Région. L'affaire fait grand bruit et touche évidemment, sur le plan collatéral, les autres dossiers que sont la nouvelle route Lescar-Oloron et les déviations de quatre villages dans la vallée d'Aspe, dossiers pour la programmation desquels rien ne bouge.

Pour BAP, cette situation inacceptable n'a que trop duré. Elle justifierait, de notre point de vue, qu'on cesse de bricoler çà et là des bouts de RN134 et qu'on définisse un plan définitif, technique et financier cohérent sur tout l'itinéraire allant de Pau au Somport. En réunissant autour d'une même table (1), les élus béarnais et des Pays de l'Adour, les décideurs socioéconomiques, l'Etat et les représentants du Conseil régional. Si ces derniers admettent un jour que les routes sont aussi de leur compétence… Ce pourrait être des partenaires utiles. N'ont-Ils pas trouvé les financements nécessaires – 103 M€ - pour rénover un bout de ligne ferroviaire dont beaucoup de monde conteste l'utilité ?

(1) *c'est ce que semble souhaiter, comme BAP, Jean-Jacques Lasserre qui est devenu le décideur majeur dans ce contexte*.

Deux options différentes

Jean-Jacques Lasserre écrit au préfet de Région pour lui dire qu'il souhaite que le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques se désengage financièrement dans le dossier de la déviation d'Oloron (Gabarn-Gurmençon), projet prévu dans le prolongement, encore hypothétique, de la nouvelle route Lescar-Oloron. Signé en février dernier, un protocole prévoit en effet que le Département (alors présidé par Georges Labazée), et l'Etat se partageront à égalité le coût de cette déviation estimé à 77 millions d'euros, la maîtrise d'ouvrage de l'opération étant confiée au Département.

Jean-Jacques Lasserre estime que le Département n'est pas prêt à assumer l'opération Gabarn– Gurmençon. Il dit au Préfet qu'il préfère que l'Etat s'engage enfin dans la réalisation des déviations de villages au sud d'Oloron, notamment de Gurmençon et d'Asasp.

Réaction de Georges Labazée qui souligne que l'exécutif départemental qu'il présidait « a mouillé sa chemise » pour obtenir que l'Etat participe au financement de la déviation d'Oloron et pour que cette opération figure au contrat de plan Etat–Région dont la signature doit intervenir ce mois de juillet.

Réaction aussi du maire d'Oloron, Hervé Lucbéreilh, qui estime que la population ne comprendrait pas que le Conseil départemental ne tienne pas ses engagements. « Il en va, dit-il à Sud-Ouest, de l'intérêt économique et industriel de notre ville ».

Le préfet de Région a répondu à Jean-Jacques Lasserre en lui précisant que l'Etat ne fuyait pas ses responsabilités. Les travaux des déviations de Gurmençon et d'Asasp ne peuvent pas être démarrés aussi rapidement (au moins trois ans d'études et de procédures). Il se dit même à Bordeaux que les sommes prévues au CPER pour la déviation d'Oloron (38,5 M€) pourraient être redéployées en faveur d'autres opérations en Aquitaine….

RN 134 en vallée d'Aspe

On est loin du consensus

« L'Etat se désintéresse totalement de la vallée d'Aspe et manque de considération pour l'humain qui y vit ». Ce cri du cœur est celui de Jacques Lévêque, président de l'ARDA (Association pour la Réalisation de la Déviation d'Asasp-Arros). Il illustre le ras-le-bol des habitants de ce village dont la vie est devenue infernale avec le passage des poids lourds. Ils attendent depuis plus de dix ans que l'Etat veuille bien exécuter concrètement le contournement de la bourgade.

Jacques Lévêque a écrit au préfet de Région pour solliciter un rendez-vous afin de lui exposer cette situation. *«Il est évident que la déviation Gabarn-Gurmençon est essentielle pour le bien-être des Oloronais mais il est aussi évident que les villages traversés par cette route à grande circulation internationale sont en danger »,* écrit-il. Jacques Lévêque a été reçu par Jean-Jacques Lasserre. Ce dernier lui a confié que le nouveau Conseil départemental ne baisserait pas les bras, ses finances ne permettant pas le financement promis par M. Labazée. Il demande la participation de l'Etat au financement des déviations Gurmençon-Asasp-Arros.

