



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

Autoroute A 65 Langon-Pau Que de temps perdu !

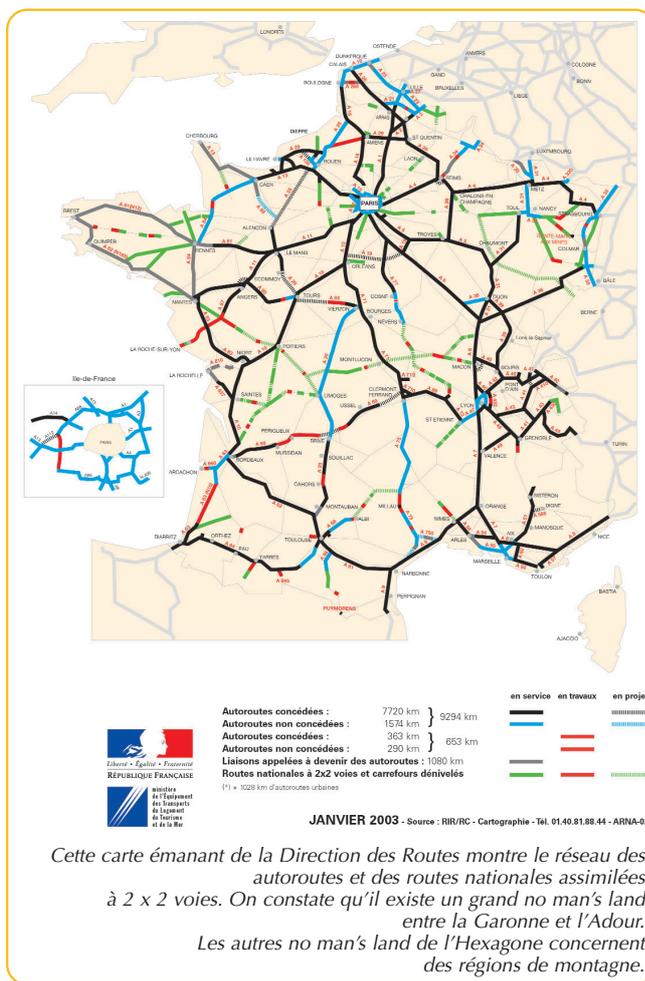
En matière de grands chantiers structurants, le temps perdu, c'est bien connu, ne se rattrape jamais. Et du temps, dans le dossier de l'autoroute Langon-Pau, on en a perdu et on en perd encore.

Il faut dire que tout s'est embrouillé, que bien des éléments se sont complexifiés, jusqu'à présent, dans cette opération, pour la freiner, quand ce n'est pas pour la faire échouer. BAP fait le point.

Il y eut d'abord, dans les années 80, et même au-delà, la grande valse hésitation des décideurs, incapables de se prononcer de façon unanime sur le schéma qu'il convenait d'arrêter. Les uns pensaient qu'il fallait faire passer l'autoroute par Mont-de-Marsan. Les autres estimaient plus judicieux de proposer une bretelle d'Orthez à Dax pour rejoindre la Nationale 10 à Castets. D'autres encore étaient pressés de... ne rien faire. Quelques-uns, quand même, se persuadaient qu'il était plus logique d'aller directement de Pau à Langon par Aire-sur-l'Adour, Roquefort et Bazas.

Pendant tout ce temps perdu-l'administration semblait dire : « Dites-nous Messieurs, quand vous serez d'accord. Alors nous pourrions peut-être avancer ! ». Pendant tout ce temps, les Bretons, les Alpains-Rhodaniens, les Auvergnats, les Lorrains et autres Franc-comtois et même les Midi-Pyrénéens, réalisaient tranquillement leurs infrastructures autoroutières et se désenclavaient. Dans tout l'Hexagone, un réseau se tissait de façon dense. Sauf en Aquitaine où l'on s'évertuait à conserver un no man's land entre Garonne et Adour : la Pau-Bordeaux ne figurait toujours pas dans le schéma directeur des routes, inscription préalable à toute décision.

suite en page 2



Fermez la parenthèse

La situation est commune à toutes les périodes d'élections : rien n'a bougé et ne bouge encore, ou presque, sur le front des infrastructures. Tout se passe comme si les élus politiques, dans leurs déclarations, se gardaient, en dehors des projets acquis -c'est-à-dire arrêtés, financés et lancés- de provoquer trop de remous, de crainte de contrarier telle ou telle catégorie d'électeurs.

