

Le combat continue

Un an. Un an que l'association Béarn Adour Pyrénées est née de la grogne, accumulée depuis des mois, de nombreux Béarnais irrités par les attermoissements et le je-m'en-foutisme de nos gouvernants dans l'exécution des projets d'infrastructures indispensables à l'ouverture de la région sur l'Europe. Et à la sécurité des usagers.

Les militants de BAP auraient pu, d'entrée, descendre dans la rue, bloquer des routes et clamer leur colère, histoire de faire réagir les médias et les pouvoirs publics. Réservant cette stratégie pour plus tard, si cela s'avère nécessaire -hélas! ça risque - ils ont préféré se structurer solidement et se pencher sur les dossiers « où ça coïncide »: les autoroutes Pau-Bordeaux et Pau-Oloron, la RN 134 en vallée d'Aspe et la voie ferrée Pau-Canfranc. Ils l'ont fait méthodiquement, en décortiquant chaque projet dans ses aspects politiques et techniques, afin d'argumenter les remarques, et propositions que l'association a été, est ou sera amenée à faire.

Tout en faisant du prosélytisme, sans démagogie, BAP qui compte plus de 700 adhérents -et ce n'est pas fini! - a publié trois bulletins, organisé une réunion à Pau avec six cents personnes, et un voyage de presse, participé à diverses réunions techniques, pris des contacts à Paris ou à Madrid et elle vient d'ouvrir un site Internet.

Un an. Les dirigeants de BAP n'ont pas la présomption de croire, même s'ils ont beaucoup travaillé dans ce sens, que leur action a déjà pesé considérablement sur le cours des événements. Cependant, coïncidence ou pas, quelques signes indiquent que les choses bougent pour l'autoroute Pau-Bordeaux et la ligne ferroviaire Pau-Canfranc.

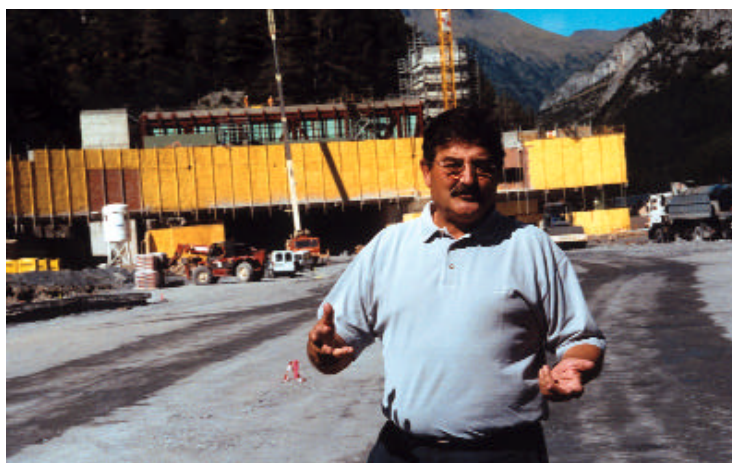
Il est encore loin le temps des inaugurations. Et puis les Béarnais ont été assez échaudés -ou plutôt refroidis- par tout ce qui ne se passe pas pour qu'ils ne soient pas tentés d'applaudir au premier frémissement. D'autant que deux projets sont lamentablement en panne: l'A 650 Pau-Oloron et la route en vallée d'Aspe. Ce qui provoque chez nos voisins Aragonais une légitime exaspération.

Un an. Ce fut une mise en train. Pour BAP, le combat continue. Plus que jamais.

Liaison Pau-Saragosse

España, si, Francia, no

« Vous avez bon nombre d'années de retard », constate le directeur général des Routes de la « diputacion » d'Aragon en déplorant la conduite frileuse de la France dans l'exécution de son programme de modernisation de la RN 134, du Somport à Oloron et à Pau. L'Espagne, elle, a réalisé son contrat de Saragosse au tunnel.



José Luis Abad Martínez à Canfranc. (Photo BAP)

Parce que la route est son domaine, José Luis Abad Martínez, Director General de Carreteras du Gouvernement autonome d'Aragon, n'ignore rien de ce qui se projette, de ce qui se fait ou de ce qui... ne se réalise pas dans le domaine des infrastructures de communication. Non seulement dans sa vaste province qui va des Pyrénées aux portes de Valence, mais aussi du côté français. Avec simplement une nuance dans l'appréciation, qui ne relève pas d'un sentiment patriotique exacerbé, mais d'un constat objectif: il a davantage de raisons d'être satisfait de ce qui est exécuté dans son pays que dans le... nôtre.

José Luis Abad Martínez s'exprime avec le ton assuré de ceux qui ont conscience d'avoir rempli leur contrat mieux que leurs partenaires voisins. Il enregistre dans sa mémoire tout ce qu'il constate quand il circule sur les routes de France, de Navarre et d'Aragon, et aussi ce qu'il ressent lors des réunions auxquelles il participe dans le cadre des relations interrégionales Aragon-Aquitaine ou Midi-Pyrénées ou de la communauté de Travail des Pyrénées.

