



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

Entretien avec Marcelino Iglesias

« Le sommet aura une incidence particulière sur les communications »

Marcelino Iglesias, président du gouvernement autonome d'Aragon, est persuadé que le sommet franco-espagnol qu'il accueille à Saragosse aura une influence positive sur le destin des infrastructures de communication transpyrénéennes. En avant-première de cet événement politique, il nous confie, à l'occasion d'un entretien exclusif, ses espoirs dans l'avenir de la liaison routière Saragosse-Somport-Bordeaux mais aussi de la Traversée centrale des Pyrénées par le fer et de la liaison Pau-Canfranc.

Lundi 6 et mardi 7 décembre 2004, Jacques Chirac, président de la République française et José Luis Rodríguez Zapatero, premier ministre espagnol, se retrouvent à Saragosse, avec quelques-uns des principaux ministres de leur gouvernement respectif pour débattre des relations entre la France et l'Espagne.

Au-delà des questions traditionnelles de coopérations transfrontalières, comme par exemple celles liées à la lutte contre le terrorisme, les deux chefs d'Etat ne pourront pas ne pas aborder cette fois, en présence des élus des gouvernements autonomes et des collectivités territoriales riveraines des Pyrénées, des difficiles problèmes d'infrastructures de communication transpyrénéennes.

L'association Béarn Adour Pyrénées, parce qu'elle vit chaque jour au cœur de cette question, est donc vivement intéressée par le résultat des conversations qui se tiendront à l'occasion de ce sommet. Désireux de savoir comment de leur côté, dans quel état d'esprit nos amis aragonais abordaient ce sommet franco-espagnol et ce qu'ils en attendaient, BAP a donc posé, en prologue aux discussions, six questions à Marcelino Iglesias (PSOE), président du gouvernement autonome d'Aragon.

Voici les réponses qu'il a bien voulu nous faire.



Marcelino Iglesias : « il faut perméabiliser les Pyrénées ».
(Photo : Miguel Angel Latorre)

BAP - Nous supposons que, dans votre propos d'accueil des chefs d'Etat et de gouvernement de nos deux pays, le 6 décembre, vous aborderez le chapitre des infrastructures de communications transfrontalières. On sait que ce sujet vous est d'autant plus sensible qu'il est vital pour l'Aragon. Qu'allez-vous leur dire personnellement, si l'occasion vous en est donnée ?

Marcelino Iglesias : « Les Pyrénées restent la seule frontière naturelle dans l'Union européenne, et une fois la « perméabilisation » des Alpes terminée, la France tournera

son regard vers les Pyrénées. Nous sommes l'un des principaux clients de la France et cet intérêt économique changera les choses. Les deux passages routiers qui sont actuellement opérationnels aux deux extrémités de la chaîne des Pyrénées sont saturés et engendrent un grave problème aussi bien de sécurité qu'environnemental. Il s'ensuit qu'il est nécessaire de se poser la question de la « perméabilisation » des Pyrénées ».

BAP - La France n'a pas de problèmes pour communiquer avec toutes les autres régions d'Europe, au nord comme à l'est. Nous avons le sentiment, en Béarn, parce que nous sommes, nous aussi, dans une région transfrontalière qui souffre d'un réel désenclavement, que les dirigeants français n'ont pas vraiment conscience des problèmes qui sont les vôtres pour franchir les Pyrénées. Selon vous, est-ce que M. Zapatero et la ministre des Transports, Mme Alvarez Arza vont soulever ce point de vue lors du sommet des 6 et 7 décembre ?

Marcelino Iglesias : « En diplomatie, les gestes sont très importants. Et le fait que les Présidents Chirac et Zapatero aient décidé que le sommet se déroulerait à Saragosse est, je crois, un geste très clair de

Le sommet de l'espoir

Parce que les difficultés budgétaires les contraignent à adopter un profil bas, nos gouvernements hexagonaux ne nous proposent guère, depuis quelque temps, d'information très concrète susceptible de véritablement nous réjouir.

L'électrocardiogramme des projets d'infrastructures toutefois n'est pas si plat. Avec un œil exercé on peut arriver à distinguer quelques frémissements : le dossier de la Pau-Bordeaux suit son cours et l'on se penche de façon assez active sur la Pau-Oloron. Gilles de Robien vient par ailleurs de confier au député Jean Lassalle qu'il n'y avait pas de blocage de crédits pour la vallée d'Aspe.

Les tracas financiers, visibles à tous les stades de la politique française, ne nous confortent cependant pas dans l'idée que toutes les opérations routières nous concernant, pourtant prioritaires, de Langon au Somport, vont connaître de formidables accélérations. Aussi en sommes-nous réduits à penser que les progrès les plus palpables, pour nous, ne peuvent venir désormais, que de la « pression » que les Espagnols peuvent faire porter sur nos dirigeants. En souhaitant qu'elle soit aussi forte que celle que les All-Blacks ont imposée au quinze tricolore...

