



C'était au mois de novembre, sous un beau soleil automnal, au péage de l'autoroute A 64 à Pau. Une trentaine de « manifestants » habillés d'une combinaison blanche et coiffés d'un casque de chantier avaient investi - pacifiquement - le site pour faire la quête pour

qui approuvent dans l'ensemble ce juste combat et à travers les médias présents qui répercutèrent l'affaire sur les ondes et dans les colonnes des quotidiens, que les membres de l'association Béarn Adour Pyrénées étaient plus que jamais vigilants et mobilisés.

autoroutes longtemps et toujours attendues - Pau-Bordeaux et Pau-Oloron en étaient à la procédure de la bande des 300 mètres en 1996! et l'aménagement de la RN 134 devait être réalisé pour l'ouverture du tunnel du Somport - et qu'à la suite de

infrastructures? Comment ne pas redouter qu'en fonction de ces considérations liées à une conjoncture certes difficile, les procédures ne soient ralenties et que les opérations ne viennent à piétiner? Ou que soient choisies pour Pau-Langon des « formules économiques », mixtes là encore, avec des calendriers évasifs de type « calendes grecques ».

La manif n'a duré qu'une heure. BAP a rangé sagement ses banderoles et ses casques. Qui sont prêts à resservir. Et a versé à la Prévention routière le produit de la quête: 130 euros.

Ce fut, comme le dit Jean-Pierre Mariné, le président de BAP, « une piqure de rappel ». Il y en aura sans doute d'autres, ici ou là, ponctuellement, pour réveiller éventuellement les consciences déclinées anesthésiées...

BAP manifeste

Juste une piqure de rappel

l'autoroute - pas l'A64, l'A 65 Langon-Pau et son prolongement Pau-Oloron - auprès des automobilistes. Une quête symbolique bien sûr. Et une manif plutôt bon enfant peu perturbatrice et surtout pas traumatisante...

Il s'agissait de rappeler, physiquement auprès des usagers

En faisant la quête symboliquement pour l'autoroute Pau-Bordeaux auprès des automobilistes, BAP entendait en effet faire connaître ses appréhensions. Question de mémoire. On n'a pas oublié en effet qu'à plusieurs reprises, les pouvoirs publics et notamment l'Etat ont annoncé la réalisation des

renoncements politiques, idéologiques ou budgétaires, les ouvrages et routes promises sont restés en panne.

Comment les Béarnais et Aquitains ne seraient-ils pas inquiets en entendant dire que l'Etat, faute de ressources budgétaires, va geler un certain nombre de crédits pour les

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 " Nos chemins pour l'Europe " 21, rue Louis Barthou, 64000 PAU

Monsieur, Madame, Mademoiselle
 Demeurant rue
 Ville Code postal

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " et accepte de verser une cotisation pour l'année 2004.

- de 20 euros pour les particuliers
- de 30 euros pour les associations
- de 150 euros pour les entreprises



(photos BAP).

BEARN ADOUR PYRENEES
 DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : JEAN-PIERRE MARINE
 21 RUE LOUIS BARTHOU 64000 PAU
 TEL. 05 59 82 56 40

e-mail: contact@bap-europe.com

© cerpk @ 05.59.14.01.40 - 3263

Ce bulletin N° 11 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé par un comité de rédaction composé des membres de la commission Communication: Jean-Michel Guillot (animateur), Christian Bombédac, Philippe Dehecq, Henri Deries, Josette Journaux, Gabriel Louder, Robert Paillassa.



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

Liaison Pau-Somport Achevée entre 2007 et 2013 ?

Faut pas rêver. Les procédures administratives et les capacités de financements de l'Etat et des collectivités étant ce qu'elles sont, il ne faut pas compter que la liaison Pau-Lescar-Oloron-Somport soit totalement achevée avant 2013. A condition, encore, qu'aucun obstacle ne vienne contrarier le calendrier prévisionnel.

Comment se présentent, en cette fin d'année, les divers projets d'infrastructures intéressant le Béarn et les Pays de l'Adour? Nous avons interrogé ceux qui sont les mieux placés pour nous le dire, c'est-à-dire les patrons de l'Equipement. Tout d'abord Jean-Pierre Forgerit, ancien DDE des PA, inspecteur général honoraire des Ponts-et-chaussées, à qui le ministre de l'Equipement a confié en début d'année la tâche de proposer les meilleures solutions possibles pour la liaison Pau-Somport. Ensuite Roland Caffort, directeur départemental de l'Equipement, qui a la maîtrise d'ouvrage et la responsabilité des études sur l'itinéraire - afin de savoir comment les recommandations ministérielles se traduisent sur le terrain - et qui suit de près en outre le dossier de l'autoroute Pau-Bordeaux. Jean-Pierre Forgerit a déposé en juin les conclusions de sa cogitation qui avaient préalablement reçu l'aval de la quasi-unanimité des élus de la région. « J'avais à trouver une solution qui tienne compte d'un gros changement : la suppression des adossements ⁽¹⁾ empêchant financièrement de réaliser une autoroute entre Pau et Oloron en raison d'un trafic prévisionnel insuffisant. Pour rendre la concession équilibrée, il faut raccourcir la section à concéder et obtenir un niveau de péage qui soit admissible » ⁽²⁾.

