



BEARN ADOUR PYRENEES

Pau-Oloron : une autoroute à 2 fois 1 voie inédite et... inepte

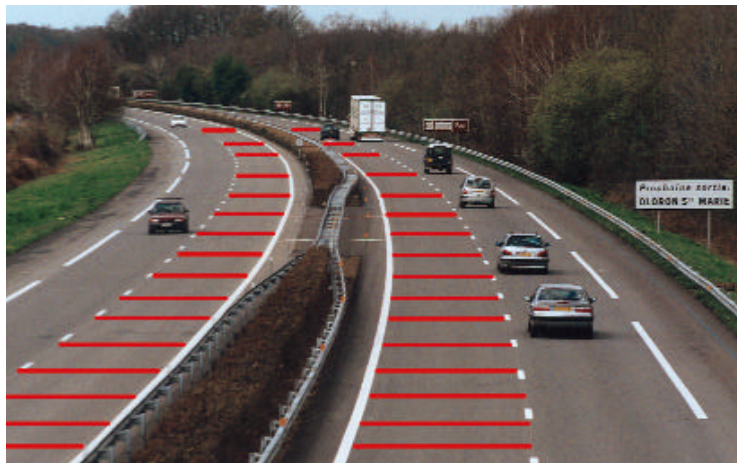
C'est la dernière trouvaille du Ministère de l'Équipement pour l'A 650 Pau-Oloron: l'autoroute à péage et à deux fois... une seule et unique voie.

Dans quelques années, - mais quand? - pour aller de Pau à Oloron-Sainte-Marie, ou réciproquement, M. Duchmolle, conducteur lambda, aura le choix entre deux itinéraires: celui d'aujourd'hui, c'est-à-dire la bonne vieille Nationale 134, avec ses lignes droites à risques, ses virages de coteaux aléatoires et meurtriers et son entrée de Pau problématique - mais sans doute une déviation à Gan - et l'autoroute A 650. Imaginez un peu le deuxième scénario: il acquittera un droit de passage de x... Euros pour rouler à 90 km/h, en procession les jours d'affluence, derrière d'autres véhicules et quelques camions qu'on lui permettra de doubler à l'occasion de créneaux de dépassement institués réglementairement lorsque la pente dépasse 5 %.

- CETTE FAUSSE AUTOROUTE NE SERA JAMAIS ATTRACTIVE, DONC PRISE EN CHARGE PAR UN CONCESSIONNAIRE.
- PEUT-ON AUTORISER UNE TELLE REALISATION QUAND LES TUNNELS PREVUS NE REpondent PAS AUX NORMES DE SECURITE?
- LE PROJET EST TELLEMENT UBUESQUE QU'IL FAUDRA MODIFIER LA LEGISLATION
- CETTE AUTOROUTE SERA TRES DANGEREUSE NOTAMMENT AVEC SES ZONES DE RABATTEMENT SUIVANT LES ZONES DE DEPASSEMENT

Certes, M. Duchmolle n'aura pas à redouter de croisements, mais sa vigilance ne devra pas être prise en défaut les jours de brouillard ou lorsqu'il s'engagera dans l'étroit tunnel d'Arbus - long de 2520 mètres - ou dans celui d'Oloron - nettement plus court, 520 mètres - au gabarit d'un ouvrage tout à fait ordinaire à deux fois une voie sans véritable séparateur central. Là, pas la moindre échappatoire si un autre véhicule vient à dévier de sa route. On se demande d'ailleurs pourquoi, tant qu'ils sont lancés à faire des économies de bouts de tunnel, les chers auteurs de ce projet ubuesque, n'ont pas conçu un tube à une seule voie de circula-

