Il reste tant à faire pour le Béarn!

es urnes viennent de rendre leur verdict dans l'élection présidentielle. Le scrutin pour les législatives va suivre. Pas plus pour la première consultation que pour la seconde, BAP ne s'est prononcé et ne se prononcera en faveur de tel ou tel candidat, restant en cela fidèle à sa ligne de conduite purement apolitique et simplement citoyenne. Chacun de ses administrateurs, chacun de ses adhérents

exerce son choix en conscience et porte sa voix à celui

> Former un puissant bloc politico-économique

ou celle qui lui paraît, en dehors bien sûr de ses propres convictions politico-philosophiques de base, le plus apte à aider le Béarn à jouer sa carte économique et sociale en soutenant les projets d'aménagement du territoire, de désenclavement et de lutte contre l'insécurité routière. Les tenants du postulat « on ne bouge pas, c'est bien comme ça », ou pire de la décroissance ne sont pas évidemment ceux vers lesquels BAP se tourne naturellement...

La démocratie passe en ce printemps 2012 avec tous les espoirs et les souhaits que nous mettons dans celui et ceux qui vont nous gouverner, à l'Elysée

à Matignon et à l'Assemblée nationale.

quelques appréhensions tant il est vrai que la conscience politique de nos gouvernants sur tel ou tel sujet ne colle pas toujours avec celle de nos attentes et de nos aspirations profondes...

© Photo CCI Pau

Un Jargo conseque s'avenime que la descarte I GV du Réarn et de la Biggree

Un large consensus s'exprime sur la desserte LGV du Béarn et de la Bigorre. De gauche à droite : Laurent Courbut, président de la CRCI Aquitaine, Gérard Trémège, maire de Tarbes, François-Xavier Brunet, président de la CCI Hautes-Pyrénées, Martine Lignières-Cassou, Député-Maire de Pau et Patrick de Stampa, président de la CCi Pau-Béarn. En tout cas, pour BAP, l'action va continuer car il reste beaucoup à faire pour que le Haut-Béarn soit décemment relié à la région paloise et à l'Aragon et pour que le Béarn, avec son associée la Bigorre, – les deux représentants un demi-million d'habitants – obtiennent, je serais tenté de dire arrachent, avec succès, le projet d'une desserte ferroviaire par le moyen d'une vraie ligne à grande vitesse.

Notre espoir, en l'occurrence, réside dans le fait que les décideurs politiques de notre région arrivent à oublier les clivages idéologiques dans lesquels ils sont trop souvent enfermés pour défendre collectivement les grands projets d'infrastructures. Avoir vu, récemment à Pau, lors de la conférence organisée par la CCI avec Jean Poulit sur la LGV, la députée-maire de Pau et le maire de Tarbes, appartenant à des familles politiques différentes, partager les mêmes idées que celles développées par les représentants des CCI de Pau, de Tarbes, des Landes et à la CRCI d'Aquitaine, nous conforte dans le sentiment que ce puissant bloc politico-économique finira par peser, s'il confirme son homogénéité, sur le destin de la LGV auguel nous aspirons. Et qu'il finira par entraîner dans un même élan ceux qui encore, dans la région d'Orthez et dans les Landes, restent attachés aux schémas ferroviaires de 19^{ème} siècle.

> Jean-Michel Lamaison, président de BAP

> L'A65 en progression

Alors que le réseau autoroutier français subit une baisse de 3 % du trafic, dû surtout aux prix des carburants, l'A65 voit au contraire son trafic automobile augmenter de 6 % et son trafic poids lourds de 14 %.

> Chères

chauves-souris! Imaginé par de brillants ingé-

nieurs sensibles aux destinées des chauves-souris, un chiroptèroduc a été placé en travers de l'A65, à hauteur de Roquefort dans les Landes. Il faut savoir que la chauvesouris se déplace au radar. Mais ce radar n'a pas une portée infinie et l'animal se déplace près du relief. Si la chauve-souris survole un trou comme celui de l'autoroute. elle aura tendance à descendre et à traverser la chaussée à faible hauteur et se faire percuter par d'éventuels camions. Dans la plupart des cas, les chauves-souris passent sous les viaducs, le long des cours d'eau. Mais à cet endroit, en déblai, il fallait trouver une solution. Chose est donc faite avec ce chiroptèroduc. Pour orienter le vol des chauves-souris, des « plantations de guidage » ont pris place aux entrées de l'ouvrage. Coût de l'opération : 500 000 euros. Quand on aime, on ne compte pas!