Ne pas perdre de temps

C'est ainsi qu'a été imaginée - de telles mixités existent ailleurs - une double formule: une section concédée de 6,8 km partant de l'A 64 à Lescar et allant au sud du tunnel d'Arbus et une section de route nationale non concédée de 15,8 km, du tunnel au lieudit Gabarn à



Jean-Pierre Forgerit : « que tout soit prêt début 2007 ». (photo BAP).

Oloron, le tout à deux fois une seule voie, la chaussée ayant 11 m de large, sans modification du tracé initial de l'axe l'A 650. (lire le bulletin N°10). A ce propos, tout le monde souhaite, à BAP, que des emprises et servitudes soient réservées dans la perspective d'un élargissement ultérieur.

Cette option renvoie au souhait de BAP, elle a été retenue et approuvée par le ministère. Gilles de Robien l'a

fait officiellement savoir, en octobre, aux autorités départementales. L'affaire étant décidée au plan politique, il convient maintenant de mener les procédures qui vont conduire à l'enquête publique, début 2005 pour une déclaration d'utilité publique à la mi 2006 et un appel à concession intervenant dans les mois qui suivent. « Il faut que tout soit prêt, sur le plan administratif,

début 2007 », spécifie Jean-Pierre Forgerit qui prend la précaution d'ajouter : « Ce calendrier est bon à condition que l'on ne perde pas de temps et que l'on ne se dispute pas, bref qu'il n'y ait pas d'obstacles ».

Il faut savoir, par exemple que toute demande de modification d'un tracé, même mineure, formulée par un élu auprès d'un ministre, entraîne un an de retard... suite en page 2

Bonne année !

Il y a deux façons de dire « bonne année ».

La première est interrogative et suggère l'idée de bilan. 2003 a-t-elle été, pour les projets d'infrastructures qui nous intéressent, une bonne année? Oui, si on la compare à 2002. Le tunnel du Somport a été enfin ouvert, certes dans des conditions rocambolesques, mais il existe et il fonctionne, ce qui est déjà une belle victoire quand on sait combien sa gestation fut douloureuse. La liaison Pau-Oloron, dans l'impasse à la suite de l'enterrement de l'antenne autoroutière A 650, a retrouvé des couleurs grâce à une solution mixte. La liaison Pau-Bordeaux est dans les starting-blocks avec la consultation des sociétés concessionnaires, mais tout annonce, il est vrai, un marathon alors qu'on voudrait un sprint. La sécurisation, en vallée d'Aspe, de la RN 134 « la mal aimée », pourrait être achevée avant... 2018. Pas de quoi pavoiser, direz-vous, mais ça frémit alors qu'avant rien ne bougeait.

La seconde est celle des vœux de « bonne année » à venir. Une année 2004 que nous souhaitons tout d'abord pour vous-même, chère lectrice et cher lecteur, fertile et si possible joyeuse. Pour les infrastructures que nous réclamons à cors et à cris entre Langon et le Somport, nous souhaitons que 2004 soit en tout cas celle de la fécondation réelle de tous les projets. Et là nous nous retournons vers nos élus et vers les responsables administratifs et techniques : faites, Mesdames et Messieurs, que cette année 2004 soit celle de l'action concrète plutôt que celle du verbe (électoral) et des sempiternelles études.

2003 nous aura donné, à cet égard une formidable leçon de réalisme : il n'a fallu que quelques mois aux pouvoirs publics pour réaliser la fameuse route spéciale Langon-Toulouse pour l'acheminement des grosses pièces de l'A 380. Merveilleux, non ?

Ce qui nous fait dire que lorsqu'il y a une vraie volonté, il y a un chemin. On aimerait qu'il y eût les deux pour le Béarn pour l'Aragon. Pour qu'ils s'ouvrent enfin sur l'Europe...

(Liaison Pau-Somport)

Oui mais, ne faut-il pas craindre, quand on voit le temps mis pour exécuter la modernisation de la route en vallée d'Aspe, que la section Arbus-Oloron-Gabarn, sous le régime du contrat de plan Etat-Région, ne soit pas réalisée avec toute la célérité indispensable. Jean-Pierre Forgerit répond sans ambiguïté à cette légitime appréhension : « Il n'est pas imaginable que, dès l'instant où la société concessionnaire aura terminé la section Lescar-Arbus, la section Arbus-Oloron ne le soit pas en même temps ! ». On voit mal en effet la route déboucher sur le vide, au sortir sur tunnel, puisqu'aucune route n'existe en cet endroit...