tion... avec feux alternés Ce serait nettement moins dangereux... Extrapolons: M. Duchmolle, s'il est d'Oloron ou de Pau, après une première expérience fort onéreuse, ne se laissera plus escroquer et empruntera, la fois suivante, comme avant, la RN 134. Là, au moins, si l'on risque sa vie, c'est gratuit: on n'a pas à déboursier un fifrelin au péage. Mais M. Dupont qui vient de La Rochelle ou M^{me} Van Erden qui arrive des Pays-Bas pour découvrir le Haut-Béarn ou l'Aragon et qui penseront rouler sur une autoroute classique, pourraient bien se mettre à la faute. Pourquoi? tout simplement parce que, conditionnés pour un seul type de profil autoroutier, ils vont soudain se trouver confrontés à un concept de circulation totalement inédit (autant qu'inepte). Et forcément déstabilisant... Voilà le merveilleux projet qui vient d'être imaginé pour cette portion béarnaise de l'axe européen E 7, appelée à rejoindre un jour très prochain, au Musée axes historiques de communication, les premières autostrades italiennes de l'après-guerre - à deux fois une voie - créées par des concepteurs peu doués d'esprit prospectif.



Imaginez une autoroute réduite à une seule voie... (Photo BAP)

La révolte des Béarnais !

Neuf ans qu'il n'y a pas eu de grande manifestation populaire dans les rues de Pau pour soutenir les projets d'infrastructures. Souvenez-vous: c'était le 12 décembre 1992, des milliers de Béarnais, renforcés par des Aragonais, avaient dit haut et clair leur exaspération à la suite de l'annulation de la DUP* du tunnel du Somport.

Le tunnel est pratiquement terminé et sera ouvert, si rien ne s'y oppose encore, au début de 2002. Mais la route qui y conduit est loin d'être achevée en vallée d'Aspe, alors que les Espagnols ont mis leurs routes en conformité avec la... cohérence de leur programme. C'est un peu comme si, un pont construit, l'on se rendait compte qu'un de ses accès avait été oublié...

Depuis la reprise des travaux du tunnel, tous ceux qui nous gouvernent en haut-lieu, nous laissaient entendre que le reste allait suivre. Le reste, c'est-à-dire l'antenne autoroutière Oloron-Pau et l'autoroute Pau-Bordeaux.

Neuf ans ont passé et force est de constater que les promesses sont restées lettre-morte et qu'il n'y a toujours pas de planning de réalisation en vue, même si, ça et là, des voix laissent entendre qu'on avance.

Alors, nous à Béarn Adour Pyrénées, nous proclamons: " Ca suffit! Nous en avons assez des vagues promesses, nous voulons des actes, positifs et rapides! " Et nous allons le dire et le répéter, cette fois plus haut et plus fort, au cours de la grande réunion publique (lire en page 2) que notre association organise au Palais Beaumont le jeudi 5 avril de 18 à 20 heures avec divers experts et témoins, dont des responsables aragonais qui ont de bonnes raisons d'être exaspérés.

Proclamer, c'est bien, mais nous allons surtout nous préparer, avec vous - si vous en êtes d'accord et si vous nous soutenez fermement - et tous ceux dont la patience a atteint la limite de l'acceptable, à passer à l'action pour faire entendre nos légitimes griefs.

BEARN ADOUR PYRENEES : un conseil de trente administrateurs

Désormais, toute l'équipe de BAP est opérationnelle. Lors de son assemblée générale, tenue le 23 février 2001 à l'IPC de Lescar, à laquelle assistaient près de cent cinquante adhérents, l'association Béarn Adour Pyrénées a élargi et renforcé son conseil d'administration qui comporte désormais 30 membres :