Le phénomène est constant : ceux qui sont aux commandes de l'administration ont de leur côté un profil bas -ce qu'on appelle le devoir de réserve-, attendant que les urnes livrent leur verdict pour continuer à avancer dans telle ou telle direction. Ce ne serait pas la première fois, en effet, qu'une opération serait classée comme « dossier provisoirement sans suite » sous l'effet d'un nouveau concept plus ou moins dogmatique.

A BAP, on n'ignore rien de ce type de situation. Cependant les élections étant passées, on veut croire que rien de ce qui a été décidé auparavant et qui a fait, au moins sur l'autoroute Langon-Pau et la liaison Pau-Oloron, l'objet d'un consensus général, ne sera modifié. Et qu'à Paris, la direction des Routes accélérera les procédures de désignation du concessionnaire de l'A 65.

On espère aussi que l'Etat et la Région se mettront très vite d'accord pour signer un avenant au contrat de plan -en clair qu'ils dégageront des financements conséquents- qui permette d'avancer de manière significative sur les dossiers tels que la poursuite de l'aménagement de la RN 134 en vallée d'Aspe, la déviation d'Oloron et les études de la nouvelle liaison Oloron-Lescar/Pau.

A BAP, personne ne doute que l'administration -en l'occurrence l'Equipement- dans sa grande sagesse et sa juste conscience des réalités du terrain, a continué, durant cette parenthèse électorale, à travailler sur tous ces chantiers. Pour les faire repartir aujourd'hui avec plus de vigueur encore.

Langon-Pau : que de temps perdu !

Espoir et désillusions

En 1993, tout le monde put se convaincre que l'affaire, cette fois, était bien partie. Le gouvernement Balladur décidait en effet d'accélérer le dossier Bordeaux-Pau. En 1996, le fuseau des 1 000 mètres était arrêté et Bernard Pons demandait enfin l'inscription de l'A65 au schéma directeur national tandis que la CEE l'inscrivait au schéma du réseau trans-européen de transport.

chés à la réalisation de la liaison Bordeaux-Pau-Saragosse...

La fin de l'adossement

Pour comble de malheur, l'Institution européenne qui se complait à pondre des directives inspirées par une administration gourmande de réglementations en tous genres, décidait, en 1998, de mettre un terme au principe de l'adossement. Cette disposition signifiait qu'une société d'autoroute ne pouvait plus financer de nouveaux tronçons avec le péage perçu sur les autres et les plus rentables. Les nouvelles sections devaient faire l'objet d'appels d'offres ouverts aux sociétés d'économie mixte, aux sociétés privées et pourraient recevoir une subvention de l'Etat et des collectivités locales.

En clair, cela voulait dire, par exemple, que les ASF (Autoroutes du Sud de la France) si elles emportaient le marché, ne pourraient plus compter sur les profits de ses autres autoroutes (A62, A 63, A64) pour couvrir les déficits éventuels de l'A65. C'est d'ailleurs pour cette même raison qu'est mort le projet d'antenne autoroutière A650 Pau-Oloron.

Trois scénarios à étudier

Les décideurs publics qui n'avaient jusque-là pas vraiment décidé, cherchèrent malgré tout une solution pour relancer l'opération. Ils la trouvèrent en l'an 2000. Cependant, sous la pression des argentiers de Bercy et de quelques protecteurs de l'environnement, ce fut pour imaginer un saucissonnage de l'opération.

La Direction des Routes au ministère de l'Équipement proposa en effet que fussent étudiés trois scénarios pour « une liaison rapide et sûre » -on abandonnait le terme d'autoroute- entre Langon et Pau. C'est donc cette procédure, mise en œuvre pour la première fois -on est vraiment des cobayes-relevant peut-être d'une préoccupation économique mais incohérente dans sa finalité, en même temps que les attermoiments constatés pour régler le problème, qui donnèrent naissance à la « révolte des Béarnais » (2001) regroupés sous la bannière de l'association Béarn Adour Pyrénées.