L'opération Pau-Oloron coûtera globalement environ 332 M€ - dont 130 M€ au titre du contrat de plan Etat-Région - et devra évidemment être programmée à partir de 2007.

Indispensable révision du plan

Pour la RN 134 Oloron-Somport, en vallée d'Aspe, dont seulement 48 % seulement de la modernisation a été réalisée et dont on connaît l'urgence, Jean-Pierre Forgerit précise les propositions qu'il a faites en juin au ministre. Elles sont de deux ordres.

Tout d'abord les opérations en cours qu'on ne peut achever faute de financement :

- la déviation Gurmençon-Asasp déclarée d'utilité publique depuis 2001

- la déviation de Bedous dont les travaux ont débuté en 1999

- l'achèvement de la section Urdos-tunnel du Somport.

Il faut une dotation de 22 M€ - 15 M€ seulement si l'on retarde de 3 ou 4 ans le creusement du tunnel de Bordenave prévu au sud d'Urdos. « Il est indispensable que ces opérations soient entièrement dotées à l'occasion de la révision de l'actuel contrat de plan Etat-Région qui s'achève en 2006, cette révision devant intervenir au printemps prochain, après les élections régionales », souligne Jean-Pierre Forgerit. « Alors, en 2007, 75 % du trajet Oloron-Somport sera réalisé ».

Deuxième proposition qui n'entraîne pas d'importants financements :

- réaliser les acquisitions foncières pour la déviation d'Oloron entre le lieudit Gabarn et Gurmençon

- lancer les études puis les enquêtes d'utilité publique pour la déviation de Cette-Eygun et la section Gorges du Portalet-Urdos, deux opérations financièrement très lourdes et dont les travaux ne pourront être engagés qu'au plan suivant 2007-2013.

Autant de perspectives qui nous paraissent bien loin. Et qui nous font un peu plus déplorer le temps perdu depuis dix ans !

(1) L'adossment, aujourd'hui supprimé pour respecter la réglementation européenne, était un dispositif qui permettait à une société concessionnaire de s'appuyer financièrement sur les résultats d'une autoroute existante pour exploiter une autre autoroute au caractère jugé déficitaire.

(2) Pour qu'une liaison à péage soit acceptée, il faut que l'ensemble des participations publiques, Etat et collectivités territoriales, se monte à moins de 50 % du coût d'investissement d'une autoroute ou d'une route.

Calendrier

Six gros chantiers à mener à bien

Définir de grands principes est indispensable. Les mettre ensuite en œuvre sur le terrain est parfois plus aléatoire pour des tas de raisons. Nous avons donc demandé à Roland Caffort, directeur départemental de l'Équipement, qui a la maîtrise d'ouvrage et la responsabilité des études sur tout l'itinéraire Pau-Somport de nous dire comment, sur le terrain, se traduisaient les recommandations ministérielles.

. Pau-Oloron.

« Concrètement, confie le DDE, nous relançons, tout d'abord, le projet de cette liaison selon la configuration de l'ancien, entre l'A 64 à Lescar et le lieu-dit Gabarn. La bande des 300 mètres n'est pas modifiée. Nous nous préoccupons d'ores et déjà de réactiver les études relatives à l'environnement. Nous avançons avec un objectif : la déclaration d'utilité publique à la fin de ce plan, en 2006 ».

. Déviation d'Oloron.

« La concertation publique est faite. Le ministre a validé la proposition de la direction départementale de l'Équipement pour un projet partant du lieu-dit Gabarn et arrivant non pas à la porte d'Aspe comme cela était prévu, mais un peu plus au sud ouest de Gurmençon. Cette solution utilise un peu plus de terrain agricole mais est plus satisfaisante sur le plan urbain ».

Roland Caffort vise une DUP pour 2004 et des travaux pouvant débuter en 2005 ou 2006. Il s'agit principalement de travaux préparatoires (voies d'accès au chantier du tunnel et aux ouvrages d'art, etc.) Tout dépendra de la révision du contrat de plan Etat-Région actuel. Dans le plan suivant, se feront alors les travaux proprement dits de la déviation.

. Déviation d'Asasp.

« Nous souhaitons engager cette déviation d'ici la fin du plan actuel. Dans cette perspective, nous sommes convenus de reporter sur cette opération les quelques 7 M€ de crédits destinés au tunnel de Bordenave (NDLR : ouvrage prévu entre Urdos et les Forges d'Abel). Il s'agit d'une solution provisoire. La déviation d'Asasp nous paraît plus urgente que le tunnel, auquel nous substituerons pendant quelque temps un encorbellement dans la

falaise pour permettre aux camions de se croiser. On peut faire ce transfert sans problème car les crédits sont affectés à la vallée d'Aspe, sans distinction d'opération ».

. Déviation de Bedous.