- MM. Michel Baron, *président départemental du syndicat CFE-CGC à Pau*, ● Philippe Bézier, *directeur général de Lindt-France à Oloron*, ● Jean-Jacques Boisserolle, *président de l'Union départementale CFTC*, ● Alain Boy, *d'Oloron, représentant la Chambre de Métiers des P.-A.*, ● Michel Brau, *président de la CCI de Pau*, ● André Broudeur, *directeur de Messier-Dowty à Oloron*, ● Hubert Buchou, *député honoraire au Parlement européen* ● Michel Catuhe, *président de " Prospective et Développement " à Pau*, ● Léon Contou-Carrère, *ex-directeur de la subdivision de l'Équipement à Bedous*, ● Didier Domingue, *garagiste à Pau, représentant le Centre des Jeunes Dirigeants d'Entreprise*, ● François de Cluzel, *d'Oloron, ingénieur honoraire Pont-à-Mousson*, ● M^{me} Marianne Ducamp, *consultant marketing industriel*



Le Conseil d'administration (presque) au complet. (Photo BAP)

- à Pau, ● MM. Alexis Espel-Carricat, *géomètre-expert à Pau*, ● André Guicharnaud, *ancien directeur régional de la SNCF à Toulouse, vice-président d'Euro-Sud Transports*, ● Jean-Michel Guillot, *ancien chef départemental de Sud Ouest à Pau*, ● Charles Hours, *viticulteur à Monein*, ● François Hun, *représentant l'UIS-CFDT du Béarn à Pau*, ● Gérard Jaime, *expert comptable à Pau*, ● M^{me} Josette Journaux de Pau, *ex-directeur de gestion privée Béarn-Landes au Crédit Lyonnais*, ● MM. Jean-Michel Lamaison, *architecte urbaniste à Pau*, ● Jean Lassalle, *maire de Lourdiós, conseiller général*

- d'Accous*, ● Marcel Mirande, *président de la Chambre d'agriculture*, ● Lucien Murat, *ancien expert immobilier à Pau*, ● Robert Paillassa, *ancien directeur de la technopole Hélioparc à Pau*, ● Pierre Peyroux, *de Pau, représentant l'Association Béarn-Bigorre-Aragon-Navarre*, ● M^{me} Maïté Potin *d'Oloron, responsable filière à la Chambre d'agriculture*, ● MM. Louis Prudhomme, *de Bizanos, ancien ingénieur des Travaux publics, représentant l'UISBA*, ● René Rose, *maire de Borce*, ● Jean Salet, *industriel à Ogeu-les-Bains*, ● Francis Verdy, *représentant le groupement des Transporteurs routiers du Béarn*.

LE BUREAU

Les administrateurs se sont retrouvés à l'ESC pour élire le bureau de BAP qui se présente de la manière suivante:

- Président**
Michel Brau
- Premier vice-président délégué**
Robert Paillassa
- Deuxième vice-président**
Hubert Buchou
- Secrétaire général**
Josette Journaux
- Secrétaire-général adjoint**
Marianne Ducamp
- Trésorier**
Gérard Jaime
- Trésorier adjoint**
Jean-Jacques Boisserolle.
- Animateurs de commissions**
- **Pau-Bordeaux**
Louis Prudhomme
- **RN 134 en Vallée d'Aspe**
Léon Contou-Carrère
- **Pau-Oloron**
Maïté Potin
- **Ferroviaire**
Michel Catuhe
- **Communication**
Jean-Michel Guillot

Jeudi 5 avril Tous au Palais Beaumont !

Ses structures étant solidement établies et ses premiers travaux étant désormais bien avancés, Béarn Adour Pyrénées " Nos chemins pour l'Europe " organise sa première réunion publique **le jeudi 5 avril de 18 à 20 heures au Palais Beaumont à Pau.**

L'association qui se veut l'expression des usagers, de la société civile et des forces vives du Béarn et du Bassin de l'Adour présentera ce soir-là :

- sa raison d'être: secouer les inerties
- ses objectifs: faire avancer les projets d'infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires promis sur l'axe nord-sud (mais toujours pas réalisés)
- sa stratégie axée sur la meilleure connaissance possible des aspects techniques, juridiques, financiers et... politiques de tous les dossiers
- ses moyens d'action

Des invités, notamment M. Miguel Hidalgo Arribas, président de la confédération des entreprises de l'Aragon et des témoins venant de divers horizons du Béarn et de l'Aquitaine s'exprimeront sur les sujets qui nous préoccupent avec le président Michel Brau et les animateurs de commissions, la soirée étant conduite par Ludovic Martinez.

