



BEARN ADOUR
PYRENEES

Bordeaux-Pau :
L'itinéraire qui fait peur

Les statistiques montrent que sur les cinq dernières années, il y a eu plus d'accidents (593) et presque autant de morts (103) sur Bordeaux-Pau que sur Bordeaux-Hendaye avec un trafic trois fois moins dense.



L'autoroute A 63 et la Nationale 10 dans les Landes qui constituent l'axe de Bordeaux à Hendaye ont souvent l'exclusivité dans l'actualité lorsqu'on évoque les grandes tragédies routières. Cet itinéraire a été le théâtre de terribles massacres: c'est un trajet de grande transhumance touristique et il est de plus en plus chargé en poids lourds. Il n'est pas rare ensuite que les conducteurs, fatigués par de grandes étapes, s'y assoupissent et que leur vigilance soit souvent prise en défaut sur une voie double qui a le profil d'une auto-

route mais est loin d'offrir la même sécurité. D'où sa transformation, à l'heure actuelle, en véritable autoroute à deux fois deux voies (pourquoi pas d'ailleurs à trois voies tant qu'on y est?). Mais parce qu'il est sous surveillance médiatique, cet axe occulte les autres et en particulier celui qui nous intéresse au premier chef: l'itinéraire Pau-

Bordeaux par Langon qui est peut-être celui dont on parle le plus depuis vingt ans en France... sans que la moindre amélioration y soit apportée (triste record!) Or, savez-vous que cette route, qui n'est même pas nationale d'Aire-sur-Adour à Langon, est plus meurtrière que l'A 63 et la RN 10 réunies?

Suite en page 4

Statistiques: 103 tués de 1995 à 1999 (1)

	Km	Nombre d'accidents	Véhicule en cause	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Coût total
Pau-Aire-sur-l'Adour	49	234	430	35	84	213	190,229 MF
Aire-sur-l'Adour - Langon	98	308	563	59	160	283	319,706 MF
Total Pau-Langon (2)	147	542	993	94	244	596	509,935 MF
Langon-Bordeaux (A62)	44	51	82	9	6	53	42,413 MF
Total Pau-Bordeaux	191	593	1075	103	250	649	552,348 MF
Bordeaux-Hendaye	220	437	771	115	255	532	595,580 MF

(1) Chiffres de l'observatoire régional de sécurité routière.

(2) Sur Pau-Langon, les accidents, dans leur grande majorité se sont produits au cours de dépassement ou de tourne à gauche.

On se bouge!

Depuis plusieurs années, les projets d'aménagement des itinéraires nord-sud, facteurs de désenclavement pour le Béarn et les Pays de l'Adour ont une fâcheuse tendance à demeurer scotchés dans les cartons de l'Etat.

Qu'on prenne la route qui va de Pau à Bordeaux par Aire-sur-Adour et Langon, dont le projet donne lieu à d'inraisemblables tergiversations; qu'on s'intéresse à la ligne ferroviaire Pau-Canfranc, promise ici à la réhabilitation et là à l'abandon; qu'on considère le projet d'autoroute Pau-Oloron oublié apparemment, dans les dossiers du ministère de l'Equipement ou qu'on observe ce qui se passe dans la vallée d'Aspe où l'aménagement de la RN 134 avance à la cadence d'un colimaçon par manque de crédits et overdose de procédures, l'axe majeur qui doit ouvrir notre région à l'Europe - au nord comme au sud où les Espagnols s'impatientent légitimement - n'est guère plus moderne que celui qu'empruntaient naguère les pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Bien à la rigueur pour les pérégrinations mystiques. Très insuffisant de nos jours pour les échanges économiques, culturels et touristiques. Et pour la sécurité des automobilistes.

C'est ce constat affligeant, beaucoup plus préjudiciable que ne le pensent les pouvoirs publics au développement de notre région, qui est à l'origine de la nouvelle association BEARN ADOUR PYRENEES dont la signature est tout un symbole: " Nos chemins pour l'Europe ". Et dont le mot d'ordre est clair: " On se bouge! "

Ces chemins ne doivent pas être ceux du Moyen-âge mais bien ceux du 21ème siècle. Or au train où vont les choses, il va falloir attendre encore douze ou quinze ans avant que Pau, pour ne prendre que cet exemple, soit relié par autoroute à Bordeaux.