« Nous avons ouvert à la mi-décembre la section nord de la déviation pour permettre aux habitants d'Osse de circuler plus commodément à la suite de la neutralisation de l'ancien pont. Les travaux du tunnel de la colline d'Osse devraient débuter incessamment, dès que nous aurons ouvert les plis de l'appel d'offres faisant suite à un premier appel infructueux ». En ce qui concerne l'acquisition de la parcelle, plus au sud, acquise par les 3000 propriétaires (NDLR : opposants au tunnel du Somport) la DDE a sollicité le Conseil d'Etat pour une procédure d'expropriation d'urgence. En sorte que la déviation pourra être terminée à la fin du plan en 2006. Reste seulement à régler le barreau de Lées-Athas.

. Déviation de Cette-Eygun.

« Nous lançons les études complémentaires pour cette opération qui se fera à l'opposé du village. L'avant-projet sommaire (APS) est déjà réalisé et nous aurons une déclaration d'utilité publique à la fin de l'actuel plan. Une fois faites les études techniques - l'opération est relativement simple - les travaux pourront être exécutés au cours du plan 2007-2013 ».

. Déviation d'Urdos.

Cette opération qui intègre surtout le passage des gorges du fort du Portalet n'est pas sans poser de



Roland Caffort : DDE et maître d'ouvrage. (photo BAP).

sérieux problèmes à la direction de l'Équipement. « On n'a rien encore de précis en dehors de quelques coups de crayons, confie le DDE. Nous engageons donc des études préliminaires avec le concours d'un bureau d'études pour déterminer le parti à prendre. Faut-il un tunnel, un tunnel viaduc, ou encore un tunnel avec terrassement ? C'est une opération délicate. Notre objectif en tout cas est d'arriver à une déclaration d'utilité publique en 2006 ».

En conclusion de notre entretien, Roland Caffort qui se veut raisonnablement optimiste avoue que la réalisation de l'itinéraire Pau-Somport - dont nous pensons, à BAP, qu'elle devrait être aujourd'hui sinon totalement achevée, du moins sur le point de l'être - telle qu'elle est programmée aujourd'hui, change effectivement de dimension. Elle exige des crédits importants - de l'ordre de 380 millions d'euros - y compris la section concédée - et corollairement des renforts humains non moins considérables dont la DDE ne dispose pas à l'heure actuelle, si elle veut tenir le calendrier dans les dix ans qui viennent et mettre un terme à une situation parfaitement incohérente et qui n'a que trop duré. Ce ne sont pas les Aragonais, sur ce plan, qui nous contrediront.



Comment moderniser la route dans le goulet du Fort du Portalet ? (photo BAP).

La commission sur les... rails

Relancée à l'automne, la commission ferroviaire de BAP s'est rapidement mise au travail sous l'impulsion de son nouvel animateur Guy Roblin. Ancien directeur de la BNP, habitant le plus souvent à Lhers en vallée d'Aspe et le reste du temps à Bordeaux, Guy Roblin est très captivé par les problèmes ferroviaires. La commission qu'il dirige s'est bien étoffée et compte aujourd'hui une bonne dizaine de membres, certains très au fait des problèmes de chemin de fer, d'autres moins mais cependant vivement intéressés par toutes les questions relatives au rail, qu'il s'agisse de la desserte de la région ou des relations transpyréennées.

Des experts ont été et vont être encore entendus par cette commission qui comporte deux sous-groupes, l'un centrant sa réflexion sur Pau-Canfranc, l'autre sur la Traversée des Pyrénées au moyen d'un tunnel à basse altitude. Leur mission en l'occurrence consiste à étudier les projets en cours à partir des données existantes, mais également des analyses technico-économiques, environnementales et de sécurité auxquelles les membres de la commission se livreront eux-mêmes. Il s'agit en effet d'évaluer au mieux, par exemple, en dehors de toute considération politique, la pertinence d'une réhabilitation de la voie Pau-Canfranc ou celle de la création d'un



(photo BAP)

« Eurostar » pour le fret sous le Vignemale (ou ailleurs). Les personnes intéressées par les travaux de la commission ferroviaire peuvent s'adresser à Guy Roblin. Tél. 05 59 34 74 32 E-mail: Guy.roblin@wanadoo.fr

BAP sur tous les fronts

Depuis le dernier bulletin paru l'été dernier, BAP s'est manifesté sur tous les fronts pour faire passer ses convictions ou pour s'informer de l'état d'avancement des projets d'infrastructures.

■ Michel Brau qu'accompagnaient Josette Journaux et Jean-Pierre Forgerit, inspecteur général des Ponts et chaussées, ont été reçus au ministère de l'Équipement par Patrick Gandil, directeur des Routes, promu récemment directeur de cabinet de Gilles de Robien. Un point complet a été fait à cette occasion sur toutes les opérations en cours entre Langon et le Somport.

