

LE FLASH INFOS DE BAP

Lettre d'information électronique de l'association Béarn Adour Pyrénées – mars 2010 – N°27

Pourquoi une nouvelle route est indispensable entre Pau et Oloron

Des oppositions – tardives - se manifestent depuis quelque temps contre la liaison routière Pau-Oloron. BAP croit utile de rappeler les arguments majeurs qui militent en faveur de cette infrastructure vitale pour le Haut-Béarn.

Curieusement, lorsque, en 2004, après qu'un nouveau schéma de liaison routière pour le trajet Pau-Oloron, fut élaboré par l'ingénieur général des Ponts et chaussées Jean-Pierre Forgerit à la demande de Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, aucune voix d'opposant au projet ne se manifesta. Le consensus fut général sur le principe d'une route à créer sur l'emplacement déjà largement étudié de l'ex A650.

Il fallait juste trouver le bon compromis entre la section à péage au nord de l'itinéraire – en raison du coût du tunnel d'Arbus- et la section gratuite plus au sud, jusqu'au lieu-dit Gabarn. Certes, cette modulation n'était pas très simple à réaliser, mais au moins pouvait-on espérer que le projet, estimé à l'époque à 330 millions, voie le jour, un jour.

Et puis, en 2008, dans le droit fil du Grenelle de l'Environnement, le ministère du développement durable a fait soudain machine arrière et gelé le projet qu'il s'obstine à appeler autoroute A650 – ce n'était absolument pas une autoroute mais une nationale à 2 fois x 1 voie avec quelques créneaux de dépassement -, au prétexte qu'il présentait « de faibles performances socio-économiques ».

Le projet réactivé

Tollé en Béarn. Réactions très vives de la majorité des élus politiques et du monde socioéconomique – et bien sûr de BAP. L'Etat s'est rendu compte qu'il était allé un peu et même très fort dans cette affaire. Il a fini par admettre que ce projet méritait d'être réactivé, à condition ... qu'il n'ait pas à le prendre lui-même en compte. Il appartiendrait en conséquence aux collectivités territoriales et notamment au conseil général des Pyrénées-Atlantiques de s'occuper du bébé. A eux de se débrouiller en créant un syndicat mixte pour l'étudier. Et à prendre en charge de surcroît un autre... bébé : l'Etat qui répugne, en effet, depuis deux décennies à traiter décevantement l'itinéraire Pau-Somport, en profite pour refiler aux collectivités béarnaises un autre projet qu'il n'était plus en mesure de mener à bien en raison de la faiblesse de ses ressources : la déviation d'Oloron (Gabarn-Gurmençon) qui est déclarée d'utilité publique depuis 2007.

Le conseil général a dit OK. Plusieurs communautés d'agglomération ou de communes également (Pau, Piémont orlonais, Lacq). L'affaire a donc été lancée avec la bénédiction (morale et chacun l'espère financière) de l'Etat, lequel, en échange a souhaité que le Département s'engage à participer au financement de la LGV Tours-Bordeaux.

Deux années se sont écoulées depuis le gel de l'opération. On souhaiterait évidemment que ce dossier progresse maintenant beaucoup plus rapidement et que des décisions concrètes soient prises ; qu'on se lance notamment dans les études dont, soit-dit en passant, on ne comprend pas très bien qu'il faille y consacrer de nouveau 4 millions d'euros. Les armoires de l'ex- DDE sont remplies de dossiers techniques encore valables et qu'il suffit de réactualiser.

Au régime du ... sous-développement durable ?

Dans le même temps où les décideurs socio-économiques ou associatifs comme BAP cherchent à booster le dossier, d'autres s'emploient à le démolir. Les éternels opposants aux infrastructures routières, écologistes et partis d'extrême gauche, se sont engouffrés dans les voies ouvertes par le Grenelle de l'Environnement. Ils ont redoublé de vigueur ces dernières semaines à l'occasion des élections régionales et ont créé le CODE (collectif pour les déplacements en Béarn). Ils vont même jusqu'à lancer des recours contre l'arrêté validant la création du syndicat mixte.

Pour ces opposants, la nouvelle liaison routière ne présente aucun « intérêt local ». Ils n'ont d'yeux que pour le chemin de fer entre Pau et Oloron dont la consolidation envisagée doit régler tous les problèmes de déplacement. Il est très bien que la Région Aquitaine se préoccupe de rénover ces lignes locales plus ou moins abandonnées par la SNCF

BAP solidaire de Virius RN 134

Est-il besoin de dire que BAP – qui a souvent eu l'occasion par le passé de dénoncer les périls encourus sur cet itinéraire - s'associe naturellement aux inquiétudes et préoccupations exprimées par les élus de plusieurs communes riveraines de l'actuelle RN 134, tous solidaires des familles qui ont eu la douleur de perdre un des leurs sur cette route. Une association est née qui porte le nom de Virius RN 134. Présidée par Henri Betbeder, elle réclame des aménagements sécuritaires que l'inadaptation de cet itinéraire- dont l'emprise remonte à 1807 - rend urgents.

et RFF. A BAP, personne ne conteste le bien-fondé de cette décision. Le ferroviaire peut rendre d'excellents services et participer, c'est évident, à l'économie de CO².