Le collectif RN134 Pau-Somport dont Jean-Claude Elichiry est vice-président, est solidaire des propos de Jacques Lévêque et déplore que l'Etat ne puisse acter les déviations communales puisqu'il a acté la déviation d'Oloron comme faisant partie des priorités régionales.

Le comité du collectif RN 134 réuni à Gurmençon sous la présidence de Jean-Claude Elichiry, (à gauche) - photo BAP -

Comme l'on voit, une certaine confusion perdure dans le traitement de ce dossier de l'aménagement de la RN134 et des déviations que celui-ci implique. On est loin du consensus que souhaiterait BAP.

UNE ROUTE TOUJOURS MORTELLE

L'Etat qui en a la responsabilité a beau multiplier les radars, limiter les vitesses sur presque tout le parcours, réaliser des travaux sécuritaires importants (classé accidentogène) eh bien ! La RN 134 allant de Pau à Oloron reste mortelle. Certes les accidents y sont moins nombreux qu'auparavant mais ces derniers jours deux jeunes Béarnais y ont trouvé la mort, l'un à Buziet, la voiture qu'il conduisait ayant percuté un poids lourd portugais, l'autre entre Gan et Pau, son automobile ayant heurté un platane.

Voiture contre poids lourd : le conducteur tué sur la RN 134

BUZIET Un accident mortel s'est produit hier jeudi vers 15h sur la RN 134. Un choc frontal entre un poids lourd et une voiture. Le conducteur de cette dernière a été tué sur le coup.

Des aménagements qui tardent

Pyrénées-Atlantiques

Alain Camborde meurt dans un accident

GAN Un ex-préparateur physique de la Section Paloise a percuté un platane sur la RN 134, jeudi soir, entre Gan et Pau

Il ne nous appartient pas de déterminer les causes de ces deux accidents tragiques, mais nous continuons à penser que la configuration de la RN134 est telle que, sur une route nouvelle, moderne et mieux sécurisée, conçue et construite comme celle que BAP souhaite ardemment entre Lescar et le lieu-dit Gabarn, ces deux accidents ne se seraient peut-être pas produits.

L'assemblée générale de l'association

François Bayrou en soutien à l'action de BAP

François Bayrou, accompagné de Jean-Paul Brin, a tenu à apporter son soutien à BAP lors de l'assemblée générale de notre association tenue dans le grand amphi du CNPC de Lescar.

Très soucieux de promouvoir Pau dont il énumère tous les atouts, se félicitant de voir que « la constellation exceptionnelle » d'avantages, de réalités, de réussites proposés commence enfin à être médiatiquement soulignée et valorisée, le maire de Pau et président de l'agglo passe en revue les questions relatives aux transports dont BAP a fait ses chevaux de bataille.

François Bayrou aux côtés de Pierre Saubot et Jean-Paul Brin (photo BAP)

Il note qu'après que l'autoroute Pau-Langon ait été faite, subsiste l'agaçante question de la liaison avec Oloron, et que la ligne de Canfranc était une possibilité de désenclavement. Mais surtout, il incite BAP au réalisme en disant que la demande de GPSO et du barreau Mont-Marsan-Pau ne peut s'envisager que dans un délai tellement long qu'il faut d'abord améliorer la voie existante entre Dax et Tarbes « Si nous requalifions cette ligne, on gagne 20 minutes de trajet jusqu'à Bordeaux ». Mais évidemment, il faut que la LGV, depuis Bordeaux, arrive à Dax. François Bayrou a donc de la peine à croire que le Béarn puisse avoir une LGV dans un futur assez proche « pour des raisons qui tiennent aux finances publiques et à des problèmes propres à la SNCF et à son état dégradé ». Quoi qu'il en soit BAP réclame le gel des terrains sur le futur tracé.