■ BAP a reçu à Pau une délégation de dirigeants aragonais, notamment Antonio Tomé, ancien député des Cortes, José Luis Abad Martinez, directeur des routes au gouvernement d'Aragon, et Antonio Sierra Perez, directeur de Fundacion Transpirenaica (Traversée centrale des Pyrénées) pour un large échange de vues. Les responsables de Saragosse ont exprimé leur inquiétude face aux retards constatés dans la mise en œuvre des travaux de modernisation entre le Somport et Pau.

■ La commission A 65 Pau-Bordeaux a rencontré à Tarbes MM. J.-P. Siutat, directeur adjoint des Routes au Conseil général des Hautes-Pyrénées et D. Bach chef du service Routes à la DDE 65 pour faire le point sur les infrastructures bigourdanaises, notamment la déviation de Maubourguet (ouverture en 2004) et la rocade de raccordement de la RN 21 au CD 935 et de la RN 117 à l'A 64. Ces deux aménagements permettent de rac-

order l'A 65 d'Aire-sur-l'Adour à l'A 64 à Tarbes. En effet, l'A 65 doit intéresser vivement les Hautes-Pyrénées.

■ Même démarche de la même commission auprès de Laurent Boulet, chef de services des routes à la DDE du Gers. Conclusion: le Gers, en dehors de la municipalité de Vic-Fezensac qui souhaite désenclaver sa ville ne semble pas pouvoir être d'un appui important pour les projets Béarnais. Cependant les Gersois seraient prêts à accompagner le projet de rocade Est d'Aire-sur-l'Adour, si les Landes ou les Hautes-Pyrénées devenaient les moteurs du projet.

■ BAP a participé à Bedous au comité consultatif pour la réouverture de la ligne Pau-Canfranc auquel assistaient Alain Rousset et Marcelino Iglesias, président de l'Aquitaine et de l'Aragon. Ses représentants ont souligné l'intérêt qu'il y aurait à se montrer aussi entreprenants que les Espagnols pour régler de façon moderne le problème du trafic transpyréenné des marchandises.

■ Enfin en décembre, Jean-Pierre Mariné, président de BAP a rencontré le préfet Pierre Dartout avec plusieurs représentants consulaires et syndicaux (Chambre des métiers, CFE-CGC, CFTC, CJD, MEDEF) du Manifeste du 26 mai 2003. Un tour d'horizon complet a été fait sur toutes les opérations relatives à la modernisation des infrastructures dans la région.

NOUVEAU

Le flash-infos de BAP

Un certain nombre d'adhérents et de sympathisants de BAP branchés sur Internet ont pu prendre connaissance des deux premières News letters que nous leur avons adressées par courrier électronique en octobre et en novembre. Ce flash-infos de BAP réalisé par la Commission communication de l'association a pour but de vous tenir informés des principaux faits d'actualité qui sont susceptibles de vous intéresser entre deux bulletins d'information.



De plus en plus de personnes surfent désormais sur la « toile ». Ce moyen de communication rapide n'est cependant efficace que si les destinataires ouvrent leur « boîte de messagerie » régulièrement. Ça, c'est le b.a.-ba. Mais il est aussi une disposition impérative si, étant internautes, vous souhaitez recevoir cette lettre électronique: il faut que vous nous communiquiez votre adresse d'e-mail (ou si vous préférez de courriel) en passant un message à bap@pau.cci.fr



« LE TUNNEL DU SOMPORT » dans les librairies

BAP vous propose un document unique et exceptionnel, réalisé par Jean-Michel Guillot, journaliste et animateur de la commission communication de BAP, à l'occasion de l'inauguration du tunnel du Somport.

Ce dossier de 120 pages éclaire toute une tranche de l'histoire contemporaine du Béarn, de l'Aragon et de l'Europe, depuis la naissance de l'idée, en décembre 1988, jusqu'à l'inauguration du tunnel, le 17 janvier 2003.

« Le tunnel du Somport » comporte de nombreuses photos, schémas et illustrations en couleurs, une description de la réalisation technique du percement du tube franco-espagnol, long de 8600 mètres, ainsi qu'un chapitre lié à tous les dispositifs de sécurité et enfin plus de cinquante pages de repères chronologiques. « Le tunnel du Somport » est un ouvrage de référence pour les historiens, les chercheurs, les journalistes et les citoyens en quête d'information documentaire.

Cet ouvrage de 120 pages, dont le tirage est limité, est en vente au prix de 20 € dans les Librairies suivantes:

- librairie des Pyrénées et de Gascogne, rue Saint-Louis à Pau
 - librairie Tonnet, place Marguerite Laborde à Pau
 - librairie d'Aspe à Bedous
 - librairie Charont, rue Saint-Grat à Oloron
- On peut également s'adresser au bureau de BAP, 21, rue Louis Barthou à Pau (Tél. 05 59 82 56 40).