Béarn Adour Pyrénées compte, bien sûr, sur tous ses adhérents et les amis de ses adhérents, mais aussi sur tous ceux qui, dans notre région, souhaitent manifester leur impatience, voire leur exaspération. Est-il nécessaire de souligner que

les dirigeants de BAP sont bien conscients que leur engagement n'aura de poids réel et d'efficacité que dans la mesure où ils pourront compter sur le soutien déterminé du plus grand nombre de citoyens ?

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 ", CCI de Pau - 21, rue Louis Barthou, 64000 PAU)

Monsieur, Madame, Mademoiselle

Demeurant rue

Ville code postal

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " et accepte de verser une cotisation pour l'année 2001

- de 50 francs (7,62 euros) pour les particuliers
- de 100 francs ou plus (15, 24 euros) pour les associations
- de 500 francs ou plus (76,22 euros) pour les entreprises

Questions autour du rail et de la route

Il y a quelque problème d'interférences entre les tunnels du Canfranc et du Somport ainsi que dans la vallée.

Les dispositions mises en œuvre pour la sécurité dans le tunnel routier du Somport prévoient l'utilisation du tunnel ferroviaire qui lui est pratiquement parallèle. Pour les dix chambres de refuges prévues - une tous les 800 m - autant de sorties sont ainsi programmées sous la forme de galeries reliant les deux tunnels. Les Espagnols en ont déjà réalisé quatre et en construisent trois autres. La France doit en faire trois. Les conditions dans lesquelles le tunnel ferroviaire est utilisé comme secours ne posent pas problème aux Espagnols qui ont remblayé avec du gravillon l'infrastructure ferroviaire depuis plusieurs mois, avec l'accord de la RENFE. Les techniciens français de l'Equipement et de la SNCF (ou RFF) ont estimé qu'ils devaient s'aligner sur le procédé espagnol dont le trajet est "majoritaire" en distance.

Risque de surcoûts

Cette disposition ne satisfait cependant pas les "promoteurs" de la réhabilitation de la ligne Oloron-Canfranc, tel Robert Candebat, ingénieur honoraire de la SNCF: "Les autorités ferroviaires françaises se placent dans la perspective de la non-réouverture de la ligne, car aucun train ne pourra passer tant

que le gravillon ne sera pas déblayé. Lorsque la décision de réexploiter la ligne sera effective, l'enlèvement entraînera des coûts non négligeables".

Robert Candebat préférerait que soient utilisés pour le secours, des véhicules mixtes rail-route - qui existent - empruntant le rail dans le tunnel ferroviaire et ensuite la route, à l'extérieur.

Il déplore que les ingénieurs de l'Equipement, spécialistes des solutions routières, n'aient pas trouvé en face d'eux des ingénieurs de culture ferroviaire. "Des solutions techniques intelligentes de secours auraient pu émerger qui auraient permis de conserver sa vocation ferroviaire au tunnel ferroviaire", confie-t-il en constatant que "la sauvegarde de l'intégrité de la ligne et le renouveau du rail n'a pas été le souci majeur de ceux qui ont autorisé le remblaiement". (NDLR: la direction de Réseau Ferré de France).

En tout état de cause, estime Robert Candebat, "le renouvellement complet de la voie dans le tunnel ferroviaire doit intervenir avant la mise en service du tunnel routier, sous peine de surcoûts et aussi d'extrêmes complications sur le plan de la sécurité du tunnel routier."



Les Espagnols ont été les premiers à creuser des galeries de communication entre le tunnel ferroviaire et tunnel routier pour les besoins du chantier (Photo BAP)

Et les passages à niveau?