Le sommet franco-espagnol qui se tient les 6 et 7 décembre à Saragosse est donc, sans aucun doute, dans le paysage politique et médiatique de nos deux pays, le premier événement important depuis plusieurs mois.

Tout le monde, tras los montes, souhaite que le gouvernement français se débouonne pour ouvrir plus largement les portes pyrénéennes, qu'elles soient routières – presque tout reste à faire en vallée d'Aspe – ou ferroviaire. Parce que Jacques Chirac entretient certainement de meilleurs rapports avec José Luis Zapatero qu'avec José Aznar, parce que par ailleurs les Espagnols ont un besoin vital de sortir plus commodément de leur péninsule et qu'à cet égard les Aragonais et notamment Marcelino Iglesias, proche politiquement de son premier ministre, ont une pleine malle d'arguments à faire valoir, ce sommet pourrait alors déclencher quelques déclics concrets.

C'est en tout cas notre espérance. Mais seul l'avenir nous dira si ce sommet s'inscrit positivement dans les annales de la longue histoire de notre désenclavement.

L'entretien avec le Président du gouvernement d'Aragon

pari sur cet espace géographique. Le sommet aura une incidence particulière sur les communications le long des Pyrénées et je suis convaincu qu'il y aura un changement à partir de ce moment ».

BAP - Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut transférer sur le rail une bonne partie du trafic des marchandises transitant par la route. Or, si la Commission européenne y est plutôt favorable, le gouvernement français n'a guère manifesté d'enthousiasme jusqu'à présent pour la Traversée centrale des Pyrénées au moyen d'un tunnel à basse altitude. De surcroît, le projet d'itinéraire sous le Vignemale qui a votre préférence, rencontre une forte opposition dans la vallée du Lavedan, de Pierrefitte-Nestalas à Lourdes. Quelles idées pensez-vous développer pour convaincre les responsables politiques français de l'impérieuse nécessité de cet ouvrage. Et quelle échéance raisonnable fixeriez-vous pour sa réalisation et sa mise en service ?

Marcelino Iglesias : « L'Aragon ne défend pas un tracé définitif. Il est vrai que la seule étude réalisée à ce jour par le Gouvernement d'Aragon désigne le tracé sous le Vignemale comme idéal mais cela ne veut pas dire que nous appuierons seulement ce tracé. Nous considérons que, au vu de la sensibilité particulière des Pyrénées et de l'espace réduit dont il est question, un train traversant le massif par un tunnel à basse altitude est la meilleure solution pour éviter les problèmes occasionnés par le transport de marchandises par la route. Je crois que là-dessus nous sommes tous d'accord, aussi bien les forces politiques françaises et espagnoles que les groupes écologistes. Maintenant nous allons essayer de définir des tracés - nous défendons en Espagne qu'ils partent de Saragosse - et de fixer un calendrier de réalisation. C'est une construction à moyen terme qui ne sera pas opérationnelle avant 15 à 20 ans ».

« La TCP et Pau-Canfranc sont complémentaires »

BAP - Vous ne manquez jamais une occasion de dire qu'il faudrait également remettre en service la ligne Pau-Saragosse par Canfranc. En France, il n'y a guère que le président de l'Aquitaine, Alain Rousset, à déclarer publiquement qu'il croit à la viabilité de cette

ligne. Sous réserve du résultat d'études complémentaires, le ministre des Transports et la SNCF ne pensent pas que cette ligne serait rentable et résoudrait utilement, en tout cas, la problématique du ferroutage à travers la chaîne des Pyrénées. Quels arguments opposez-vous à cette attitude de renoncement ?

Marcelino Iglesias - « La liaison ferroviaire Pau-Canfranc et le tunnel à basse altitude (TCP) sont totalement complémentaires. Nous demandons comme Alain Rousset, président du Conseil régional d'Aquitaine que le Pau-



C'était lors de l'inauguration du tunnel du Somport, le 17 janvier 2003. Le président Marcelino Iglesias - à droite sur la photo - n'était pas un des moins heureux de l'ouverture de l'ouvrage, également consacré, à ses côtés, par Gilles de Robien, Loyola de Palacio et Jean-Jacques Lasserre (photo BAP).

Canfranc soit réouvert dans la peine trois ans et il commencerait ainsi à résoudre quelques problèmes de trafic de marchandises. Une grande partie de ce tracé servirait en plus pour la ligne qui empruntera le tunnel à basse altitude. Nous considérons également que les deux ouvrages, en plus d'être compatibles, sont complémentaires. L'Aragon et l'Espagne vont insister sur la mise en place immédiate du Pau-Canfranc comme démarche préalable au début des travaux du tunnel à basse altitude lequel, complété par le transport maritime, est la seule solution viable à moyen terme pour le trafic de marchandises entre l'Espagne, le Portugal et la France ».