L'avenir du territoire en jeu

À l'occasion de l'assemblée générale de BAP qui s'est tenue le 26 avril à la Foire-expo de Pau, le président Jean-Mi Conseil général tous les documents recensant les centaines de signatures recueillies en faveur de la nouvelle liaisc



oici 1567 raisons de faire avancer la liaison Pau-Oloron! » C'est en ces termes que Jean-Michel Lamaison a remis la pétition des 1567 signataires, issues de plus de 200 communes, au président du Conseil général, Georges Labazée. Par ailleurs, pas moins de 820 signatures électroniques ont été recueillies sur Facebook, soit un total de 2387 opinions exprimées favorablement.

L'occasion aussi de rappeler que l'objectif de BAP n'est pas de truffer le Béarn d'infrastructures coûteuses et inutiles, mais de faire seulement en sorte que nos territoires bénéficient de liaisons convenables, sécurisées, nécessaires et suffisantes à leur développement durable, c'est-à-dire prenant en compte,

l'économique, le social et l'environnemental. Ce qui passe par l'achèvement de l'axe Pau-

Oloron-Somport et le doublement de la capacité de la Pau-Oloron à cause des échanges de vie très importants qui existent entre les deux villes.

En marge de la remise de cette pétition, Jean-Michel Lamaison a tenu à rappeler la position de BAP sur les différents projets auxquels l'association est attachée:

Échangeur de Berlanne

• La position de BAP: Cet échangeur, absolument nécessaire à la structuration écono-

mique de l'est de l'agglomération, avec de grandes entreprises comme Total et Turbomeca notamment, est également indispensable pour désengorger la rocade nord de Pau en faisant jouer le rôle de rocade bis avec, au final, un traitement un peu plus équitable de l'agglomération de Pau vis-à-vis de celle de Bayonne.

• Où en est le projet: La réalisation de l'échangeur de Morlaàs sur l'A64, est rentrée dans une phase plus dynamique avec un consensus de plus en plus important pour faire cet ouvrage. La discussion qu'a eue récemment Georges Labazée avec le PDG d'A.S.F, Monsieur Pierre Coppey, marque incontestablement une progression dans l'avancement du dossier.

Pau/Oloron/Somport

> 2387 signatures

pour la pétition

• La position de BAP: BAP poursuit son action en faveur de l'amélioration de la liaison Pau-Oloron-Somport. Le but est d'amélioration les

> routes existantes, de créer des déviations pour tous les villages et de créer une route nouvelle complémentaire et alternative de la RN 134 pour partager le trafic actuel qui

est de plus de 12000 véhicules jour entre Oloron et Gan et plus de 18000 véhicules jour à l'entrée sud de Pau (route de Gan).

Au-delà du désenclavement d'Oloron et de la diminution de la circulation que cela entraînera à l'entrée sud de Pau ainsi que sur une bonne partie de l'étroite rocade paloise, c'est la solution la plus efficace pour sécuriser l'actuelle route existante entre Pau et Oloron en la

DÉCLARATION



> Georges Labazée : « Sortir 12 000 véhicules des rues d'Oloron »

Invité à l'assemblée générale de BAP, Georges Labazée, sénateur et président du Conseil général des PA a d'abord évo-

qué les problèmes de financement relatifs à la LGV Tours-Bordeaux. Le Département y prend sa part à hauteur de 80 millions d'euros et a pu déjà voter une première participation de 17 millions en faisant appel à un emprunt auprès de la caisse des Dépôts et Consignations. « À condition que les dispositifs de l'État soient clarifiés », souligne-t-il malgré tout, en se référant aux problèmes soulevés dans la vallée de la Garonne: « Deux inspecteurs généraux sont désignés pour recaler l'ensemble du financement de l'infrastructure ». Quant à la desserte LGV du Béarn et de la Bigorre, l'État est d'accord pour lancer une procédure de débat public qui permettra de dé-