« Un projet bien parti »

Contrairement à la liaison Pau-Somport, le projet d'autoroute Bordeaux-Pau ne relève pas de la responsabilité directe du DDE mais de la Direction des routes au ministère de l'Équipement et des Transports. Ce qui ne veut pas dire évidemment que les responsables de l'Équipement des Pyrénées-Atlantiques soient étrangers à l'opération.

Roland Caffort s'en tient donc aux propos tenus par Gilles de Robien, lequel a annoncé qu'il rendrait publique avant la fin de l'année le nom ou des candidats - sur les quatre groupements d'entreprises en concurrence - qui postuleront pour la concession totale ou partielle de l'itinéraire Langon-Pau. On sait que le ministère s'est fixé pour objectif, dans un premier temps, d'évaluer le niveau technique, les

références et la capacité économique et financière de ces groupements en fonction de cinq critères et des trois scénarios envisagés pour cette opération :

- concession totale de Langon à Pau,
- concession partielle de Pau à Aire-sur-l'Adour et de Bazas à Langon, le reste étant financé sur des crédits budgétaires,
- concession de la seule section Pau-Aire, tout le reste de l'itinéraire faisant l'objet d'un aménagement sur place.

A la suite de quoi - c'est la deuxième phase pour laquelle on attend une décision - les groupements retenus sont mis en concurrence par l'administration pour faire une offre de concession sur la base d'un avant-projet sommaire (APS).

A quoi peut tenir le fait que la décision attendue se fasse ainsi

attendre? A plusieurs éléments. Les ministères de l'Équipement et des Finances se reposent sûrement sur les résultats de l'audit : ils réfléchissent à leurs capacités actuelles - dont personne n'ignore qu'elles sont sur le plan budgétaire assez limitées - et hiérarchisent les projets en fonction de leur urgence.

Roland Caffort pense, en ce qui le concerne, que la réunion interministérielle qui doit se tenir le 17 décembre et celle du CIADT (comité interministériel pour l'aménagement du territoire) du 18 décembre pourraient être à cet égard décisives. « Si le CIADT dit oui, on fonce ».

Les entreprises présenteront leurs propositions - en espérant pour nous, usagers impatientes, qu'elles choisissent la concession totale.

« Pendant ce temps, observe le DDE, la déviation d'Aire-sur-l'Adour avance bien ». C'est tout

ce que l'on peut dire concrètement. « Le calendrier véritable et contractuel ne sera pas établi avant l'acceptation d'une offre. On aura un premier élément avec le temps mis pour faire l'APS ».

Les entreprises ne partent pas les mains vides. Les études existantes leur seront données. La bande des 300 mètres, elle, est déjà établie. Les candidats ne la remettront en cause que s'il existe des problèmes très sérieux. Dernier point qui joue en faveur de la concession totale, estime le DDE : « une société n'appréciera pas de se trouver prise au piège entre deux exploitations d'origine différente ».

Si le dossier avance, beaucoup de pointillés demeurent donc en l'état actuel des choses, sur cette liaison Langon-Pau. Gilles de Robien a laissé clairement entendre que la déclaration d'utilité publique interviendra début 2006, le traité de concession devant être approuvé à la mi 2006.

« Je considère, pour ma part, que c'est un projet qui est parti. Il fait l'objet d'un consensus local, départemental et régional. Et il est soutenu par le ministre. Pour moi, confie Roland Caffort, c'est un projet qui est dans le bon rail ».

Trafic au Somport

+ 60 % de voitures
+ 27 % de camions

Ceux qui prévoient une déferlante de véhicules et notamment de camions dans la vallée d'Aspe, dès l'instant où le tunnel du Somport serait ouvert, sont contredits par les statistiques. La circulation a certes augmenté, mais dans des proportions qui restent acceptables, du moins pour l'heure. On notera à ce propos que les prévisionnistes de la DDE ont vu juste. On relève en effet dans le dossier d'enquête publique publié en 1993, qu'ils envisageaient les trafics suivants pour 2003 au Somport, dans l'hypothèse d'une modernisation à 2 voies avec tunnel et sans autoroute entre Pau et Oloron : 1 078 automobiles/jour et 202 poids lourds/jour. Or que disent les statistiques réelles pour le mois d'octobre 2003? Qu'il y a eu au col et au tunnel, en tout, 860 automobiles/jour et exactement 202 poids lourds/jour. Chiffres qu'il faut évidemment relativiser. Les vraies valeurs moyennes ne pourront être établies qu'au terme de l'année 2003. On enregistre en effet des variations de fréquentation d'un mois à l'autre. En août, on a compté jusqu'à 3 293 voitures/jour au Somport (dont 2 050 empruntant le tunnel) et 247 poids lourds/jour. Ces statistiques tombaient en septembre à 1 290 voitures/jour et 239 poids lourds/jour.

Sur les quatre mois (juillet, août, septembre, octobre) de 2003, l'augmentation du trafic par rapport aux mêmes mois de 2002 s'est traduite par une augmentation de 60 % des voitures et 27 % des poids lourds.