BAP - En donnant la priorité au ferroviaire, dans les projets d'infrastructures à développer, ne risquez-vous pas de voir nos gouvernements se désintéresser de la priorité que constitue l'aménagement de l'axe routier E7 Pau-Saragosse par le tunnel du Somport et qui a pris, en France, un retard considérable, inadmissible, scandaleux, notamment en vallée d'Aspe ? Ne pensez-vous pas qu'il

faudrait que vous fassiez aussi pression sur les autorités de notre pays comme nous le faisons à notre niveau pour qu'elles accélèrent les indispensables travaux d'aménagement de la RN 134 ?

Marcelino Iglesias : « Il est vrai qu'en Espagne, nous avons avancé plus vite qu'en France pour l'amélioration des accès au Tunnel du Somport. Nous avons déjà une 2x2 voies jusqu'à Nueño (un peu plus loin après Huesca) et en 2005 nous commencerons les travaux sur le tronçon entre Nueño et Jaca. En même temps s'effectueront les premières études entre Jaca et Canfranc. Nous avons

de façon immédiate. Cette autoroute nous rapprochera considérablement et améliorera les relations économiques et culturelles entre nos deux régions. Il est prévu qu'elle entre en service entre 2008 et 2010. La France a également annoncé qu'elle améliorerait de façon urgente le tracé entre Oloron et Le Somport ».

BAP - Récemment, à Barcelone, l'Aragon a signé avec la Catalogne, les Baléares, le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, l'acte fondateur de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée. Cela signifie-t-il que l'Aragon, déçu peut-être par l'attitude attentiste des pouvoirs publics français du côté atlantique, privilégiera désormais ses relations avec les régions de la façade méditerranéenne et délaissera les régions océaniques ?

Marcelino Iglesias : « Nous voulons être dans toutes les instances où peuvent s'exprimer les régions. Nous participons depuis plus de vingt ans à la Communauté de Travail des Pyrénées où nous entretenons avec l'Aquitaine une harmonie extraordinaire. Pendant ces années nous avons donné une grande impulsion à cette Eurorégion. Nous venons de constituer l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée et en Espagne, nous sommes en train de travailler sur la création de l'Eurorégion de la Vallée de l'Ebre. Elles sont toutes compatibles. L'Aragon se situe à la croisée de ces trois axes et a pour vocation d'en être l'articulation ».

Tunnel du Somport Chute du trafic sauf en septembre

Le trafic ne s'est pas accru cette année dans le tunnel routier du Somport. En avril le trafic a baissé de 20 % et de 16 % en mai. Baisse également en juin (-12 %) en juillet (-7 %) en août (-11 %). Il faut arriver en septembre pour retrouver un trafic égal à celui de l'an passé (1057 véhicules/jour dont 201 poids lourds en 2004 contre 1066 véhicules/jour dont 204 poids lourds en septembre 2003). Cette baisse pourrait s'expliquer par deux facteurs : un moindre trafic de camions dû au transport de fourrage, important en 2003 en raison de la sécheresse et au fait que le phénomène de curiosité n'a pas joué de la même manière pour les automobilistes. Mais il en est deux autres qui ont joué un rôle dissuasif pour la fréquentation de l'ouvrage : l'intensification de la présence répressive des gendarmes peu appréciée semble-t-il des routiers et enfin l'abandon de l'itinéraire par un certain nombre de camionneurs espagnols, motivé par l'inadaptation et la dangerosité de la route.

ENTREPRISES

BAP remercie les entreprises suivantes pour leur soutien

KNAUF INSULATION

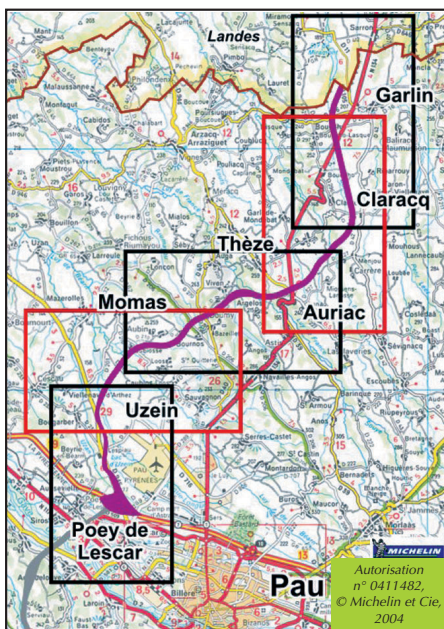
Matériaux pour l'isolation,
route de Mourenx à Artix
www.knaufinsulation.fr

Héliantis

Informatique et réseaux
Technopôle HélioParc
2, av Pierre Angot - 64053 Pau Cedex 9
www.heliantis.fr

La première copie des candidats remise le 10 janvier

Que de temps perdu ! nous exclamions-nous dans le dernier bulletin en évoquant les lenteurs du dossier de réalisation de l'autoroute A 65 Pau-Bordeaux. Le temps passe et les lenteurs perdurent, comme s'il était établi une fois pour toutes que les procédures administratives et techniques mises en œuvre avec le feu vert des politiques -lequel demeure toujours le plus difficile à obtenir- n'avaient été codifiées que pour nous faire perdre patience ou pour retarder l'échéance... financière.