finir quel pourrait être le meilleur tracé. Sur ce plan, Georges Labazée ne prend pas parti. Le président du Conseil général a évoqué ensuite le dossier du transfert de la départementale Urt-Bayonne – prolongement de l'A64 - à l'État puis aux ASF; la nécessité aussi d'améliorer les conditions du co-voiturage à certains échangeurs ; le projet d'un demi-échangeur dans la région de Peyrehorade-Caresse, puis celui de créer un échangeur sur l'A64 à Morlaàs, nœud majeur dont l'intérêt se trouve décuplé par le service qu'il apportera à Total et à Turboméca. La position du président du Département sur la liaison routière Pau-Oloron était enfin très attendue par l'assemblée. Pour l'heure le syndicat mixte chargé du dossier attend la fin des études pour prendre sa décision. Ces études portent sur des forages géotechniques menés sur la partie nord du trajet et sur la mobilité des usagers (déplacement travail, flux touristiques, etc.).
Pour l'heure, seul le projet de la déviation d'Oloron (Gabarn-Gurmençon) fait consensus. Une somme de 60 millions d'euros sera inscrite au PDMI (plan de l'État) pour la période 2014-2020. Les élus Béarnais ont proposé à l'État – qui serait prêt à l'accepter - que le Conseil général prenne la maîtrise d'ouvrage de l'opération, laquelle consisterait en particulier « à sortir 12 000 véhicules des rues d'Oloron et à aider l'entreprise Messier sur le plan logistique ». Le Département fera l'avance des 60 millions qu'il récupérera en 2017.

Propos bienvenus auxquels le président Jean-Michel Lamaison a cru utile d'ajouter, en conclusion : « Quand cette déviation sera faite, la route Pau-Oloron s'imposera très vite »

chel Lamaison a remis au président du on routière Pau-Oloron.

débarrassant ainsi d'une part significative de son trafic de transit.

- **Où en est-on?** Trois éléments récents ont été confirmés par le Conseil général.
- 1/ La poursuite des études : les forages géotechniques concernant l'arrivée nord sont toujours en cours.

2/ Une grande étude vient d'être lancée sur Internet par le Département sur la mobilité, pour mesurer tous les mouvements et étayer la nécessité de créer cette liaison.

3/ Le contournement d'Oloron va être réalisé par le Conseil général, grâce aux travaux entre Gurmençon et Gabarn et entre Gabarn et Pont Laclau.

LGV

- La position de BAP: nous nous engageons pour le scénario B. Il prévoit la desserte directe de Pau depuis Mont-de-Marsan par une ligne à grande vitesse. Cette solution met Pau à 53 minutes de Bordeaux (d'après RFF) tout en ne parcourant que 200 km. Elle nous semble équilibrée entre l'intérêt des Orthéziens à l'ouest, des Tarbais et Lourdais à l'est, dont Pau se trouve à égale distance.
- Où en est-on? Cette solution B a également la préférence des CCI de Pau et du Béarn, des Hautes Pyrénées, et des Landes ainsi que de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie d'Aquitaine. Enfin, cette solution B a fait l'objet d'une motion de soutien, signée par les maires de Pau, Tarbes et Lourdes, ainsi que par les Présidents des Conseils Généraux des Pyrénées Atlantiques et des Hautes Pyrénées. Une enquête publique aura lieu au plus tard en 2013.

Oloron Direct

Continuez à exprimer votre volonté de voir progresser le dossier de la nouvelle liaison routière Oloron-Pau en signant la pétition que vous trouverez sur la page Facebook d'Oloron Direct:

www.facebook.com/ Olorondirect



Inscrivezvous

N'hésitez pas à consulter le nouveau site Béarn Adour Pyrénées. Ce site vous offre désormais la possibilité de vous inscrire pour obtenir automatiquement de nouvelles informations ainsi que la revue de presse des publications françaises et espagnoles régulièrement mises à jour. www.bap-europe.com

Rejoignez-nous

BULLETIN D'ADHÉSION AU BAP

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

Monsieur, Madame, Mademoise	elle	 	
Demeurant rue			
Code postal			

Tél..... E-mail.....

Souhaite adhérer à l'association BÉARN ADOUR PYRÉNÉES « Nos chemins pour l'Europe » et accepte de verser une cotisation pour l'année 2012 : de **20 euros** pour les particuliers - de **40 euros** pour les associations - de **100 et 200 euros** pour les entreprises.