Qui pourrait croire que les Béarnais qui attendent cette liaison autoroutière depuis des lustres vont continuer à se croiser les bras sans bouger ?

Michel Brau : " Les Béarnais perdent patience "



Le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie a accepté de prendre la présidence de l'association " BEARN ADOUR PYRENEES, nos chemins pour l'Europe ". Pour lui, la bataille pour les infrastructures est vitale pour l'avenir du Béarn.

" Béarn Adour Pyrénées " s'est fixé pour objectif de sensibiliser les pouvoirs publics à la nécessité de réaliser très vite les infrastructures indispensables à l'ouverture du Béarn et des Pays de l'Adour sur l'Europe. Cette nouvelle association se substitue-t-elle à " Marche pour le Somport " et au " Manifeste du 22 mai 1992 " ou doit-on considérer qu'elle est le prolongement de ces deux organisations?

Michel Brau – C'en est à la fois le prolongement, le complément et l'élargissement. Qu'il s'agisse de " Marche pour le Somport " ou du " Manifeste ", ce sont deux mouvements qui ont été créés pour soutenir la liaison Pau-Espagne par le Somport. Cependant, si cette liaison a été l'unique objet de la " Marche ", le " Manifeste " a étendu son objectif à la liaison Pau-Bordeaux. Nous avons ressenti la nécessité d'élargir à la fois l'audience et la participation du " Manifeste " en créant l'association " Béarn Adour Pyrénées " qui pense se doter de moyens suffisants pour faire entendre sa voix. Il est bon de préciser que ni " Marche pour le Somport " ni le " Manifeste " ne sont

dissous mais intègrent " Béarn Adour Pyrénées " sans perdre leur identité respective.

Avec quels moyens la nouvelle association que vous présidez peut-elle peser sur le cours des choses?

M.B. - Les moyens sont de deux ordres: financiers d'abord grâce à une large adhésion de tous les citoyens concernés qui apporteront leur contribution – même si celle-ci a été fixée à un montant très raisonnable, 50 francs- à l'association, grâce aussi à la participation de toutes les collectivités, organismes publics ou privés qui, comme nous, veulent promouvoir l'ouverture du Béarn sur l'Europe. Après le volet financier, il y a la mobilisation de tous les Béarnais qui, excédés par l'immobilisme qu'ils constatent depuis des années, veulent se faire entendre et agir pour faire accélérer les programmes d'infrastructures dont nous devrions bénéficier depuis longtemps.

Ces moyens sont-ils à la hauteur de vos ambitions?

M.B. – Tous les gens que je rencontre me font part de leur irritation sur l'absence d'infrastructures adaptées, notamment sur l'itinéraire Pau-Bordeaux. Je suis donc certain que nous parviendrons à mobiliser la grande masse des Béarnais. Plus nous serons nombreux, plus nous aurons des ressources pour nos actions de sensibilisation et plus

nous serons influents vis-à-vis des pouvoirs publics.

Quelle est l'implication de la Chambre de Commerce dans cette affaire?

M.B. - Pour moi c'est très simple: la mission principale de la CCI, c'est le développement économique du Béarn. Il est bien prouvé – l'exemple donné par la Bretagne, à cet égard, est éloquent – que la mise en place d'infrastructures modernes est indispensable à ce développement. Notre situation géographique, le dos aux Pyrénées, nous tient à l'écart des grands échanges et exige impérativement que soit établi un meilleur réseau de communication avec nos voisins espagnols au sud, c'est évident, mais aussi avec le nord. L'insuffisance de ce réseau constitue un frein important au développement de l'activité et de l'emploi. Nous mobiliser pour l'amélioration de ces infrastructures entre bien dans notre mission: nous battre pour l'intérêt du Béarn.

Quelle position Béarn Adour Pyrénées entend adopter vis-à-vis des élus du Département et de la Région?

M.B.: Nos élus politiques béarnais ont des devoirs assez proches de ceux de la CCI et il me semble qu'ils ne peuvent qu'être nos alliés dans ce combat. Leur totale détermination est d'ailleurs indispensable à la concrétisation des projets. L'un des buts de

notre association est donc de leur rappeler sans cesse que les Béarnais finissent par perdre patience. En ce qui concerne les élus de la Région, il faut qu'ils prennent conscience que l'Aquitaine ne se résume pas à la Gironde et que c'est toute la cohésion régionale qui est en jeu.