Autres exemples d'interférences entre le rail et la route en Vallée d'Aspe qui interpellent ceux qui voient là un décalage entre la promesse gouvernementale de rouvrir la ligne Oloron-Canfranc et le spectacle de son enterrement: la suppression de deux passages à niveau.

Trois représentants de Béarn Adour Pyrénées, MM. Michel Catuhe, Robert Candebat et Louis Prudhomme, en ont discuté avec M. Michel Decopons, chef des travaux neufs à la direction départementale de l'Equipement.

Pour le Passage à niveau 57, au nord de Bedous, l'emprunt de la voie ferrée est provisoire. Un pont de 50 à 60 m de long devrait être construit en 2002 après appel d'offres cette année. Le tronçon nord de la déviation de Bedous sera mis en service en avril 2001.

Pour le passage à niveau de la voie de desserte d'Etsaut, la situation d'"enfouissement" de la voie ferrée sous la route pourrait paraître irrémédiable au profane. Il n'en est pourtant rien. Ce passage à niveau, le seul qui restera dans la vallée, retrouvera son "look" et une utilisation classique, lors de la remise en service de la voie ferrée.

Dans la presse espagnole

Canfranc et Somport

Loyola de Palacio, Commissaire européen aux Transports, au terme d'une entrevue avec Marcelino Iglesias, président du Gouvernement d'Aragon, a confié que "tout projet de traversée des Pyrénées sous le Vignemale comme toute décision en matière d'infrastructure de communication dépendait des éditions des gouvernements espagnol et français", rapporte le Heraldo de Aragon (02.02.01). Le Commissaire a confirmé que "le gouvernement espagnol avait toujours souligné auprès des institutions de Bruxelles sa volonté de remettre en marche la connexion du Canfranc". Cette volonté s'étant aussi manifestée pour l'ouverture d'autres passages à travers les Pyrénées.

Les responsables de la Protection civile espagnols et français sont arrivés à un accord sur le plan de secours du tunnel routier du Somport, annonce le Heraldo de Aragon dans son édition du 17.01.01. "M. José Ruiz Borda, sous-directeur de la Protection civile, a préci-

sé qu'en cas d'accident, toutes les opérations seront dirigées depuis un centre situé à l'entrée espagnole du tunnel. Ce centre sera placé sous la double tutelle du CECOP espagnol et du CODIS français". Le plan de secours prévoit l'utilisation du tunnel ferroviaire au moyen de galeries de connexion. (lire par ailleurs)

Sachez-le

Meurtrière RN 134

Que ce soit au sud comme au nord de Pau, la RN 134, en raison de sa fréquentation de son profil accidenté, souvent inadapté à un trafic important, est très meurtrière. Trois nouveaux morts et plusieurs blessés sont à déplorer: dans la matinée du 19 février, à Sauvagnon, un poids lourd qui circulait en direction de Bordeaux a quitté la route et percuté une maison avant de prendre feu. La conductrice, Virginie Pouilly, 27 ans, et l'occupant de la maison, Rino Fontanive, 75 ans ont péri dans l'accident. Le 14 mars, à Buziet,

sur la route d'Oloron c'est un jeune de Mazères Lezons, Olivier Torrès, 24 ans qui trouvait la mort, sa voiture ayant percuté de plein fouet un autre véhicule, dans la côte de Bel Air. Combien de morts encore, en attendant les autoroutes promises?

L'A 380 condamnerait l'autoroute ?

La commission A 65 de BAP a longuement analysé, avec tous les éléments d'information dont elle dispose, le problème posé par le transport des éléments monumentaux de l'Airbus A 380 entre Langon et Toulouse. Et notamment, parmi les trajets envisagés, celui de Langon et Aire-sur-Adour. La construction d'une route à grand gabarit entre ces deux villes - qui ne sera pas une autoroute - condamnerait à coup sûr, techniquement et économiquement l'A65. Comment, en effet, ne pas se persuader que l'Etat concentrerait tous ses moyens sur le projet en question et que de ce fait, l'ouvrage autoroutier se trouverait réduit à l'accessoire? On devrait en savoir davantage au terme du débat que l'Assemblée nationale engagera sur cet iti-

Un projet 2x1 qui, pour être concrétisé, nécessitera, dit-on, que le Parlement français vote une nouvelle loi, car la définition de cette A 650 au rabais ne correspond pas aux normes habituelles et réglementaires d'une autoroute...