L'étude de ces trois scénarios n'est certainement pas étrangère aux lenteurs du dossier de l'autoroute Langon-Pau. Il faut savoir en effet

que les quatre groupements d'entreprises (1) qui ont répondu à l'appel d'offres doivent plancher sur ces trois scénarios :

- Autoroute entièrement concédée entre Pau et Langon (142 km),
- Autoroute concédée entre Pau et Aire (43 km), tout le reste de l'itinéraire étant aménagé sur place en 2x2 voies dans le cadre du contrat de plan Etat-Région,
- Autoroute concédée entre Pau et Aire, et entre Captieux et Langon (31km), le reste étant aménagé sur place en 2 x 2 voies.

Unanimité pour le « tout concédé »

Inutile de dire que ce pensum supplémentaire n'est pas de nature à faire progresser rapidement le dossier, d'autant qu'on doute que les sociétés candidates soient enclines à étudier de gaité de cœur des schémas d'où elles seraient exclues, avec des bouts d'autoroute atterrissant dans le « désert landais », au moins pour pas mal de temps. Car en admettant que les sections d'autoroutes soient rapidement construites, au nord de Pau et au sud de Langon, on peut se persuader que la section intermédiaire -aménagement sur place- mettra elle vingt ans à se faire. On voit ce qui se passe, c'est-à-dire presque rien, depuis dix ans, en vallée d'Aspe. Cette inquiétude est d'ailleurs si réelle que tout le monde à l'heure actuelle, au niveau politique, se prononce pour une autoroute entièrement concédée.

Bref, on se serait bien passé de ces études supplémentaires qui freinent un peu plus l'exécution du projet. Comme si les autres procédures réglementaires (débat Bianco, loi Barnier, concertations diverses, enquête d'utilité publique, finalisation des études, réexamen de celles-ci acquisitions des terrains, etc.) ne suffisaient pas à l'alourdir...

Voilà près d'un an maintenant que les quatre groupements de sociétés candidates sont à l'ouvrage et nous ne voyons toujours rien venir. Aucun signe concret sur le terrain. Aucune information nouvelle n'est officiellement donnée. En sorte que les usagers de la liaison Pau-Bordeaux dont on connaît l'impatience sont légitimement en droit de se demander si le dossier de l'autoroute Langon-Pau n'est pas tombé une fois de plus dans les oubliettes.

Décidément, l'expression « perdre du temps » se conjugue ici, à tous les temps : au passé, à l'imparfait

Vers une signature de DUP en 2006

Aux dernières nouvelles, puisées à la meilleure source, le dossier qui se trouve dans les replis obscurs de la Direction des Routes, au ministère de l'Équipement et des Transports -il faut dire que chaque changement de Secrétaire d'Etat se traduit par un coup de frein dans les affaires en cours- poursuit son petit bonhomme de chemin. Lentement, mais sûrement, du moins on l'espère...

Les quatre groupements de sociétés candidates à la concession ayant répondu à l'appel d'offres devraient être en mesure de donner la dernière réponse sur ces scénarios début 2005. A partir de là, la Direction des Routes déterminera son choix et désignera le concessionnaire.

Pour décisive qu'elle soit, cette procédure, n'est finalement pas plus compliquée que celle qui consiste à mettre le projet à l'enquête publique. Tandis que l'administration centrale se penche sur la copie des candidats à la concession, la Direction régionale des Routes à qui le ministère a délégué la maîtrise d'ouvrage prépare cet important document qui doit aboutir à la signature d'une déclaration d'utilité publique (DUP), laquelle doit être validée en dernier ressort par le Conseil d'Etat. Le calendrier actuel indique que cette signature pourrait être obtenue en 2006.

A la suite de quoi, on procédera aux premières acquisitions foncières. Le concessionnaire étant désigné et le scénario arrêté, alors les travaux pourront débuter.

L'espoir d'une autoroute livrée en 2010 est, paraît-il toujours d'actualité...

-surtout-, comme au présent. Puissions-nous ne pas avoir à la conjuguer encore dans le futur !

(1) les quatre groupements d'entreprises en lice :

■ ASF (Autoroutes du Sud de la France) associées à l'espagnol Abertis

■ Eiffage associé à la SANEF (Sté des autoroutes du Nord et de l'Est de la France)

■ Bouygues associé à EGIS

■ L'allemand Bilfinger und Berger associé à Razel et à la SAPRR (Sté des autoroutes de Paris-Rhin-Rhône).