Voici la carte de l'autoroute A65 en Béarn visible sur le site internet de la DDE. Il suffit de cliquer sur chaque rectangle pour voir la localisation précise de la bande des 300 m.

Il est vrai qu'aujourd'hui toutes les précautions sont prises -un peu trop parfois- pour essayer d'aller dans le sens du poil des citoyens concernés. On ne passe plus en force et l'on multiplie les concertations pour expliquer ce que l'on va faire. La pédagogie n'a jamais fait de mal, au contraire. Mais il faut se rendre à l'évidence : on met deux ou trois fois plus de temps en France qu'en Espagne pour faire évoluer les dossiers.

Alors aujourd'hui, où en est-on de la Pau-Bordeaux ? L'affaire avance, nous assure-t-on dans les sphères autorisées de l'Équipement. L'appel d'offres de la phase 1 est en cours. On rappellera que les quatre groupements candidats à la concession planchent depuis le 26 juillet dernier sur trois scénarios possibles :
1 - Tout l'itinéraire concédé de Langon à Pau (143 km), scénario souhaité par tout le monde
2 - Concession de Pau à Aire-sur-l'Adour (43 km), puis aménagement de la route nationale actuelle à 2x2 voies jusqu'à Langon
3 - Concession de Pau à Aire, et de Captieux à Langon (31 km) et aménagement sur place pour le reste de l'itinéraire

Les collectivités consultées

Les groupements doivent analyser et comparer les trois variantes avec des esquisses sur les trafics, éléments importants, on s'en doute, pour discuter ensuite du plan de financement. Les quatre groupements doivent remettre leur copie le 10 janvier 2005 à la direction des routes. Celle-ci examinera leurs offres, les évaluera, consultera les collectivités concernées et établira un scénario de concession définitif en lançant en parallèle l'enquête publique et l'appel d'offres pour la deuxième phase. Cela demandera quatre mois.

A la suite de quoi, les quatre groupements candidats disposeront de trois mois pour présenter une offre de base technique et financière détaillée à partir du scénario de concession sélectionné.

La dernière étape verra le ministère et le maître d'ouvrage (la direction régionale de l'Équipement) engager les négociations sur le projet de convention de concession avec le ou les candidats retenus à l'issue de l'examen des offres par la commission consultative. Rien de plus simple comme on le voit... Étonnons-nous après cela qu'il faille de longs mois pour accoucher du projet et commencer à voir les premiers coups de pioches, sans doute après la déclaration d'enquête d'utilité publique qui doit intervenir en 2006.

L'AFIT aidera l'A65

C'est Patrick Parisé, directeur de Routes au ministère de l'Équipement et des transports qui vient de l'annoncer : le décret portant création de l'AFIT (Agence pour le financement des infrastructures de transport) vient d'être signé par les ministres concernés. Cette agence créée sous la forme d'un établissement public à caractère administratif, gérée par des représentants de l'État, des élus nationaux et locaux ainsi que des personnalités qualifiées, bénéficiera de dotations de l'État, de redevances domaniales et de dividendes autoroutiers. Pour son premier exercice, en 2005, l'AFIT disposera de 635 millions d'euros, dont 200 millions en dotation de capital. « Elle devrait pouvoir mobiliser 7,5 milliards d'ici à 2012 susceptibles de financer 20 milliards de travaux » explique Routes et Services. Elle sera sollicitée pour financer la subvention d'équilibre que l'État doit apporter aux nouveaux projets d'autoroutiers, notamment l'autoroute A65 Pau-Langon. Voilà qui nous intéresse.

DES ADRESSES UTILES SUR INTERNET

Pour tous savoir sur l'actualité concernant les problèmes liés aux opérations d'infrastructures concernant notre région, allez sur le site de BAP suivant -dont certaines rubriques, notamment les dossiers, vont être prochainement mis à jour :

www.bap-europe.com/bap_actualites.htm

Si vous voulez en savoir plus sur certains projets à l'étude par l'Équipement par exemple, allez sur les sites suivants. En cliquant sur les rectangles qui matérialisent certains secteurs vous obtiendrez un agrandissement de la carte et pourrez voir avec exactitude à quoi correspond la bande des 300 m.