On se moque donc des usagers de la route en général et des Béarnais en particulier qu'on doit sans doute juger trop immatures, pour leur proposer une formule aussi saugrenue. Peut-on imaginer que la SNCF remette aujourd'hui en service, pour assurer le transport des voyageurs entre Pau et Oloron, les trains antiques à trois classes et sièges en bois!

On se pose évidemment la question de savoir quel virus pernicieux a atteint le ministère de M. Gaysot pour qu'il ponde un projet aussi aberrant. Les raisons sont financières, apparemment. Construire une autoroute à deux fois une voie permet de réaliser une économie assez peu significative. Mais nous, d'ores et déjà aujourd'hui, à BAP, nous nous interrogeons: combien coûtera la mise à deux fois deux voies, cinq ou dix ans plus tard, lorsqu'on s'avisera, après l'avoir constatée, qu'au début des années 2000, on a fait une belle c...? En allant plus loin, nous sommes quelques-uns à penser que si l'on voulait susciter des manifestations de rejet et faire avorter ce projet d'antenne autoroutière A 650, on ne s'y prendrait pas autrement...

ECRIVEZ-NOUS

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


**Commission communication
Béarn-Adour-Pyrénées,
CCI
21, Louis Barthou
64000 PAU**

BEARN ADOUR PYRENEES

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION:

MICHEL BRAU

21 RUE LOUIS BARTHOU 64000 PAU

 05.59.14.01.40 - 1127

Ce bulletin N° 2 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé par un comité de rédaction composé des membres de la commission Communication: Jean-Michel Guillot (animateur), Christian Bombediac, Michel Catuhe, Philippe Dehecq, Gérard Durrieu, Gabriel Loudet, Robert Paillasa et Louis Prudhomme.

Entre Pau et Bordeaux

Huit bonnes raisons d'exiger - d'urgence - une autoroute

Trois fois, ces dernières années, la décision de principe de réaliser une autoroute entre Pau et Langon a été prise officiellement par l'Etat, notamment en 1996 par Bernard Pons, annulée... l'année suivante par Jean-Claude Gaysot. A croire que l'Etat, indépendamment des préoccupations financières qui l'assaillent dans ces cas-là, manque d'arguments et de persévérance pour confirmer ses décisions et... passer à l'acte. Pourtant, la commission de Béarn Adour Pyrénées a trouvé huit raisons bien étayées qui militent fortement en faveur de la réalisation de cette autoroute, de préférence concédée. Les voici.

La sécurité

L'argument N° 1! Une autoroute offre quatre fois plus de sécurité qu'une route nationale. S'il y avait une autoroute entre Pau et Langon, on y enregistrerait quatre fois moins d'accidents. Entre 1995 et 1999, il y a eu, sur cet itinéraire, 542 accidents, 244 blessés graves et 94 tués. Les fautes de conduite n'expliquent pas tout. L'état de la route et ses pièges sont à prendre en compte. Dans le cas présent, l'Etat transfère sa responsabilité sur les usagers du domaine public dont il a la charge.

Le confort de conduite

Cet argument est lié au premier. Tous les usagers de Pau-Bordeaux le disent: le trajet est une épreuve de conduite, physique et nerveuse, de plus en plus insoutenable en raison des risques liés aux dépassements, à l'inadaptabilité de la Route départementale 934, à la rencontre avec des engins agricoles ou des... chevreuils, à la traversée des villages et surtout d'Aire-sur-Adour. Les conditions de circulation ont connu une régression ces dernières années. Quelles améliorations sensibles ont été réalisées sur cet itinéraire? Que dire de la déviation d'Aire-sur-Adour, sans cesse reportée?