L'autoroute Pau-Langon telle que les usagers la rêvent et espèrent bien l'emprunter à l'horizon 2010.

Vous avez dit : bien parti ? Que non. Patatras ! En 1997, Jean-Claude Gaysot, un homme de culture plus ferroviaire que routière, suspendait les études concernant l'A 65. Exit la Pau-Bordeaux. Personne ne bougea vraiment, à l'exception du Collectif pour la réalisation des infrastructures de communications en Aquitaine (14 décembre 2002), regroupant Aquitains et Aragonais et des socioprofessionnels béarnais du « manifeste du 26 mai 1992 » atta-

Vite la nouvelle liaison Pau-Oloron !

« Oui à La vie ! », disait une banderole tendue. Oui à la vie, grâce... à une nouvelle route entre Pau et Oloron. C'est le message clair, à la fois fervent et impatient, que Béarn Adour Pyrénées entendait faire passer aux usagers, aux élus et aux pouvoirs publics en organisant une nouvelle manifestation sur le terrain, à Gan.

Une bonne trentaine de Bapistes, membres du bureau et des commissions, avec à leur tête le président Jean-Pierre Mariné, tous vêtus de combinaisons blanches et coiffés de casque de chantier, histoire d'être mieux repérés dans la grisaille de ce samedi 7 février 2004, avaient pris position, armés de tracts et d'arguments persuasifs, sur le bord de la RN 134, en pleine traversée de Gan. On a même vu Martine Lignièrres-Cassou, députée, venir soutenir les manifestants de même que Jean-Pierre Urrutia et Michel Boisse, présidents des comités de riverains de Jurançon-Gan et de Haut-de-Gan et le maire de Laroin, M. Soudar qui, depuis, a été élu conseiller général de Jurançon.

A l'administration qui avait érigé tout au long de la RN 134 des silhouettes noires pour attirer l'attention des automobilistes sur les dangers de cette route, BAP répondit cette fois en dressant des silhouettes blanches, symboles de vie, symboles surtout des vies à épargner. Et en fleurissant les noires. BAP s'inquiète en effet des problè-



La distribution de tracts aux automobilistes (photo BAP).



Les silhouettes noires sont fleuries

mes posés par l'inadaptation de la liaison routière entre Pau et Oloron. Un itinéraire dangereusement encombré, notamment entre Jurançon et Gan, périlleux sur les coteaux pour les automobilistes comme pour les riverains, également accidentogène dans les kilomètres souvent saturés entre Herrère et Oloron.

Le seul remède à cette situation qui ne fera qu'empirer dans le futur car il n'y a pas d'aménagement possible sur place, c'est de réaliser une nouvelle route entre les deux villes. Plusieurs années viennent d'être perdues à la suite de l'abandon du projet d'antenne autoroutière A 650. Un espoir se dessine cependant : le gouvernement accepte une formule mixte de route nationale au gabarit européen, sur le tracé de l'A 650. La circulation y sera libre et à

péage sur la portion comportant le tunnel d'Arbus.

Mais il faut faire vite, très vite. Il y va de la vie des automobilistes et également de l'avenir économique de tout le Haut-Béarn.

Pau-Oloron étude et concertation

Quoi de neuf dans le dossier de réalisation de la nouvelle liaison routière Pau-Oloron ? On sait que l'étude d'impact agricole demandée à la Chambre d'agriculture des PA qui avait été stoppée pendant les élections cantonales -on se demande bien pourquoi- va pouvoir reprendre sur tout le secteur concerné par le tracé. On sait aussi que la Direction Départementale de l'Équipement procède à l'heure actuelle à une mise à jour des études déjà réalisées sur le tracé de feu l'antenne autoroutière A650, les volets réglementaires ayant évolué, notamment en ce qui concerne les problèmes environnementaux sur la zone Natura 2000. La DDE va également procéder cette année à une concertation publique sur les onze communes concernées : Lescar, Poey-de-Lescar, Arbus, Artiguelouve, Aubertin Lacommande, Lasseube, Monein, Estiallescq, Escout et Précilhon.