Chacun peut témoigner que, de l'autre côté des Pyrénées, les processus de décision, s'agissant des infrastructures, sont suivis rapidement de réalisation alors qu'en France et singulièrement pour les projets qui concernent notre région, nous sommes les témoins marris des vagues-hésitations des pouvoirs publics. Comment l'expliquez-vous?

M.B. – Je ne me l'explique pas. J'ai une trop haute opinion de l'administration pour penser qu'elle puisse commettre innocemment les grossières erreurs qu'on a pu observer encore récemment. Et je m'interroge: la succession des contradictions politiques en France n'est-elle pas de nature à désorienter tous ceux qui sont chargés d'exécuter l'ordre ou le... contre-ordre? Ce dont je suis sûr, c'est que le Béarn en fait les frais.

Tout savoir sur BAP (BEARN ADOUR PYRENEES)

■ Le bureau fondateur de bearn adour pyrenees

Président: Michel BRAU, Premier vice-président délégué: Robert PAILLASSA, Secrétaire: Hubert BUCHOU, Trésorier: Louis PRUDHOMME

■ commission liaison pau-bordeaux (a 65)

Président: Louis PRUDHOMME. Membres: Robert CAHORS, Michel CATUHE, Henri DERIES, Didier DOMINGUE, Jean FRILLEUX, Jean-Michel GUILLOT, François HUN, Jean-Michel LAMAILSON, Gabriel LOUDET, Jacqueline MENAUT, Jean-Marc ROY, Jean TUQUET.

■ commission rn 134 oloron-somport (vallée d'aspe)

Président: Léon CONTOU-CARRERE. Membres: Marie CASTEIGNAU, Marthe CLOT, François DUCLUZEL, Francis MARTINEZ, Fernand PON.

■ commission liaison Pau-Oloron (A 650) (En voie de constitution)

■ commission ferroviaire et liaison pau-canfranc

Président: Michel CATUHE. Membres: Robert CANDEBAT, Philippe CASTAY, Robert CLARACO, Jean FRILLEUX, André GUICHARNAUD, Jean-Louis POULLE, Jean-Pierre STRUYVEN NB - La commission ferroviaire de BAP est issue du Groupe d'Etudes Ferroviaires de l'association

Prospective et Développement. Elle s'est récemment renforcée par l'adhésion de nouveaux membres.

■ commission communication (et comité de rédaction du bulletin bearn adour pyrenees)

Président: Jean-Michel GUILLOT. Membres: Christian BOMBEDIAC, Michel CATUHE, Philippe DEHECO, Gérard DURRIEU, Gabriel LOUDET, Robert PAILLASSA, Louis PRUDHOMME.

ASSEMBLEE GENERALE

Les adhérents de Béarn Adour Pyrénées, " Nos chemins pour l'Europe ", sont invités à l'assemblée générale statutaire qui aura lieu le mercredi 7 février 2001, à 17h30, à l'Institut de Promotion Commerciale (amphithéâtre Ganchou), zone Induspal, rue Ampère à Lescar.

La déviation de Bedous en sursis

Comme si, en raison d'une programmation financière très frileuse, le rythme des travaux de modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe n'était déjà pas suffisamment lent, voilà qu'un nouvel avatar vient contrarier une opération importante: la déviation du vallon de Bedous.

Le chantier est bel et bien entravé. Et le comble dans cette affaire, c'est que ce sont les élus qui ont défendu ce projet qui aujourd'hui introduisent un recours administratif gracieux pour mettre le décret de la DUP (déclaration d'utilité publique) du 28 septembre 2000 en conformité avec le Code rural. Cela pour éviter que soit remis en cause tout l'aménagement foncier du vallon, véritable poumon de la vallée.