Mais c'est être très naïf que d'imaginer que le fer puisse se substituer du jour au lendemain et même à terme, aux automobiles, aux fourgons et aux camions dont la souplesse de fonctionnement, la rapidité de service, l'autonomie et la faculté d'aller dans les secteurs les plus reculés du territoire sont incomparables. C'est avoir aussi une notion exiguë de l'espace que de vouloir circonscrire les infrastructures de transport à une utilité locale, comme s'il n'existait que des usagers béarnais à parcourir les routes d'un Béarn réduit à l'état d'enclave sans ouverture sur le monde qui l'environne. Pas de LGV, pas d'autoroute, pas de routes modernes et sécurisées : c'est le régime du sous-développement durable qu'on nous promet.

Depuis dix ans, BAP se bat et continuera à se battre à l'avenir pour que notre région - pas seulement le Béarn mais tout le cœur des Pays de l'Adour- sorte de son isolement, que toute cette région qui mérite mieux qu'une vision politique étroite et restrictive, ne soit plus considérée comme le cul de sac de l'Aquitaine et de l'Hexagone et comme ... l'accès -verrouillé- à l'Europe pour les Espagnols.

Cinq arguments de poids

- ❑ **SECURITE** - L'un des premiers arguments qui milite en faveur d'une route nouvelle est évidemment celui de la sécurité. La RN 134 entre Pau et Oloron est l'une des plus mortelles, l'une des plus accidentogènes du grand Sud ouest de par sa configuration: route de coteaux sinueuse qui interdit le moindre écart de conduite, suivie de lignes droites où les conducteurs s'éprennent naturellement de liberté notamment pour dépasser les véhicules lents. Un radar calme le jeu, les gendarmes sont à l'affût et de nouveaux aménagements sécuritaires vont être engagés par la DIRA (ex-DDE). Mais cela se traduira par des ralentissements imposés et une concentration très accentuée exigée dans la conduite. Et au bout du compte, forcément, un trajet encore plus pénible à effectuer.
- ❑ **AMELIORATION IMPOSSIBLE** - La RN 134 actuelle, toujours sous la coupe de l'Etat, bricolée pour plus de sécurité, restera, quoi qu'on fasse, une route inadaptée pour le trafic qu'elle doit supporter. Elle est de toute façon inaméliorable sur les coteaux et surtout entre Gan et Jurançon, section hyper-chargée, du matin au soir, saturée et infréquentable aux heures de pointe, qu'on parcourt presque sur tout le trajet à 50 km/h. Cette route, qui se situe à Gan, au confluent de deux itinéraires importants, dont celui de la vallée d'Ossau, débouche sur une rocade de chef lieu de canton inadaptée elle aussi au trafic de l'agglomération paloise.
- ❑ **ECONOMIE ET EMPLOI** - L'intérêt stratégique, sur le plan économique, d'une nouvelle route n'est plus à démontrer. Ou c'est alors faire fi de la réalité : la région d'Oloron est l'un des pôles industriels les plus dynamiques du Sud Ouest avec des industries telles que Messier-Dowty, Lindt ou PCC. L'enclavement géographique, la difficulté d'accéder aux sites en question en empruntant une route inadaptée sont préjudiciables, dans l'avenir, à leur développement, voire à leur situation actuelle.
- ❑ **TERRITOIRE A OUVRIR** - L'Etat qui n'ignore rien de ces réalités – constat qu'il a fait dans un document publié lors de la concertation publique conduite par ses soins en...2004 – semble ignorer maintenant l'enjeu de « développement du territoire » et le rôle joué à cet égard par une infrastructure qui prend naissance au nord sur le nœud autoroutier, constitué par la connexion de l'A65 avec l'A64. Pour le Piémont oloronais, c'est une ouverture vers l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et le centre de la France. BAP na jamais cessé d'insister sur la continuité de l'itinéraire.
- ❑ **ENJEU EUROPEEN** - Cette cohérence dans la linéarité de l'infrastructure se conjugue évidemment avec l'enjeu transfrontalier. Cette nouvelle route - et c'est pour cela qu'elle est combattue par les écologistes les plus idéologues - s'inscrit naturellement dans le programme routier Pau-Oloron-Somport qui a du mal à s'accomplir normalement. La modernisation de cet itinéraire qui ne se fait pas au rythme que l'Etat aurait dû s'imposer, ne serait-ce que pour remplir ses obligations vis-à-vis de l'Espagne, s'effectuera par la force des choses. L'autoroute Pau-Langon et surtout la modernisation de l'axe autoroutier Valence-Teruel-Saragosse-Huesca-Jaca (420 km libres de péage) vont provoquer un afflux de trafic en 2012-2013 qui risque de devenir insupportable à Oloron ainsi qu'en vallée d'Aspe où l'on n'a toujours pas réalisé les contournements de plusieurs villages.

BEARN ADOUR PYRENEES *Commission communication*

Directeur de publication : Jean-Michel Guillot

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

Tél. 05 59 82 56 40 - Internet : www.bap-europe.com - E-mail : contact@bap-europe.com