En bref

DDE

Départ de M. Roland CAFFORT

M. Roland CAFFORT vient de quitter ses fonctions de Directeur Départemental de l'Équipement des Pyrénées-Atlantiques. BAP qui a toujours entretenu d'excellentes relations avec lui, ainsi qu'avec ses collaborateurs, lui souhaite une excellente retraite, retraite semi-active qu'il prend avec le titre d'inspecteur général des Ponts & Chaussées. BAP souhaite la bienvenue à son successeur M. Frédéric DUPIN, qui arrive de Bordeaux où il occupait les fonctions de Directeur Délégué à la Direction Départementale de l'Équipement de la Gironde.



Les silhouettes blanches disent oui à la vie (photo BAP).

La déviation d'Aire en bonne -double- voie

Ce n'est pas encore, bien sûr, l'autoroute Langon-Pau. Mais la déviation d'Aire-sur-l'Adour constitue un maillon essentiel sur l'itinéraire entre la capitale du Béarn et la métropole régionale, qu'apprécieront à sa vraie valeur les usagers, lorsqu'elle leur sera livrée fin 2006 et au plus tard, dans sa totalité, en 2008.

Le goulet d'étranglement aturin, incontournable à l'heure actuelle, aurait dû sauter depuis longtemps. Tout laisse croire qu'il pourrait ne plus exister dans deux ans, si rien ne vient contrarier le chantier. C'est ce qu'a pu vérifier, sur le terrain, récemment, sous la conduite d'un ingénieur de la DDE des Landes, une délégation de BAP comprenant des membres du bureau et de la commission A65.

Les travaux, en effet, paraissent en bonne voie.



Jean Tuquet, Robert Cahors, Robert Paillasa, Sandrine Taris, Josette Journaux, suivent sur le plan les explications de Pierre Salibartan. (photos BAP).

Au moins en ce qui concerne le plus gros morceau : la traversée de l'Adour, à l'ouest d'Aire. Le pont enjambant le fleuve est bien avancé puisque les tabliers de cet ouvrage, conçu selon une technique mixte d'acier et de béton, seront terminés, l'un fin juillet, l'autre en septembre, par le groupement d'entreprises Mas-Guintoli, adjudicataire du marché.

Dans le temps où l'on termine ce grand pont avec les terrassements, qui sont en cours, pour l'accès au tablier, d'autres travaux se déroulent à quelques kilomètres de là, plus au sud, à proximité de la retenue d'eau du Broussau, pour la réalisation d'un pont permettant le passage sous la future autoroute de la RD 2 reliant Aire à Geaune. Le premier tablier de ce pont sera coulé à la mi-mai.

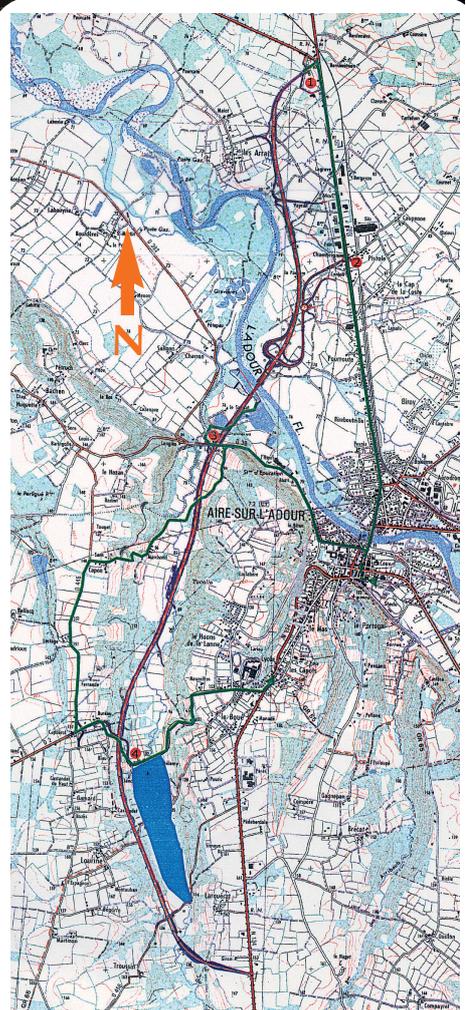
Restera à construire la chaussée de la première tranche de la déviation elle-même. L'analyse des plis de l'appel d'offres est en cours. Les travaux débiteront à la fin de l'année. Ils dureront 18 mois.