Béarn Adour Pyrénées a été amené à exprimer son point de vue dans la presse sur cette affaire administrative et juridique très complexe, imputable, semble-t-il, à la défaillance d'un rouage de l'Etat. Alors que toutes les procédures d'aménagement foncier suivaient normalement leur cours, croyait-on, depuis maintenant cinq années, un coup de tonnerre éclatait le 19 septembre dernier: le Préfet informait les maires du vallon de Bedous que le remboursement avec inclusion de l'emprise de la RN 134 n'était plus possible parce que cette disposition avait été... oubliée dans la DUP de septembre 1995 et septembre 2000. L'oubli en question concerne l'obligation légale faite à l'Etat, lorsqu'il effectue un aménagement routier, de remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations de remembrement et de travaux connexes.

Sans cette disposition évaporée dans les méandres des procédures ministérielles, les agriculteurs se verraient contraints de payer 50 % des travaux de remembrement. D'où leur grogne. Et d'où l'embarras de Jean Lassalle, conseiller général, qui n'a eu d'autre recours que d'en intenter un, gracieux, contre l'Etat en s'adressant au Premier ministre. Afin qu'il prenne à tout le moins un nouveau décret ajoutant aux décrets précités une ou plusieurs dispositions prévoyant le respect par l'Etat des obligations prescrites par le Code Rural.

Cette action va-t-elle permettre de réparer rapidement ce fâcheux oubli ou allons-nous devoir attendre de longs mois pour que les travaux de la déviation puissent suivre normalement leur cours? Voilà en tout cas un retard bien préjudiciable dont on aurait pu faire l'économie!

Dans la presse espagnole

" Démolir le mur "

En ce mois de janvier 2001, la Commission Européenne doit présenter ses propositions relatives au Réseau Européen des Transports. Or, à ce jour, ni la France ni l'Espagne n'ont fait des propositions pour inclure le " Canfranc " ou le " Vignemale " dans le schéma directeur de la Communauté, explique le Heraldo de Aragon (26-11-00). Cette indécision est préoccupante à l'intégration des pays de l'Europe de l'Est. " **Jusqu'en 2006, il y a des crédits pour de type de projet. Après, nous ne savons pas, parce qu'il y aura une concurrence accrue pour partager ces disponibilités** ", déclare-t-on à la Commission de Bruxelles.

Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission et Commissaire chargée des relations avec le Parlement européen pour le transport et l'énergie, espère bien " **démolir le mur constitué entre l'Espagne et la France** ". Et elle ajoute: " **Comme Commission**

européenne, notre volonté est claire: il faut rendre les Pyrénées perméables. C'est une nécessité absolue si l'on veut résoudre la saturation progressive des passages latéraux d'Irun et de Port Bou "

La sécurité dans le tunnel Juan San Nicolas Santamaria, Directeur général de la Protection Civile, a confié au Heraldo de Aragon (17-10-00), après une visite d'inspection sur le site à Canfranc, que le tunnel du Somport disposera des équipements et des plans de sécurité ou d'évacuation " **les plus modernes d'Europe pour assumer, avec les garanties nécessaires, le trafic des produits dangereux** ".

L'Espagne vient d'entreprendre le percement des deux dernières galeries d'évacuation vers l'extérieur. Sur les neuf prévues, la réalisation de six galeries lui incombe, la France ayant trois galeries à sa charge qui

n'étaient pas initialement prévues. Il appartient à la Commission mixte franco-espagnole de rapprocher les points de vue des deux pays concernés sur le trafic des produits dangereux.

Les pannes du " Canfranero "

Selon le Heraldo de Aragon (3-11-00), la locomotive du train Canfranc-Saragosse est tombée deux fois en panne le 1^{er} novembre dernier entre la gare de départ et Huesca. " **Cet incident démontre une fois encore la vétusté du matériel utilisé sur cette ligne** " a déclaré la Coordination pour la Réouverture du Chemin de fer Canfranc-Oloron (CREFCO).

" **Les avaries sur cette ligne sont relativement fréquentes en raison de l'utilisation d'un matériel trop vieux** " estime le porte-parole du CREFCO, Luis Granell, qui précise: " **La locomotive automotrice qui est tombée en**

Sachez-le

En 2008?

Pau-Bordeaux par autoroute, ce serait possible dès 2008 - NDLR: ce qui paraît bien rapide quand on connaît la lenteur de toutes les procédures - si la décision est prise... maintenant.

C'est ce qu'a déclaré François Bayrou lors de la séance du Conseil général du 19 janvier, après avoir consulté plusieurs concessions autoroutières.