« Je crois que dans votre région, vous avez bon nombre d'années de retard dans l'exécution de vos programmes routiers, nous confie-t-il. En vallée d'Aspe, par exemple, les travaux qui ont été menés jusqu'à présent sont

bien modestes. On ne voit pas se réaliser concrètement des travaux importants, nécessaires pour moderniser cet itinéraire ».

Il est évident que lorsqu'il voit ce qui a été accompli, au niveau du col de Monrepos pour faciliter la relation entre Sabiñanigo et Huesca et les retards inquiétants dans les travaux à réaliser dans le vallon de Bedous José Luis Abad Martínez, se pose des questions: « cela donne l'impression qu'en France, on n'a pas envie de réaliser ces travaux. On dirait qu'on a peur de la réaction des mouvements écologistes ».

« Ici la liaison nord-sud est réalisée »

Ainsi notre interlocuteur demeure-t-il perplexe lorsqu'il observe « l'ambiguïté existant entre le fer et la route », au point d'avoir le sentiment que nous, Français, nous ne savons pas très bien « quelles sont les décisions à prendre ». Et d'ajouter: « je participe à beaucoup de rencontres avec des Français. Il en ressort, pour moi, l'idée qu'on a poussé les Espagnols à réaliser des travaux, mais qu'on ne s'est pas soucié, en revanche, d'avoir chez soi une politique d'aménagement symé-

trique. Il y a beaucoup de décalage entre la bonne parole et la décision ».

Quand, de ce côté-ci de la frontière, nous en sommes toujours à ne pas savoir où en est le projet de l'autoroute A 650 entre Pau et Oloron et à craindre qu'il faille attendre... 2018 pour que soit achevée la modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe, le gouvernement espagnol et les Aragonais affichent un bilan largement plus positif. « Il y avait un plan routier en Espagne, par rapport au tunnel du Somport: nous l'avons observé. Ici la liaison nord-sud est réalisée ». Certes, l'Europe est intervenue souvent à 80 % dans les financements des infrastructures, ce qui est loin d'être négligeable, mais n'y-a-t-il pas eu, au départ, la ferme volonté politique de doter la péninsule ibérique d'un réseau moderne de communications? Pour l'Aragon, en particulier, le tunnel du Somport est un passage capital pour les échanges.

Pour autant, le directeur des routes aragonais ne redoute pas que cet itinéraire devienne « un couloir à camions ». « Cette expression est complètement exagérée.

« La France n'a pas rempli ses obligations »



Ernesto Gomez.
(Photo BAP)

Jeune citoyen de Jaca, Ernesto Gomez donne ici son point de vue sur les graves insuffisances des infrastructures reliant l'Aragon à Oloron et à Pau.

Ernesto Gomez, pharmacien et conseiller municipal de Jaca, appartient à une génération qui aime bouger. Il peut tout aussi bien se rendre au Mozambique pour une mission humanitaire ou à Pau pour y voir « *Touskiflot* » sur le Gave. C'est dire s'il est attentif à tout ce qui favorise les communications. Il jette d'ailleurs un regard aussi critique et ironique sur ce qui ne va pas dans son pays et sur ce qui cloche chez ses voisins français. « *Pour aller de Jaca à Saragosse par le train, ça*

coûte aussi cher que d'aller de Saragosse à Madrid. De surcroît, tu prends des risques en raison des effondrements possibles et des déraillements. C'est seulement réservé aux aventuriers et aux hypotendus... »

Quant à la route pour rejoindre le Béarn, il n'hésite pas à dire que celle qui passe par le Somport « *est très ancienne et obsolète la plupart du temps. Malgré quelques améliorations, le trajet est insupportable pour aller à Pau.*

Pour Ernesto Gomez, le schéma de communication hispano-français date d'une autre époque. « *Le tunnel par la route, l'Aragon en a besoin. Nous mettons comme priorité l'ouverture de ce tunnel. Il sera aussi bénéfique pour le Béarn que pour l'Aragon.* »

Il n'a pas de mal à admettre qu'en ce qui concerne le système routier, « *l'Espagne a fait ce qu'elle devait faire. Actuellement, on travaille*

à améliorer la liaison du Levant à la ceinture cantabrique, axe à partir duquel partira une liaison avec la frontière. ». Il n'en dit pas autant pour ce qui se passe du côté béarnais. « *La France n'a pas rempli ses obligations. La fluidité de circulation permettrait de favoriser les échanges pour les entreprises et le négoce. Il y aurait une bien meilleure relation avec Oloron.* ».

Ernesto Gomez a enfin, sur la liaison ferroviaire Pau-Canfranc, une opinion parfaitement claire : « *je suis totalement favorable à la réouverture de la ligne, comme tous les Aragonais. C'est un passage naturel. Je considère que c'est le plus économique d'autant que l'infrastructure existe. Il faut la récupérer et l'adapter, à la fois pour les voyageurs et pour les marchandises. L'effort de rénovation doit être le même côté espagnol et côté français.* ».

Un axe importantissime

Fernando Garcia de Leanis, secrétaire général de la CREA (Confédération régionale des entreprises aragonaises) appréhende les problèmes de trafic liés aux retards des travaux en vallée d'Aspe et fonde beaucoup d'espoir, pour l'avenir, sur la réalisation d'un tunnel ferroviaire à basse altitude.