Les deux tabliers du pont sur l'Adour seront achevés en septembre (photo BAP).

Finie en 2008 ?

- ✓ Le pont franchissant l'Adour est constitué de deux tabliers indépendants de 10,70 m de large.
- ✓ L'ouvrage au total fait 148 m de long car en plus du fleuve il enjambe une ancienne zone de gravière considérée aujourd'hui comme indispensable pour les oiseaux.
- ✓ Coût de ce pont : 5,2 millions d'euros, soit près de 35 MF.
- ✓ La déviation d'Aire est financée dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 par l'Etat, la Région et les collectivités locales. Coût total : 64,5 millions d'euros.
- ✓ La déviation d'Aire (2x2voies) fera 10 km au total. La première tranche, terminée fin 2006, est longue de 7 km. Elle va de l'embranchement à la RN 134 au sud à un échangeur au nord de l'Adour permettant de rejoindre la RN 134 au niveau du garage Citroën. Totalement terminée en 2008, la déviation sera connectée au carrefour du Tréma, à l'embranchement de la route de Mont-de-Marsan (voir plan).



Notre plan montre, en gros traits rouges, le tracé de la déviation d'Aire, à l'ouest de la ville (document DDE des Landes).

Vallée d'Aspe : un tunnel de plus

En vallée d'Aspe, les usagers circulant sur la RN 134 ne doivent pas espérer trouver, dans un futur proche, des améliorations importantes, susceptibles de leur apporter un confort de conduite et plus de sécurité. Pourtant des travaux se réalisent :

■ Ainsi, vient-on de terminer le recalibrage du virage du Marbre et la suppression de deux maisons au pont Suzon, travaux de sécurité

inscrits dans la petite enveloppe proposée par Gilles de Robien lors de l'inauguration du tunnel du Somport.

■ Au nord de Bedous, se poursuivent les travaux de raccordement de la route enjambant le nouveau pont-tunnel de la voie de chemin de fer. Ces travaux, d'un montant de 700 000 euros, consistent plus à sauvegarder l'ouvrage de la SNCF qu'à améliorer la route.

■ Pour poursuivre la déviation de Bedous, seulement réalisée dans la partie nord, vont débiter en juin les travaux de percement du petit tunnel sous le mont d'Osse qui coûtera la

bagatelle de 6,5 millions d'euros. 18 mois seront nécessaires pour réaliser cet ouvrage.

■ Toujours dans le cadre de la déviation de Bedous, débiteront en juin les travaux de construction d'un pont enjambant le gave, lesquels dureront un an. Coût de l'opération : 3,3 millions d'euros.

■ Au sud d'Urdos, s'achèvent des travaux de consolidation de la route.

La Traversée centrale des Pyrénées en question

Il ne s'agissait pas de se prononcer pour ou contre le projet de Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) au moyen d'un tunnel ferroviaire. En organisant un dîner-débat sur ce thème, dans la salle Navarre du Parc des Expositions de Pau, le 30 janvier dernier, la commission communication de BAP souhaitait simplement permettre à ses adhérents de s'informer sur une opération dont les retombées diverses, économiques, sociales et environnementales seront considérables pour toute notre région, si elle se réalise un jour.

Pour aborder ce sujet, BAP avait fait appel à trois intervenants de qualité. Le premier, Jean Hourcade, expert international en transports, qui connaît bien les problèmes ferroviaires à l'échelle européenne, situa les difficultés de transport de fret dans le contexte géographique difficile des Pyrénées, véritable mur imperméable qu'on ne traverse bien qu'aux extrémités. Il n'eut pas de peine à démontrer qu'avec bientôt 20 000 poids lourds -30 000 en 2020- traversant quotidiennement la frontière, on allait atteindre et dépasser le seuil d'encombrement des routes et autoroutes. D'où l'idée de réaliser une traversée ferroviaire des Pyrénées comparable à celles du Brenner entre l'Italie et l'Autriche ou du Saint-Gothard entre l'Italie et la Suisse.