De Bordeaux au Somport : 67 accidents, 6 tués en 2002

En 2002, l'axe Bordeaux-Somport par Langon, Aire, Pau et Oloron a confirmé sa réputation d'itinéraire dangereux. Les statistiques officielles font état, en effet, de 67 accidents corporels, dont 53 hors agglomération qui ont provoqué la mort de six personnes, ont fait 23 blessés grièvement atteints et 77 blessés légers.

Ce sont principalement des voitures légères qui ont été mises en cause (64), les deux roues impliqués étant au nombre de 14. L'analyse de tous les accidents montre qu'il y a eu une majorité de collisions en intersection et lors de dépassements.

Vallée d'Aspe : 8 camions accidentés

Par ailleurs, on a enregistré, en 2003, une augmentation sensible du nombre des accidents de



Huit camions - ici à Urdos - ont quitté la route en vallée d'Aspe. (photo Sud-Ouest).

poids lourds, sans graves dommages corporels - c'est heureux - sur l'axe Pau-Somport, avec en particulier huit sorties de route dans la seule vallée d'Aspe, sur la RN 134 depuis l'ouverture du tunnel. Il semblerait que le confort du nouvel ouvrage d'art endorme la vigilance des conducteurs espagnols, confrontés, une fois passée la frontière, aux périls d'une route scandaleusement inadaptée en bien des endroits pour un trafic international.

Travaux de sécurité

A la suite de la décision annoncée par le ministre Gilles de Robien, lors de l'inauguration du tunnel, de dégager des crédits pour supprimer des points noirs en vallée d'Aspe, les services de l'Équipement entreprennent à l'heure actuelle des travaux au virage du marbre ainsi qu'au pont Suzon. Les aménagements de sécurité concernant la traversée d'Urdos sont également prévus.

Tunnel : trois galeries de plus

On sait qu'à la suite du drame du tunnel du Mont Blanc, des dispositifs de sécurité importants ont été prévus pour le tunnel du Somport. Trois galeries de secours ont déjà été creusées, pour les évacuations d'urgence, entre le tunnel routier et le tunnel ferroviaire qui lui est parallèle. Trois autres galeries vont l'être dans les semaines qui viennent, côté français - les Espagnols ont creusé les leurs - pour une longueur totale de 820 mètres. La fin du creusement prévue pour 2004. Il y aura alors une galerie de liaison tous les 400 mètres. Ces aménagements étant réalisés, les poids lourds transportant des matières dangereuses ne seront plus contraints de passer par le col et pourront emprunter le tunnel à la fin de 2004.

PLAZA première plate-forme logistique en Europe

Entreprenants les Espagnols ? A ceux qui en douteraient encore, PLAZA apporte une illustration éclatante de l'esprit d'initiative moderne qui les anime et du réalisme dont ils sont capables dès l'instant où ils mettent en œuvre le projet qu'ils ont décidé de réaliser.

Saragosse se crée à l'heure actuelle un projet pharaonique à la consonance très ibérique: PLAZA. Sigle d'une entité qu'on identifie clairement: Plataforma Logistica de Zaragoza. C'est la première plate-forme logistique d'Europe réunissant sur un même site de 1200 ha tous les modes de transports (routier, ferroviaire, aérien). La seconde à Berlin ne fait que 300 ha.

Le Gouvernement d'Aragon a eu l'idée pour mieux impliquer la communauté autonome au centre des grands axes de transports et de logistique. Les auteurs du concept sont partis d'un constat: la situation privilégiée de Saragosse, point d'intersection des réseaux terrestres de communication de la Péninsule, au cœur d'un système européen représentant 25 millions de consommateurs. Saragosse est à 300 km de Barcelone, de Madrid, de Bilbao et de Valence et a fait en sorte d'être reliée à ces grandes métropoles ainsi qu'aux villes voisines de Pampelune, Vitoria, Logroño, Lérida, Huesca par un réseau d'autopistas et d'autovias modernes (1) - sauf pour relier Valence mais le chantier de l'autovia avance. Saragosse est aussi reliée désormais à Madrid et (bientôt) à Barcelone par une ligne ferroviaire à grande vitesse (AVE) doublée par une ligne ibérique qui sera bientôt mise à l'écartement UIC (2). De plus, ce ne sont pas les grands ports qui font défaut: Barcelone, Tarragone, Valence, Bilbao, Pasajes, Santander. Elle est enfin relativement près - à vol d'oiseau pour l'instant - de Toulouse et de Bordeaux.

Décision: 2000, début d'exécution: 2002

L'opération est apparue dans toute sa dimension géostratégique et économique à la délégation de BAP lors de la visite faite à Saragosse, à l'invitation de plusieurs dirigeants aragonais. Avec pour cicérone Ricardo Garcia Becerril, directeur de PLAZA, les représentants de BAP ont d'abord visionné une vidéo. Puis, ils ont visité le site aménagé à dix kilomètres



(maquette PLAZA).

au sud ouest de Saragosse, près de l'aéroport et de la Foire. Les travaux vont bon train. Le moins remarquable n'étant pas, en effet, la rapidité avec laquelle les opérateurs ont mis leur plan à exécution: décidés en 2000, les travaux ont débuté deux ans après... Ça laisse rêver!