Le maire de Pau dit ensuite tout son intérêt pour l'échangeur de Berlanne-Morlaàs sur l'A64, soutenu par BAP, – lire ci-dessous - et se montre persuadé qu'en ce qui concerne les liaisons aériennes au départ de départ de *Pau « le vrai combat à mener, c'est celui du prix du billet ».*

BEARN ADOUR PYRENEES

Commission communication

Directeur de publication : **Pierre Saubot**

Textes et photos : **Jean-Michel Guillot**

(avec le concours de **Jean-Jacques Boisserolle, Gabriel Loudet, Jean-Claude Patalano, François du Cluzel, Michel Le Gall, Jean Tuquet)**

Siège de l'association : 21, rue Louis Barthou 64000 PAU –

Tél. 05 59 82 56 40 - Internet : www.bap-europe.com

Pierre Saubot : «Vous êtes des héros»

S'adressant aux adhérents et aux administrateurs de notre association lors de l'assemblée générale, le président Pierre Saubot - qui a été brillamment confirmé, depuis, dans ses fonctions par le conseil d'administration – a vivement loué leur mérite et leur engagement pour les combats menés par BAP. « Vous êtes des héros ! » leur a-t-il lancé d'un ton plaisant, sans aller malgré tout jusqu'à leur promettre le … Panthéon. Bien convaincu du bien-fondé des choix de BAP en faveur de l'avenir du Béarn, Pierre Saubot a souhaité que chacun fasse du prosélytisme pour que de jeunes administrateurs viennent rejoindre les rangs de notre association.

Patrick de Stampa « Du temps perdu »

Le président de la CCI Pau Béarn estime que beaucoup de temps a déjà été perdu sur le plan des infrastructures et que la redistribution des cartes sur ce plan est inquiétante, les blocages budgétaires obligeant à mettre les études sous le coude. Patrick de Stampa déplore à ce sujet que la compagnie consulaire ne reçoive plus les fonds directement, que le partage régional ne soit plus équilibré à cet égard et que la dotation de l'Etat soit passée de 9 à 4 millions d'euros.

L'assemblée générale (suite)

Les Aragonais à la rescousse

Miguel Angel Piñero Mungia qui représente la Fundacion Transpirenaica (1) à l'AG de BAP s'inquiète de voir que l'Union européenne, la France et l'Espagne privilégient les deux seuls couloirs côtiers, atlantique et méditerranéen, oubliant la nécessité d'un troisième couloir central à travers les Pyrénées.

Pour l'institution aragonaise les projets de GPSO (Grands projets du Sud-Ouest) sont un début de solution au problème d'accessibilité à nos territoires, fournissant un cadre pour de nouvelles liaisons transpyrénéennes (Canfranc et TCP). « Nous soutenons donc à nouveau les revendications de BAP en faveur de la poursuite du projet GPSO » déclare M. Piñéro Mungia en faisant observer que l'Aragon comme le Béarn sont à l'écart des grandes zones de transports par rapport aux autres régions de l'Europe. Et d'affirmer: « Si le projet de GPSO s'arrête aujourd'hui nous allons hypothéquer le développement de tout le Sud-ouest européen ».

Soutien total des Aragonais au projet GPSO (photo BAP)

(1) Institution regroupant les trois diputaciones provinciales, les chambres de commerce et les principales organisations patronales et syndicales de la Communauté autonome d'Aragon.

Echangeur de Berlanne : des propos optimistes

Dino Forte (photo BAP)

Pour François Bayrou, le dossier de l'échangeur de Berlanne-Morlaàs est de ces sujets qui suscitent la colère parce qu'il est dans les textes depuis la réalisation de l'A64. « On a laissé tomber les choses par négligence ou pour faire plaisir aux ASF ». Le projet en tout cas est aujourd'hui d'actualité et le maire de Pau pour sa part est décidé à s'y investir. « L'agglo de Pau est prête à y participer, dit-il, parce qu'il en va de l'équilibre de cet ensemble urbain ». Il est rejoint, sur ce plan par Dino Forte, le maire de Morlaàs, lequel se déclare très optimiste. Il a vu tous les partenaires susceptibles de participer financièrement - à hauteur de 180 000 euros- pour une étude. « Il y a, assure-t-il, une unanimité des élus sur le département ».

Jeanne François

Nouveaux administrateurs

De nouveaux administrateurs ont été élus lors de l'assemblée générale : Jeanne François, directeur de recherche au CNRS honoraire, ancienne présidente de l'UISBA, Michel Brun expert en fibre optique, deux représentants du MEDEF dont David Renier, vice-président du syndicat de l'Hôtellerie et Christophe Doignies ainsi que Eric Barraque, président du Centre des Jeunes dirigeants.