Le second intervenant, Antonio Sierra, directeur gérant de Fundacion Transpirenaica à Saragosse, expliqua pourquoi le

gouvernement et des décideurs économiques d'Aragon penchaient pour une traversée des Pyrénées au moyen d'un tunnel à grand gabarit susceptible de supporter un trafic minimum de 30 millions de tonnes de marchandises par an. Les études menées jusque-là par les Aragonais en parallèle avec les responsables de Midi-Pyrénées, montrent que le meilleur tracé pour la ligne à créer irait de Huesca à la région de Tarbes-Pau, en passant sous le Vignemale grâce à un tunnel à basse altitude de 42 km de long.

Le troisième à prendre la parole fut Michel Marchal, président du comité de promotion de la TCP. Lui aussi redoute un effet de percolation qui fera « **que ça explose- ra de partout** ». Et qu'il y aura un drame écologique. Le comité en question, faisant valoir sa voix citoyenne, n'est pas opposé à une traversée Biescas-Pierrefitte-Nestalas mais ne milite pas nécessairement pour un itinéraire dans la vallée du Lavedan - où des oppositions se manifestent. Ce qu'il déplore surtout, c'est que l'Etat français freine des quatre fers sur ce projet, alors que la Commission européenne y est très favorable ainsi que les Régions Aragon, Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Une longue et passionnante discussion s'instaura ensuite entre les convives qui étaient près de cent et les intervenants sur tous les problèmes posés par ce projet qui n'est encore qu'à l'état d'ébauche dans les cartons et dont la réalisation ne demandera pas moins de



Jean Hourcade montre les schémas de trafics transpyrénéens.

vingt ans, dès l'instant où les Etats auront décidé de passer à l'acte.

A l'heure de conclure Jean-Pierre Mariné se montra convaincu que « **si on ne fait rien on court au-devant d'une véritable catastrophe, d'un engorgement des routes ou de la mort d'une partie importante de l'économie** ».

Le président de BAP pense que là où il y a du passage il y a de la vie, au corps défendant de quelques-uns.

« **Le développement de la Catalogne et du Pays Basque Espagnol n'est pas dû à je ne sais quelle chance tombée du ciel, mais parce qu'ils sont un lieu de passage obligé, tout autour duquel s'est construite une économie** ».

« **Le combat que nous menons sera long** », estime Jean-Pierre Mariné qui cita pour finir l'exemple de pugnacité montré par Antonio Tomé et Hubert Buchou, les deux « pères » du tunnel du Somport, lesquels ont confié, après coup, que s'ils avaient parlé au départ du financement de l'ouvrage, ils ne l'auraient jamais fait...



Près de 100 personnes assistaient à ce dîner-débat (photo BAP).

PUBLICATION

« Le Tunnel du Somport » est en vente

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 retrace, dans le détail, tous les événements, toutes les péripéties, les drames, les manifestations pour ou contre, les incidents, les procès et les anecdotes qui ont marqué les quatorze années qui ont été nécessaires pour concevoir et construire cet ouvrage international très controversé, mais considéré aujourd'hui comme l'un des plus beaux d'Europe.

Ce travail 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 8 600 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.

On peut se procurer ce dossier - au prix de 20 € - dans les librairies Tonnet et des Pyrénées, à Pau, la maison de la presse à Oloron ainsi que la librairie d'Aspe à Bedous ainsi qu'au siège de BAP, 21, rue Louis Barthou, à PAU.



Guy Roblin, animateur de la commission ferroviaire

Depuis maintenant plusieurs semaines, Guy Roblin, ancien directeur de la BNP, a repris, avec une énergie communicative, le flambeau de la commission ferroviaire de BAP qui était éteint depuis quelques mois. Avec une douzaine de personnes, experts ferroviaires ou citoyens passionnés par les questions du rail, il réfléchit aux problématiques souvent très complexes qui se posent dans ce domaine incontournable des infrastructures dans notre région.

Quels principes guident la nouvelle commission ferroviaire dans sa réflexion et dans son action ?

Réflexion, communication, action sont nos trois principes de base :

- En ce qui concerne la réflexion, il s'agit maintenant de mesurer les besoins réels de notre département ; de planifier les objectifs sous forme de diagrammes pour mieux contrôler les projets ; de dégager les priorités sur le réseau, le trafic voyageurs et le fret.
- En matière de communication il faut maintenir les contacts avec les décideurs, avec les partenaires Espagnols, avec nos voisins Pyrénéens et les usagers pour enrichir notre information et nos synthèses.
- Enfin au niveau de l'action nous devons mobiliser BAP pour nous faire entendre et, si besoin est, entreprendre des actions de sensibilisation ciblées et médiatisées.