Autoroute Pau-Bordeaux

www.pyrenees-atlantiques.equipement.gouv.fr/12infrastructures/12projetroute/projets.htm#a65

Nouvelle liaison Pau-Oloron

www.pyrenees-atlantiques.equipement.gouv.fr/12infrastructures/12projetroute/projets.htm#pauoloron

Contournement d'Oloron

www.pyrenees-atlantiques.equipement.gouv.fr/12infrastructures/12projetroute/dev-oloron/present-dev-oloron.htm

Les projets ferroviaires en Aquitaine

www.rff.fr/pages/projets/ficheregion.asp?lg=fr&code=2

LGV Sud Europe Atlantique

www.lgvsudeuropeatlantique.org/index.php?page=RFFLayout

Traversée Centrale des Pyrénées

www.transpirenaica.org/

Les projets ferroviaires dans le Grand Sud Ouest

www.eurosud-transport.asso.fr/

C'est plutôt le consensus

Le projet de nouvelle liaison routière entre Pau et Oloron proposé par l'ingénieur général des Ponts-et-Chaussées Jean-Pierre Forgerit a été mis sur la table de la concertation afin que le public puisse donner son avis. Avant de s'embarquer dans cette nouvelle aventure, l'administration, prudente, prend le pouls des populations.

Cette phase de concertation, conduite

urbain de celui de transit. Il faut savoir qu'à l'heure actuelle, la RN 134 au sud de Pau, en direction de Gan, reçoit la bagatelle de 20 000 véhicules/jour. En 2020, il y en aura 30 000. La route sera totalement saturée et donc la situation catastrophique. Vouloir l'aménager sur place conduirait à sacrifier 400 maisons et coûterait entre 150 et 200 millions d'euros, soit autant que l'argent public à investir dans la nouvelle route (estimée avec la part prise par le concessionnaire sur une partie de l'itinéraire, au total à 330 millions d'euros). Et cela ne résoudrait pas le problème... Sans parler des contraintes de réalisation !

Le prix du péage en question

Les études portant sur la fréquentation du nouvel itinéraire entre le lieu-dit Gabarn et Poey-de-Lescar prévoient un trafic de 10 000 véhicules/jour et un gain de temps important pour les automobilistes se rendant dans l'ouest de l'agglomération paloise où est concentrée la plus grande partie des activités économiques, ainsi qu'à l'aéroport Pau-Pyrénées et bien sûr aux autoroutes Langon-Bordeaux et Toulouse-Bayonne.



Hervé Lucbéreilh, maire d'Oloron, exprime sa confiance dans le projet à Frédéric Dupin DDE. (Photo BAP)

par le directeur départemental de l'Équipement (DDE) Frédéric Dupin et ses collaborateurs a donné lieu à quatre réunions publiques au cours desquelles chacun a pu prendre connaissance du projet. Les deux premières tenues à Artiguelouve et Lasseube en présence de quelques dizaines de personnes ont donné lieu à des interrogations souvent sceptiques et même parfois musclées de la part de certains riverains touchés personnellement par l'ouvrage et qui estiment celui-ci inutile.

Les responsables de la DDE, n'ont eu de cesse de répéter que le nouvel itinéraire permettra de séparer le trafic



Voici la carte de la nouvelle route Pau-Oloron. L'itinéraire en bleu (au nord de Lacommande) sera concédé

Les réunions tenues à Pau et Oloron ont été nettement plus consensuelles. De nombreuses voix se sont élevées pour approuver, à quelques détails près, le projet de la nouvelle liaison Pau-Oloron : la députée Martine Lignières Cassou, René Lahillonne premier adjoint au maire de Jurançon, Hervé Lucbéreilh, maire d'Oloron, Jean-Pierre Domecq, conseiller général d'Oloron Est, Michel Maumus, conseiller général de Lasseube, Xavier Ceyrac, PDG de PCC à Ogeu et Jean-Pierre Mariné, président de BAP pour ne citer que les plus

connus. Les observations les plus critiques portent sur le prix du péage (3 €) ce qui pourrait handicaper durement les usagers béarnais et sur les délais nécessaires à l'étude et à l'exécution de cette opération. Sans parler des problèmes de financement...

Et maintenant que va-t-il se passer ? La DDE maître d'ouvrage va faire le bilan de cette concertation et le transmettra au préfet qui le communiquera à son tour aux collectivités concernées, communes, communautés de communes, conseil général et conseil régional, lesquelles rendront leur avis. La synthèse qui en sera tirée sera communiquée à la direction des Routes au ministère. Alors, sans doute évoquera-t-on les questions liées au financement de cette route, tandis que se poursuivront les études d'avant-projet sommaire puis l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. C'est dire si nous allons avoir l'occasion de traiter souvent de ce sujet !