Selon lui, leurs conclusions permettraient une réalisation dans les délais les plus rapides et avec le financement le plus économe en fonds publics. " **Maintenant, a-t-il dit, l'Etat est placé devant ses responsabilités et je continuerai à me battre pour que notre position soit partagée par nos partenaires pour qu'enfin, on cesse de nous faire lanterner** ".

Marche pour le Somport adhère

L'association " Marche pour le Somport " a tenu son assemblée générale le 28 décembre et a reconduit René Pébernard à la présidence, Pierre Moulia étant vice-président et Hubert Buchou secrétaire. Elle a décidé d'adhérer à " Béarn Adour Pyrénées " mais de conserver une activité propre. L'assemblée a voté une motion dans laquelle elle " **déplore vivement les retards inadmissibles parce qu'injustifiés apportés à la réalisation routière par le Somport entre Pau et Saragosse** ". Dans cet esprit, elle souligne " **l'urgence d'une ouverture de l'enquête préalable à la DUP de l'autoroute A 650 Pau-Oloron** ".

" Marche pour le Somport " souhaite par ailleurs que " **la mise en service du tunnel routier se fasse**

dans les délais les plus rapides et qu'un calendrier soit arrêté " et s'étonne que " **dans une publication récente l'on puisse encore à ce jour contester l'utilité de cette relation essentielle que constitue le tunnel du Somport et l'aménagement routier y accédant** ". MPS estime enfin qu'il " **est intéressant de poursuivre les études relatives à l'éventuelle réouverture de la ligne Pau-Canfranc** ".

Et la DUP de Pau-Oloron?

L'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) de l'autoroute Pau-Oloron est sur le bureau du préfet des Pyrénées-Atlantiques pour une signature qui serait imminente. Peut-on espérer qu'elle le soit vraiment? Certains augures laissent entendre qu'elle pourrait être différée au lendemain des élections

Bordeaux-Pau

suite de la page 1

Les statistiques officielles montrent que sur cinq ans, de 1995 à 1999, il y a eu beaucoup plus d'accidents sur la seule portion allant de Pau à Langon (542 accidents sur 147 km) que sur l'axe Bordeaux-Hendaye. (437 accidents sur 220 km) ce qui donne sur le plan statistique, une comparaison éloquent: 3,68 accidents au km sur le premier trajet, 1,98 sur le second.

Ces seuls chiffres suffiraient à eux seuls à démontrer la dangerosité de cette route banale à deux voies. Or, le nombre des tués et des blessés ne fait que renforcer ce constat, d'autant plus stupéfiant que le trafic, de Pau à Langon est trois fois moins élevé que celui observé de Bordeaux à la frontière espagnole. Les pouvoirs publics qui n'évaluent jamais dans leurs statistiques, et pour cause, le " pretium doloris " affectant les victimes et la détresse profonde des familles touchées par les drames de la route ont-ils vraiment intégré ces données dans leur raisonnement pour justifier la création d'une autoroute entre Pau et Langon?

Le coût de tous ces accidents pour la société est cependant parfaitement estimé. C'est ainsi que les 542 accidents constatés sur cinq ans de Pau à Langon ont coûté 509,935 MF soit presque autant que les 437 accidents enregistrés sur Bordeaux-Hendaye (595,580 MF).

Il y a évidemment quelque chose d'indécent à chiffrer ainsi le malheur frappant des êtres humains dans leur chair. Et pourtant! Savez-vous que le montant extrapolé de tous ces drames, sur trente années, correspond, grosso modo, aux estimations actuelles de l'investissement nécessaire à la réalisation de l'autoroute Pau-Langon (3,5 milliards de francs). Calculez avec nous: il y a vingt ans qu'on attend cet ouvrage qui ne sera pas achevé avant une bonne dizaine d'années...

Pau-Canfranc : combattre le scepticisme

De multiples versions du scepticisme s'expriment en Béarn.

Par exemple, celui qui affirme que "... il faudra des travaux considérables en Vallée d'Aspe pour remettre la ligne en état, avec tous les risques de nuisance... de défiguration des sites que cela comporte " se trompe ou bien nous trompe sciemment en surestimant des inconvénients imaginaires.