Quatre surfaces différentes

Une zone industrielle et de distribution - aire logistique intermodale - de 400 ha destinée aux entreprises de transports, aux transitaires et aux organismes stockeurs. Cette zone est servie par de larges boulevards ainsi que, dans sa partie sud, par des accès ferroviaires. A plein rendement, cette zone accueillera près de 350 entreprises et emploiera un effectif de 4000 personnes. Plus de 5 millions de tonnes de marchandises y seront traitées chaque année. Le terrain viabilisé coûte 100 € le m².

Une aire de services et de commerces où l'on trouvera en plus de l'administration de PLAZA, un centre de douanes, une caserne de pompiers, des stations services, un centre de sécurité et surveillance, des hôtels et cafétérias, des services sociaux.

Une zone de services technologiques pour la distribution de l'électricité et du gaz, des équipements pour l'assainissement et le refoulement des eaux de pluie en direction de l'Ebre et un centre de télécommunications comprenant un réseau de fibres optiques.

Une zone verte à caractère sportif comprenant un parc public et un parc privé, aussi, ultérieurement, un golf.

Déjà 74 entreprises

A l'heure actuelle, est organisée la première phase de PLAZA qui sera achevée en juillet 2004. Cent pour cent de cette tranche sont déjà vendus à quelque 74 entreprises. Parmi celles-ci, citons Inditex, la holding de Zara qui emploie 1000

salariés à Saragosse, Imaginarium, Deutsch Post, Galerias Primeros, Meubles Bain, DHL express, Transportes Askar, Global, SA de Transportes Aragones, JVC Intercontainer, etc.

Les dirigeants de la plate-forme logistique ne cachent pas que la finalité de cette opération est bien d'attirer à Saragosse des entreprises espagnoles et étrangères.

On comprend mieux, après cela, que les décideurs de Saragosse soient impatients de voir se réaliser une percée conséquente à travers les Pyrénées, si possible dans l'axe direct, au nord de l'Aragon, pour communiquer avec le sud de la France et au-delà avec l'Europe. PLAZA, on s'en doute, a davantage besoin, pour communiquer d'une infrastructure de type Eurostar et qu'elle ne saurait se satisfaire d'une réhabilitation du Canfranc, même si les Aragonais souhaitent qu'elle se fasse.

(1) Une autopista est une autoroute concédée à péage. Une autovia est une route express 2x2 voies aux caractéristiques autoroutières, sans péage. Dans les 2 cas, la vitesse est limitée à 120 km/h

(2) UIC:: Union Internationale des Chemins de fer. L'écartement européen est de 1435MM (http://www.uic.asso.fr/s_actu/actu/panorama/panorama20/fr/news04.html#)

PLAZA est une société anonyme dont le capital social est de 18 109 034 €. Ses principaux actionnaires sont: le gouvernement d'Aragon (51,52 %) la commune de Saragosse (12,12 %), IBERCAJA, Caisse d'Epargne de Saragosse, Aragon et Rioja (18,18 %) et la Caisse d'Epargne de la Inmaculada (18,18 %)

L'opération ne coûtera rien aux contribuables aragonais puisqu'elle est entièrement autofinancée: ce sont les entreprises qui financent en effet les infrastructures en acquérant des surfaces au sol en fonction de leurs besoins ou en louant des halles de 10 m de hauteur.

Les investissements au départ ont été réalisés par PLAZA. Ils se décomposent en trois chapitres principaux: les achats de terrain (70 M€) la viabilité (250 M€), enfin les études, rémunération des ingénieurs et frais financiers (20 M€)

L'aéroport international de Saragosse dispose de deux pistes parallèles de 3 700 et 3 000 m, un poste d'inspection frontalier, un nouveau terminal de produits périssables de 2 000 m². Une surface de 700 000 m² est disponible pour l'extension du centre de charge. Chaque semaine, deux jumbos se posent sur les pistes. Excellente référence pour PLAZA: le fameux MIT de Boston (**Massachusetts Institute of Technology**) a décidé d'ouvrir sur le site un centre de formation et de recherche permanent.

■ **BAP envisage d'organiser dans les mois qui viennent une sortie en bus à Saragosse pour visiter PLAZA. Les personnes intéressées (adhérents de BAP, élus, chefs d'entreprises...) sont invitées à se faire connaître au bureau de BAP (Tél.05 59 82 56 40).**



La délégation de BAP, sur le chantier, était composée de Jean-Pierre Mariné, Robert Paillassa, Josette Joumaux, François du Cluzel et Jean-Michel Guillot. (photo BAP).