BAP : « que ce projet se concrétise vite »



Jean-Pierre Mariné dit pourquoi cette nouvelle liaison est essentielle. (Photo BAP)

BAP a fait la déclaration suivante à l'occasion de la concertation : « Notre association tient à exprimer, clairement, le sentiment de tous ceux qui se préoccupent, avec conscience, de l'avenir de notre région, à commencer par ceux, chefs d'entreprise, artisans, salariés de tous horizons, agriculteurs, étudiants qui sont les éléments essentiels à la base de son économie et de sa prospérité. BAP se préoccupe beaucoup du sort des générations de demain.

Cette liaison entre Pau et Oloron est vitale. BAP dès le départ a affirmé haut et fort la nécessité de réaliser l'autoroute qui était programmée

depuis 1992. Nous avons longuement réfléchi, nous avons beaucoup consulté et nous nous sommes finalement rangés à l'option qui nous est présentée à l'heure actuelle et que nous approuvons parce qu'elle nous apparaît, à quelques détails près, plus acceptable sur le plan budgétaire qu'une autoroute. Elle nous semble la plus cohérente, la mieux adaptée à l'urgence du problème posé : c'est-à-dire rapprocher les deux villes certes, mais au-delà, permettre le désenclavement et l'oxygénation de tout le Haut-Béarn et de la Soule. Ce sont, on ne le répètera jamais assez, à terme, des centaines, voire des milliers d'emplois qui sont en jeu.

Et puis si BAP soutient ce projet, c'est aussi parce qu'il nous paraît impératif d'améliorer les relations avec nos voisins d'Aragon à qui l'on ferme la porte depuis trop longtemps. Une liai-

son interrégionale convenable, rapide et à la fois sécurisée entre le Somport, Oloron, Pau et son aéroport mais aussi Bordeaux est indispensable. Une telle liaison est impossible par l'actuel itinéraire de la RN 134, passablement encombrée et de surcroît meurtrière. L'aspect sécurité n'est pas le moins important dans ce dossier.

BAP déplore que dix années aient été stupidement perdues alors que l'autoroute Toulouse-Pamiers, programmée elle aussi dès 1992, a été réalisée sans la moindre difficulté, apportant un nouveau souffle à l'Ariège. BAP souhaite donc que les procédures, aux plans politique, administratif et technique, aillent bon train afin que ce projet de liaison Pau-Oloron se concrétise dans les plus brefs délais, en même temps que le contournement d'Oloron et l'autoroute A 65 Langon-Pau, en 2010.

Une assemblée animée à Serres-Castet

Le 12 juin 2004, plusieurs dizaines d'adhérents ont participé à l'assemblée générale de BAP dans la très belle salle de Serres-Castet, sous la présidence de Jean-Pierre Mariné. Pour être statuaire, cette réunion, ouverte par le maire Jean-Pierre Mimiague, n'en fut pas

sont ralentis en vallée d'Aspe. Le rapport du trésorier Gérard Jaime montre que le nombre d'adhérents de BAP s'élève à près de 500 et que le budget prévisionnel est de 135 000 €.

Un tiers du conseil d'adminis-

président délégué Robert Paillassa, 2^{ème} vice-président Michel Brau, Secrétaire général Josette Journaux, secrétaire général adjoint Jérôme Vinches, trésorier Gérard Jaime, trésorier adjoint Jean-Jacques Boisserolle.

Sont également membres du bureau es-qualité, les animateurs des commissions: Didier Domingue (Autoroute Pau-Bordeaux), Maïté Potin (Haut-Béarn), Jean-François Bigot (action), Jean-Michel Guillot (information-communication), Guy Roblin (ferroviaire).



J-P Mimiague accueille l'assemblée.
(Photo BAP)

moins très animée, d'abord avec la présentation des rapports des diverses commissions, ensuite par le bilan de l'activité (incessante) de l'association. Au terme de quatre années d'existence, BAP s'est imposé aussi bien dans l'opinion publique que parmi les décideurs politiques, administratifs et économiques comme une force de pression incontournable.

Parmi les sujets « chauds » débattus: le doublement de la RN 134 au nord de Pau, la lenteur des procédures pour le dossier de la Pau-Bordeaux, les problèmes ferroviaires fort complexes, et puis surtout le gel des crédits par Bercy qui fait que les chantiers de modernisation de la RN 134

tration était renouvelable. Ont été élus:

Michel Baron, Jean-François Bigot, Michel Brau, Hubert Buchou, CCI. Pau Béarn, Jean-Michel Guillot, Henri Labourdette, Jean Lassalle, Maïté Potin, Valérie Souverbie, Groupement Professionnel des Transporteurs Publics Routiers du Béarn, U.D. C.G.C. 64, U.I.S. C.F.D.T. 64