LES ÉCHOS

> RN 134 Pau-Somport E7, une nouvelle association

Une nouvelle association de riverains, usagers et d'élus a vu le jour sous le nom de: RN 134 Pau-Somport E7. Son but est de moderniser et sécuriser l'Itinéraire existant de Pau au tunnel du Somport en donnant priorité aux déviations des villages traversés (Gurmençon, Asasp, Cette-Eygun, Urdos). BAP a adhéré à cette association et participera à ses actions.

> Dévelop'SO, écho favorable

En Dordogne, la volonté de BAP pour l'aménagement d'une liaison entre Pau et le Somport, trouve un écho favorable, grâce à l'action de Dévelop'SO.

Pour cette association, l'Aquitaine est actuellement en déni de grossesse! « Elle est enceinte du futur axe routier transpyrénéen Paris-Madrid, et elle ne veut pas l'admettre. De Paris à Madrid, en passant par Limoges, Périgueux, Bergerac, Pau et le Somport vers Jaca, et Saragosse, la distance totale est de 1369 km. Les autoroutes représentent aujourd'hui 1022 km sur l'ensemble du trajet. Il ne manquerait que 234 km d'autoroute (Limoges-Périgueux-Bergerac-Langon) et 90 km de voies à aménager (2x1 voie avec évitement des agglomérations et zones de dépassement) entre Pau et le col du Somport. Côté espagnol, tout est en place. C'est la solution la moins coûteuse et la plus rapidement réalisable pour un axe routier transpyrénéen Paris-Madrid.

Le projet d'une autoroute Limoges-Tarbes-les Pyrénées débouchant sur un hypothétique et pharaonique tunnel basse altitude entraînerait un coût démesuré (plus de 400 km d'autoroute et un tunnel qui vaudra bien financièrement le double).

Inutile donc de rêver de ce côté-là.

De plus, non seulement le passage par le Somport représente la sagesse économique, mais, pour le même prix, il soulage l'axe surchargé Bayonne-Poitiers... et la rocade bordelaise. De fait, l'accouchement arrivera inévitablement au moment où l'asphyxie littorale mettra tout le monde d'accord. Mais il faudra sans doute procéder à une césarienne!

> Pour un échangeur à PAU-EST

BAP se mobilise, avec les élus et décideurs locaux, pour obtenir un nouvel échangeur sur l'A64 à Morlaàs-Berlanne. En effet la rocade Nord de Pau est de plus en plus saturée avec un trafic, sur la D943 de Morlaàs à Pau, de 13 à 17 000 véhicules/jour. Les ASF se sont engagées, à l'origine, à réaliser, à une échéance certes lointaine, un échangeur à Berlanne, relié à la rocade, permettant ainsi une dérivation du trafic jusqu'à l'échangeur de Lescar. BAP considère aujourd'hui que les échéances contractuelles ne sauraient constituer une raison suffisante pour différer un investissement, dont l'importance paraît majeure:

- Pour diminuer la saturation de la rocade Nord.
- Pour faciliter l'accès à l'A64 des résidants toujours plus nombreux des communes Nord de l'agglo, en particulier de Morlaàs.
- Pour rééquilibrer l'est de l'agglo et éviter un excès de densification commerciale des zones ouest, en particulier de Lescar pour drainer le trafic de transit.

BAP, qui souhaite que l'A64 joue un rôle de rocade bis, participe actuellement à la création d'un rapport sur l'intérêt de cet échangeur.

Pierre Saubot succède à J.-M. Lamaison

Pierre Saubot est le cinquième président de BAP. Le conseil d'administration l'a élu le 10 mai à la direction de notre association où il succède à Jean-Michel Lamaison.



près deux années de présidence où il a donné le meilleur de lui-même avec passion et détermination, l'excellent architecte palois a considéré en effet qu'il devait passer la main.

« Après m'être beaucoup investi dans une tâche passionnante pendant ces deux dernières années et depuis plus longtemps encore, en tant que responsable de la commission « routes et autoroutes », j'ai décidé de ne pas solliciter un 3ème mandat », explique Jean-Michel Lamaison dans un message aux adhérents de BAP.