Sous quel angle abordez-vous le problème délicat, et loin en tout cas d'être résolu, de la ligne Pau-Canfranc ?

Il y a eu tellement de positions intolérantes et partisans qu'il est indispensable maintenant d'agir avec calme et dans un esprit œcuménique. Au-delà de l'impéritie de ceux, décideurs techniques et politiques, qui n'ont pas réussi à trouver une solution, difficile il est vrai, en raison des coûts exorbitants qu'impliquent toute restauration moderne de ligne existante ou toute réalisation de ligne nouvelle, il faut réunir autour de la table tous les hommes efficaces du privé et du public en Aragon et en Béarn pour mettre en œuvre une solution neuve et réaliste qui s'appuie sur les besoins des usagers d'aujourd'hui et y répondre dans un contexte régional et transfrontalier.

Quel regard portez-vous sur le projet encore incertain, mais sans doute indispensable, de la traversée centrale des Pyrénées ?

Après le problème béarno-aragonais et régional, c'est celui de l'avenir des transports de l'Europe et,



Guy Roblin a remis sur les rails le dossier ferroviaire (photo BAP).

au-delà, de l'Afrique qui est soulevé. Le gouvernement français a le devoir impérieux de se prononcer sans ambiguïté en même temps qu'il doit le faire pour le sillon Sud- Europe-Atlantique. Qu'il s'agisse de la Traversée Centrale des Pyrénées, du sillon Sud-Europe-Atlantique, ou de toute autre liaison avec l'Espagne, nous attendons une prise de position sérieuse de nos décideurs techniques et politiques et nous agissons ensuite en conséquence.

Le député de Huesca, secrétaire d'Etat aux infrastructures

Il n'est pas inintéressant de savoir que les changements politiques intervenus chez nos voisins espagnols se traduisent, dans la composition du gouvernement, par la nomination du député (PSOE) de Huesca, Victor Morlan-Gracia, aux hautes fonctions de Secrétaire d'Etat aux infrastructures et à la planification, au côté de Mme Magdalena Alvarez-Arza, ministre de Fomento (Equipement). Le parlementaire aragonais qui est un ami de Marcelino Iglesias, président du gouvernement d'Aragon, et appartient donc à la même famille politique, aurait l'intention de multiplier les contacts avec la France pour faire progresser les projets d'infrastructures transpyrénéennes. Par ailleurs, BAP se réjouit de savoir que Juan Angel Mairal, membre du cabinet de Marcelino Iglesias, que l'on connaît bien à Pau puisqu'il est souvent venu s'entretenir des questions d'infrastructures avec notre association vient d'être nommé au secrétariat d'Etat aux infrastructures à Madrid.

Somport : trafic stable

Les derniers chiffres de trafic relevés par la DDE montrent qu'il n'y a pas d'augmentation de trafic, au contraire, dans le tunnel du Somport. En décembre 2003, on dénombrait 802 véhicules/jour (682 automobiles et 120 camions) et en mars 2004, 796 véhicules/jour (649 automobiles et 147 poids lourds). A titre de comparaison, on rappellera qu'on y a enregistré, en octobre 2003, 1062 véhicules/jour (860 automobiles et 202 camions). La diminution du trafic poids lourds tient à la nature des produits saisonniers transportés (maïs, fourrage, légumes, etc.).

En ce qui concerne le trafic au col du Somport, il a été relativement fort en février 2004 : 938 véhicules/jour (883 automobiles et 55 camions), en raison principalement de la fréquentation de la station de ski du Somport par les Espagnols.

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

Code postal Ville

Tél E-mail

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

- de 15 euros pour les particuliers
- de 30 euros pour les associations
- de 150 euros pour les entreprises

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

© cerpic 05.59.14.01.40 - 4126

Ce bulletin N° 12 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé par un comité de rédaction composé des membres de la commission Communication : Jean-Michel Guillot (animateur), Christian Bombédiac, Philippe Debecq, Henri Deries, Josette Journaux, Gabriel Loudet, Robert Paillassa.