Le bureau

Quelques jours plus tard, le 6 juillet le conseil d'administration a élu le bureau de BAP qui se présente ainsi: président d'honneur Hubert Buchou, président Jean-Pierre Mariné; vice-

Robert Cahors nous a quittés

Ingénieur TPE à Scetauroute, Robert Cahors avait pris une part importante à la réalisation

de l'A64 dans notre région avant de prendre la direction régionale de l'entreprise à Montpellier où il participa à la mise à 2x3 voies de l'A9 en Languedoc. C'est dire si les problèmes d'infrastructures routières et autoroutières lui étaient familiers. Ses conseils et avis techniques étaient donc largement appréciés au sein de la commission Pau-Bordeaux de notre association dont il était un membre actif, assidu et passionné. Sa disparition à l'âge de 71 ans, des suites d'une implacable maladie est par conséquent vivement ressentie au sein de BAP.

Robert Cahors a été enterré le 25 novembre dans son Aveyron natal. Nous prions son épouse et ses enfants de croire à nos sentiments d'amicale sympathie. (photo BAP).

BAP sur tous les fronts

Depuis l'été dernier, les responsables de BAP, du bureau ou des commissions, ont participé à de nombreuses réunions:

Plusieurs réunions avec l'Association Eurosud Transport sur la Traversée Centrale des Pyrénées à Lannemezan et Tarbes; réunion sur le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) à Oloron le 22 juin; entretien avec la Fondation transpirenaïque et la RENFE à Saragosse le 1^{er} juillet; réunions publiques de concertation sur la Pau-Oloron à Pau le 7 octobre et à Oloron le 12 octobre; journée Technique "Etat des lieux et Perspectives de Transport ferroviaire transfrontalier" à Irun le 14 octobre.



Conversation entre J-P Mariné, Antonio Tomé, Pedro Salas et Hubert Buchou. (Photo BAP)

Le président et les membres du bureau ont rencontré les personnalités et responsables suivants:

Frédéric Dupin, Directeur Départemental de l'Équipement; les chefs d'entreprise du Bassin d'emploi oloronais; Yves Massenet, Directeur régional de l'Équipement à Bordeaux; Jean-Pierre Bombaut, chargé des questions d'aménagement et de renouvellement urbain à la communauté d'agglomération de Pau; Michel Maumus, conseiller général de Lasseube et Jean-François de Saint-Denis, maire de Lasseube, Jean-Jacques Lasserre, président du conseil général des PA, Antonio Tomé, ancien député des Cortes, Pedro Salas, conseiller pour les affaires européennes auprès du président du gouvernement d'Aragon, José Luis Abad Martinez, secrétaire général technique au gouvernement d'Aragon pour les transports et les infrastructures.

Une manif à Oloron

Le 5 juin - voir notre newsletter du 7 juin 2004- les hommes en blanc de BAP ont fait leur réapparition, cette fois à Oloron, pour sensibiliser l'opinion au grave problème de désenclavement dont souffrent la cité et tout le Haut-Béarn. Le commando a distribué aux automobilistes des tracts où la préoccupation de BAP se résumait en deux slogans:

« Pour le contournement d'Oloron, pas de camions en centre ville » et « Vite la nouvelle route Pau-Oloron ! C'est aussi plus de sécurité ! » Action souriante s'il en est car la remise des tracts était



accompagnée d'une distribution de chocolat (Lindt), d'eau (d'Ogeu) et de saucisson (Loge)

A la découverte du Canfrancero

Le 16 juin, la commission ferroviaire de BAP conduite par Guy Roblin est allée à la découverte du mythique train espagnol « le Canfrancero » sur le trajet Huesca-Canfranc. Voyage enrichissant sur une ligne qui fonctionne -avec de

nombreux passagers -à travers des paysages désolés, somptueux (mallos de Riglos) ou encore impressionnants dès qu'on attaque les Pyrénées. Trois heures pour 133 km de trajet et 700 m de dénivelé. Un voyage hors du temps. (lire le compte rendu complet sur le site www.bap-europe.com rubrique dossiers)

Une réunion à Huesca

Ce même 16 juin, la commission ferroviaire de BAP a tenu une réunion de travail à la Chambre de commerce et d'industrie de Huesca avec les représentants de l'institution et ceux de la Fédération des Transporteurs. Ces derniers ont exprimé le vœu de voir se réaliser la Traversée Centrale des Pyrénées et l'amélioration de l'itinéraire routier de



La commission à l'arrivée du canfrancero à Canfranc.
Photo BAP



La visite de la semoulerie. (Photo BAP)

Huesca jusqu'à Bordeaux. Le matin la commission de BAP avait visité la Semoulerie Harineras Villamayor dont le directeur est très intéressé par les moyens de transport ferroviaires.