« Bien évidemment, je reste à BAP où j'ai l'intention de continuer à militer activement mais, au-delà de la lassitude qui est la mienne aujourd'hui, je pense qu'il est important de redonner un souffle nouveau à notre association, et pour cela je crois en la vertu du changement avec la venue d'un homme au regard neuf, prêt à s'investir personnellement ».

Cet homme, c'est donc Pierre Saubot, membre du bureau de BAP, qui a effectué il y a quelques années un retour remarqué en Béarn, après avoir fait une brillante carrière nationale et internationale. Pierre Saubot a été dirigeant d'une importante entreprise, il est viticulteur à Artiguelouve (Domaine du Cinquau) et préside également aux destinées de la « Garbure » et de « l'Académie du Béarn ».

« Je lui fais toute confiance pour faire entendre notre voix, dans un territoire miné par l'idéologie de certains, au détriment des véritables enjeux sociaux, environnementaux et économiques. BAP restera vigilante pour montrer la bonne voie. Je reste intimement persuadé que nos positions sont incontournables et finiront par triompher pour le plus grand bien du Béarn et des Béarnais », conclut Jean-Michel Lamaison.

> Deux nouveaux administrateurs

L'Assemblée générale a élu deux nouveaux administrateurs, Martine Gaulet, employée à la CAF et Emmanuel Pène, chef d'entreprise à Lons (Genèse informatique).



REGARD

L'Espagne fait front à la crise

a situation économique de l'Espagne s'est extrêmement dégradée depuis le début de la crise que nous vivons, et son niveau de chômage fait froid dans le dos: 24 %.

8 700 transporteurs routiers espagnols ont fermé leurs portes depuis 2007. En Aragon le parc de véhicules a baissé de 11 % en 3 ans et malgré cela 30 à 40 % restent au garage. Malgré cette terrible situation de récession, l'Espagne ne perd pas totalement confiance en l'avenir et elle continue de renforcer ses infrastructures.

Trois grands axes autoroutiers gratuits convergent vers Jaca et le Somport.

- Vers l'ouest, l'autovia A-21 relie Jaca à la côte atlantique; il reste 41 km à construire, dont 23 sont en chantier.
- Vers l'est, l'autovia A-22 rejoint la côte catalane, et il ne manque plus que 13 km d'asphalte pour assurer la continuité.
- Vers le sud, l'autovia A-23 rejoint Saragosse, se raccorde sur la NII qui rejoint Madrid, et poursuit vers Valence. Sur les 445 km du parcours total, 379 km sont en service, le reste est en travaux.

Ces chantiers sont certes ralentis par les



difficultés financières du moment, mais 76 millions d'euros sont encore inscrits au budget 2012.

Dans le domaine ferroviaire, le gouvernement espagnol n'est pas moins ambitieux. Il a obtenu l'accord de Bruxelles pour le financement d'ici à 2020 de deux liaisons à grande vitesse. L'une longe la côte méditerranéenne de l'Andalousie à la frontière française, l'autre parcourt la côte atlantique de la Galice à Irun.

Les pouvoirs publics mènent en outre une vigoureuse campagne en faveur d'un axe LGV qui ferait le lien entre deux nouveaux ports à grande capacité (en Andalousie et au Portugal) et le cœur de l'Europe, constituant ainsi de nouvelles portes d'entrée pour les trafics venant des Amériques, d'Afrique et d'Asie, entrant en concurrence avec Rotterdam. Cet axe nouveau dédié principalement au transport de marchandises traverserait les Pyrénées par un tunnel à basse altitude (Traversée Centrale des Pyrénées, TCP) et aurait une capacité d'au moins 30 millions de tonnes par an, à des coûts d'exploitation compétitifs.

Mais cette réalisation pharaonique ne peut déboucher avant 2030 au plus tôt. C'est pour cette raison que l'Espagne souhaite la réouverture à bref délai de la ligne historique Pau - Canfranc - Saragosse, dont la capacité est certes très modeste (1,5 à 2 millions de tonnes annuelles), et dont les coûts d'exploitation seront très élevés, mais dont les coûts d'investissement sont comparativement modérés.

Retrouvez les actions réalisées par le BAP sur le site internet : www.bap-europe.com

et la page facebook : www.facebook.com/Olorondirect VALEURS DU SUD ◎ 05 59 14 01 40 - Aff.11096