Nous leur souhaitons une cordiale bienvenue.

Michel Brun

David Renier

Eric Barraque

Photos BAP

La rénovation de la ligne Oloron-Bedous

Paradoxes et contradictions…

On nage en vallée d'Aspe dans une situation dont il est difficile de trouver l'équivalent, ailleurs, en termes … d'incohérence.

Jamais encore depuis qu'on s'intéresse à la résolution des problèmes de transports transfrontaliers dans ce coin de Béarn, les pouvoirs publics et par voie de conséquence les citoyens-usagers-voyageurs, certes rares, ne se sont encore trouvés confrontés à un tel imbroglio. Pourquoi ?

- Le conseil régional d'Aquitaine et son président Alain Rousset qui rêve de réhabiliter la ligne ferroviaire Oloron-Canfranc ont décidé d'en réaliser une amorce en rétablissant la ligne d'Oloron à Bedous. Projet inutile, jugent notamment les opposants politiques si on ne prolonge pas la ligne ensuite jusqu'à Canfranc car le nombre de passagers, dérisoire (on parle de six par voyage) ne justifie pas qu'on dépense 103 millions d'euros pour cette opération préliminaire, jugée par certains comme uniquement …chimérique. Or, Canfranc, ça n'est pas pour demain, sauf à trouver des fonds au… Qatar
- 103 M€ c'est une somme considérée par beaucoup de valléens - notamment les membres du CROC (1) comme indécente tant il y a tant d'autres opérations de rénovation à mener dans le seul Béarn pour obtenir des dessertes fiables. Elle aurait pu aussi être utilisée plus utilement à la modernisation et la sécurisation de la RN 134 ou, puisque la Région se refuse, à tort, d'intervenir dans les financements routiers, pour l'investissement conjoint, avec la SNCF du doublement des trains sur Oloron.
- Le moins paradoxal dans cette affaire n'étant pas que la SNCF ait décidé de fermer en France quelques lignes ferroviaires considérées comme non rentables, schéma restrictif en pleine contradiction avec la rénovation de la ligne Oloron Bedous et de remplacer les trains Intercités ou les TER par des autobus. Même la loi Macron préconise l'ouverture de nouvelles lignes aux cars…

(1) Comité Contre la Rénovation de la ligne Oloron-Canfranc opposé au CRELOC (Comité pour la réouverture de la ligne).

Pau Oloron, le train à 1€ : la réponse d'A. Rousset

Le président du Conseil Régional a répondu au courrier de BAP lui présentant les résultats de la pétition « le train Pau Oloron à 1€ » et propose une réunion de concertation concernant les pistes de réflexion sur les tarifications envisagées. Cependant, il ne répond pas à la principale demande des usagers : fréquence et régularité. Pire, la SNCF se refuse à mettre en service le doublement des trains à Buzy, indispensable pour faire circuler 2 trains simultanément dans les deux sens. L'exemple de la ligne Bordeaux Saint-Mariens est parlant : 24 Ter par jour en semaine et 1800 voyageurs ces jours-là, sur une ligne de 41km. Certes, augmenter la fréquentation du train ne peut remplacer l'indispensable nouvelle route Oloron Lescar. Mais, en attendant, elle permettrait d'alléger le trafic de la route actuelle.

Les travaux vont bon … train

En mars 2016, si tout va bien, les trains pourront de nouveau circuler sur la ligne ferroviaire d'Oloron à Bedous. Le chantier de remise en état de cette ligne abandonnée depuis des décennies se déroule sur 24,700 km. Il a fallu enlever le ballast ancien ainsi que les traverses et procéder à des opérations de terrassement et d'assainissement. Des travaux ont aussi consisté à rénover ou reconstruire les quelques 17 petits ouvrages qui jalonnent le parcours. Selon Camille Montoya de la société Setec qui assure la maitrise d'ouvrage de ce chantier dévolu à sept entreprises principales – une vingtaine en tout – le chantier se déroule dans de bonnes conditions. « La voie est saine, confie-t-il, les anciens avaient fait un super boulot ». Depuis le début du mois, est installée la première rame de rails. Des rails qui font 108 mètres de longueur. Du coup le chantier prend toute son ampleur. De 250 personnes travaillant sur le site, l'effectif passe à 400.