Il y aura certes, nous l'espérons, un chantier de travaux, mais comment celui-ci pourrait être générateur de nuisances et surtout de défiguration des sites alors que l'emprise de la voie ferrée, qui ne sera pas modifiée, est déjà inscrite dans la réalité du paysage depuis trois quarts de siècle.

Ce scepticisme, purement négatif, divise les Béarnais et les laisse passifs devant les errements d'un Etat toujours centralisé qui n'a pas à mener d'efforts particuliers pour satisfaire des populations " qui ne savent décidément pas ce qu'elles veulent ".

Notre association s'est précisément créée pour combattre ces facteurs de division, engendrant trop souvent l'immobilisme du " maître d'ouvrage Etat " et la cacophonie au sein des milieux " dits décisionnels ". Bref, le désenclavement passe d'abord par celui de nos comportements collectifs.

A 4 heures de Madrid
Tout d'abord, il faut bâtir une information rigoureuse, parce que vérifiée par l'association,

pour être diffusée vers la population béarnaise ainsi qu'aragonaise, qui a également bien des raisons d'être sceptique devant les attermoissements français.

Par exemple, à 10 ans, on nous annonce un doublement du trafic de camions dans le franchissement des Pyrénées (de l'Atlantique à la Méditerranée): de 15000 à 30000/jour.

Ces projections sont-elles crédibles? Comment ne pas souhaiter nous organiser pour tenter d'accéder à des prévisions les plus fiables possibles et pallier ainsi l'absence de communication officielle?

A 5 ans, on sait qu'après travaux coordonnés entre la France et l'Espagne, le train peut à nouveau fonctionner entre Pau et Saragosse avec un trafic qui, progressivement atteindrait, selon l'hypothèse économique retenue, 2800000 t/an de fret - soit plus que le niveau actuel passant par Hendaye-Irun (à 2000000 t/an)- représentant environ l'équivalent de 550 camions/jour.

Selon ce scénario, il pourrait y avoir 12 trains pour les voyageurs et 28 trains par jour pour le fret, soit moins de trois trains par heure, la circulation de nuit étant interdite. Les travaux correspondant à la suppression des passages à niveau ont été prévus dans le financement prévisionnel.

Les nuisances sonores devraient être réduites du fait d'une voie entièrement refaite et de la traction électrique.

Avec l'AVE à Saragosse, Pau à environ 4 heures de Madrid?

C'est désormais une perspective crédible.

Le rôle de la SNCF

Ensuite, nous devons être déterminés pour vaincre les résistances et faire pression au bon moment et au bon endroit. Nous savons qu'il faudra une volonté politique forte aux institutions publiques compétentes, à savoir le Conseil Régional et l'Etat pour que le contrat conclu avec la SNCF et RFF s'applique effectivement, et que la SNCF s'engage puissamment dans le transport de fret, ce qu'elle ne fait pas, de plus en plus contre le gré des chargeurs routiers et au regret de l'Europe.

Des Béarnais et Aquitains mieux informés, associés à nos partenaires Aragonsais, constitueront un atout décisif pour que cette volonté politique prenne corps, notamment dans la renégociation nécessaire d'un traité international entre l'Espagne et la France.

Car nous sommes encore au stade de la bataille pour le désenclavement.

Si le mouvement est lancé, nous n'en sommes pas encore au chantier, d'ailleurs de courte durée (2 à 3 ans) avant, enfin, d'assister au passage du premier convoi ferroviaire sur ces magnifiques ouvrages d'art légués par nos devanciers et que les générations futures ne nous pardonneraient pas d'avoir abandonné à la friche.

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.

ECRIVEZ-NOUS

Si les sujets que nous traitons dans ces colonnes vous inspirent des remarques, si vous voulez nous faire part de vos témoignages, écrivez-nous:

**commission communication
bearn-adour-pyrenees,
cci**

**21, Louis barthou
64000 pau**

B U L L E T I N D ' A D H E S I O N

(à retourner, avec votre chèque, à l'association BEARN ADOUR PYRENEES
" Nos chemins pour l'Europe ", CCI de Pau - 21, rue Louis Barthou, 64000 PAU)

Monsieur, Madame, Mademoiselle

Demeurant rue

Ville code postal

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES et accepte de verser une cotisation de 50 francs (7,62 euros) pour l'année 2001.