Osse : Un mini tunnel sous une montagnette



C'est un bien grand chantier pour traverser une toute petite montagnette. La colline d'Osse, dans le vallon de Bedous n'a rien du pic du Midi d'Ossau. C'est un Tuc d'une trentaine de mètres de haut, coiffé de quelques arbres et de fougères qu'il fallait protéger comme s'il n'y en avait pas de semblables ailleurs. Si peu haut donc qu'il n'arrive pas à faire de l'ombre au terrain de sport voisin, de l'autre côté du gave.

Mais en vallée d'Aspe, toutes les précautions sont prises pour ne pas dénaturer la nature, quitte à ce que ça coûte très cher. Et que ça prenne du temps !

Le tunnel va être creusé sous ce tuc, en décembre.
(Photo BAP)



Trois entreprises adjudicataires, Bec, Carillon, Laborde préparent à l'heure actuelle le terrain de chaque côté du Tuc pour permettre aux engins de Pyrénées Minage de percer - dès le début du mois de décembre - le tunnel à l'aide d'un robofore dont les longs « bras » permettent de placer des charges de dynamite.

Rien à voir, vous l'aurez compris, avec le tunnel du Somport. Le tunnel d'Osse fera 230 m de long avec une partie creusée de 180 m en souterrain et seulement une « couverture » de trente mètres d'épaisseur. Une fois terminé, l'ouvrage proposera une chaussée de 10 m de large bordée de chaque côté par un trottoir de 0,65 m. Il n'y aura ni éclairage, ni ventilation, ni niche de sécurité pressurisée, conformément à la réglementation

Commencé en juillet, le chantier doit durer quinze mois. Il en coûtera un peu plus de 6,5 millions d'euros. D'ici sa mise en service, on espère qu'aura débuté la réalisation d'un pont sur le gave, au sud du tunnel, non démarré, lui, par manque de crédits. Mais sa construction, si les sous arrivent, pourrait débuter début 2005. Les travaux de cet ouvrage

dureront un an. Dans le même temps, on exécutera les terrassements de la chaussée en direction du sud. La DDE a bon espoir que cette déviation, si chahutée et si contrariée, sera mise en service en 2007. Nous aussi !

Urdos : on sécurise

Plus au sud de la vallée d'Aspe, rien ne bouge sur la RN 134, sauf dans la traversée d'Urdos. Les habitants ont tellement rouspété à la suite de l'ouverture du tunnel du Somport que le ministère a débouqué

quelques crédits pour sécuriser la traversée dans le village.

L'opération qui se réalise en ce moment consiste à faire des trottoirs pour mettre les piétons à l'abri. Cette louable initiative a pour effet de supprimer pratiquement la plupart de places de stationnement dans l'unique rue principale et de condamner les conducteurs de poids lourds à limiter leur vitesse pour slalomer entre les bordures de

trottoirs. Le nombre de cierges brûlé s'est accru dans l'église pour obtenir que le ciel, seul opérateur possible désormais, accélère le projet de la déviation. Aux dernières nouvelles, toujours faute de crédits, rien ne bouge : les études n'ont toujours pas débuté sur toute la section Etsaut-Fort du Portalet-Urdos de même que pour la section de Cette-Eygun à Etsaut. Seul espoir de démarrage dans les mois qui viennent, si les crédits arrivent : la déviation d'Asasp-Gurmençon. On est bien parti pour deux plans de plus !

Dévation de Gan : encore un peu -beaucoup- de patience

Autre exemple de chantier voué à l'éternité : la déviation de Gan. Voilà maintenant près de dix ans que cette opération a été lancée, la réalisation des deux giratoires remontant à cinq ans. Depuis, les travaux n'en finissent pas de finir, comme si l'on prenait un malin plaisir à les prolonger. Aux dernières nouvelles, la direction de l'Équipement attend les crédits nécessaires pour terminer l'ouvrage, en particulier les travaux de protection phonique. La dépense pour les écrans s'élève à 1,2 million d'euros soit le dixième du coût total de l'opération (12 millions d'euros).

Sitôt que les crédits seront trouvés -début 2005 ?- les travaux en question pourront débiter en même temps que tous les aménagements complémentaires : équipements de sécurité (glissières), pose d'un enrobé acoustique, panneaux de signalisation, marquage au sol et traitement paysager des buttes. Cela prendra un bon semestre. En sorte que, si tout se passe comme prévu -mais à Gan, le scepticisme est un sentiment entretenu hélas ! par l'expérience- la déviation pourra être mise en service dans 7 à 8 mois. Déjà certains songent à faire inscrire ce chantier au Guinness des records, rubrique « déviations virtuelles ».

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

Tél. 05 59 82 56 40

e-mail : contact@bap-europe.com

© cerpic 05.59.14.01.40 - 4126

Ce bulletin N° 13 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 Dehecq, Josette Journaux, Gabriel Loudet, Robert Paillassa, Sandrine Taris.