Rapprocher Pau de Bordeaux...

Est-il concevable que Pau soit l'un des derniers chefs-lieux de département en France à ne pas être relié à sa capitale régionale par une liaison routière rapide et sûre? Il faut près de trois heures à un Palois - trois heures et demie et plus pour un Oloronais - pour aller à Bordeaux et autant pour en revenir. Quand il faut un peu moins de deux heures, de centre à centre, pour rallier Toulouse, sans risque ni fatigue. Que ce soit pour les affaires, des soins spécialisés, des études supérieures, des emplettes commerciales, les Béarnais sont incités à fréquenter la Ville rose. Cherchez l'anomalie...

...et des régions d'Europe sur l'axe nord-sud

Entre Pau et Bayonne, à l'ouest, et Toulouse, à l'est, tout va bien merci, ça roule, grâce à l'A 64. Mais le développement, économique, culturel, touristique ne doit-il pas d'abord être fondé sur les relations avec l'Espagne au sud et l'ouverture vers l'Europe du nord au-delà de l'Aquitaine? Même si, historiquement, Pau n'a pas toujours cherché à regarder, au-delà de l'Adour, vers le Septentrion, force est de reconnaître que c'est sur l'axe nord-sud que s'exercent aujourd'hui et s'exerceront demain les principaux flux et échanges européens.

Le non-sens économique s'amplifie

L'inertie des pouvoirs publics provoque l'isolement d'une unité urbaine de 150 000 habitants, celui aussi de tout le Béarn et d'une partie du Bassin de l'Adour. Cela est d'autant plus grave que le déclin du gisement de Lacq donne lieu à des reconversions difficiles. Les entreprises nouvelles qui exigent les plus grandes facilités de communication peuvent-elles se satisfaire des temps de trajet entre Pau et Bordeaux qui ont augmenté de 30 % en l'espace d'une quinzaine d'années?

Une discrimination dommageable

Sans doute existe-t-il en France d'autres routes avec un trafic identique ou même supérieur et offrant des conditions de conduite aussi difficiles. Mais aucune autre artère n'est aussi vitale que l'est cette liaison avec Bordeaux pour le Béarn, enclavé des Pyrénées et sans accès commode avec l'Espagne. Les Béarnais estiment être traités de façon discriminatoire par les pouvoirs publics lorsqu'ils considèrent les infrastructures réalisées au profit de leurs voisins proches ou plus lointains.

Trop de résignation

Face à cette situation, il existe, chez beaucoup de Béarnais de vifs sentiments d'exaspération. Mais ne doit-on pas redouter que la résignation ne s'installe si une prise de conscience salutaire n'intervient pas d'urgence? Comment ne pas craindre, en effet, que les événements ne donnent raison aux sceptiques? Car enfin, pourquoi, depuis 1996, la décision de réaliser l'autoroute prise cette année-là, n'a-t-elle pas été suivie d'effet? Qui s'en est inquiété à l'époque? Pourquoi les études ont-elles été mises en sommeil? Le projet semble relancé, au plan administratif, depuis septembre 2000. Dès lors, qu'attendent les décideurs et les élus pour exprimer leur détermination collective de voir le projet de cette liaison vitale enfin prendre corps?

2025, c'est loin !

Cette argumentation, synthétisée, souligne donc l'impératif mais aussi l'urgence de la liaison autoroutière. Or, au train où l'on va, on peut nourrir des appréhensions. Si la procédure était vraiment relancée aujourd'hui, et à condition que l'opération soit confiée à une société concessionnaire, on assisterait à l'inauguration à l'horizon 2010-2015. Mais ce pourrait être en... 2025 ou en 2030 si l'Etat s'en réservait la réalisation partielle avec un financement public Etat-Région.