(photo BAP)

BAP - Le tunnel du Somport sera ouvert, au printemps 2002. Or la modernisation de la RN 134 du Somport à Oloron est inachevée. Et l'auto-route Pau-Oloron, pourra être remise en question. Quelles réflexions ces retards français vous inspirent-ils ?

F. Garcia de Leanis - Malheureusement, le retard des travaux d'aménagement de l'axe routier qui, depuis le Somport, unit Saragosse et Huesca à Oloron et Pau était prévisible. Cela n'a été une surprise pour personne que les problèmes administratifs nés de l'occupation des terrains retardent les travaux et que la pression écologiste dont a souffert la Vallée d'Aspe obligent les autorités françaises à avancer avec beaucoup de prudence. Dans tous les cas, l'ouverture du Tunnel du Somport se traduira par un important problème de trafic à court et moyen terme, compte tenu du décalage observé dans l'état d'avancement des travaux sur le versant français. Le plus important est qu'ils se poursuivent sans interruption de manière à ce que ce prévisible « *goulet d'étranglement* » soit résolu dans les meilleurs délais.

BAP - Quelle peut être l'importance, pour l'économie aragonaise, de la réouverture de la ligne ferroviaire Canfranc-Pau qui semble se préciser ?

FGDL - Aujourd'hui, toutes les marchandises qui partent de l'Aragon vers les autres pays européens sont obligées de faire un long détour et passent, soit par le Pays Basque, soit par la Catalogne, frontières chaque jour un peu plus chargées. Les Aragonais sont favorables à la construction d'un tunnel de faible altitude mais, comme sa réalisation prendra de nombreuses années, on considère que la ligne ferroviaire Canfranc-Pau peut être utilisée durant 20 ans de manière complémentaire à l'axe routier. Sur un plan économique, les deux axes de communi-

cation sont déterminants non seulement pour la sortie des personnes et des marchandises d'Aragon mais aussi pour les régions limitrophes qui trouveraient sur notre territoire une sortie supplémentaire à celles existant actuellement. De plus, il faut prendre en considération les trafics inverses, en provenance de France, et qui sont oubliés fréquemment en Aragon. L'Aragon pourrait devenir un centre logistique de distribution important pour une bonne partie de notre pays. Il ne fait aucun doute que permettre des passages transfrontaliers de bonne qualité est aujourd'hui un facteur déterminant pour l'implantation d'entreprises et la création de richesses.

Pourquoi les Espagnols sont-ils plus rapides ?

Comment les Espagnols font-ils pour réaliser aussi vite leurs infrastructures routières, notamment les autopistas (autoroutes à péage) et les autovías (voies rapides à 2x2 voies gratuites) ? Pour avoir une réponse à cette obsession question trois membres de la commission « l'autoroute Pau-Bordeaux » de BAP ont rencontré à Huesca, Rafael Lopez Guarga, Directeur des Travaux neufs (Ministère de l'Équipement).

Il ressort qu'entre le moment où une opération reçoit un accord politique et celui où l'ouvrage est livré au public, le laps de temps théorique est sensiblement analogue : 94 mois pour une autopista, 96 mois pour une autovía, soit 8 ans minimum. Les procédures et les délais sont à peu près identiques en France.

En fait, la différence fondamentale entre l'Espagne et la France se fait au niveau du consensus politique sur l'intérêt du projet. Et sur le délai entre la décision politique et la mise en œuvre du projet. Sur ce plan, les décideurs espagnols sont beaucoup plus efficaces

que les Français, champions de la discussion, de la temporisation et de la tergiversation.

Un exemple éloquent :

- l'autovía Lérida-Huesca-Jaca-Pampelune. La décision politique de réaliser cette infrastructure a été prise en 1996. La signature est intervenue en novembre 1999, les travaux débutent dès ce mois d'octobre 2001. La livraison de l'autovía (280 km) est prévue en 2010.

- Pour faire les 140 km de Pau à Langon les discussions politiques traînent depuis près de quinze ans. La décision ministérielle de réaliser une liaison 2x2 voies remonte à 1994. Nous sommes en 2001 et nous ne savons toujours pas quel type d'infrastructure sera réalisé entre Aire et Langon. On nous parle d'une mise en service d'une liaison sûre et rapide à 2x2 voies en 2010, sans préciser, car personne n'en est capable, à quelque échelon que ce soit, si ce sera sur tout ou partie de l'itinéraire. Pas sérieux, s'abstenir...

Le coup de gueule de Jean Lassalle



J.Lassalle.
(photo cerpic)

Pas content Jean Lassalle! Dans une lettre adressée à André Viau, préfet des P.-A., le conseiller général exprime sa très grande inquiétude « devant l'état d'impréparation et d'improvisation dans lequel se présente l'ouverture

du tunnel du Somport, dans notre vallée d'Aspe ».

L'élus aspois rend responsable de cette situation le niveau central de l'Etat.

« Qui ne prépare rien, n'assume rien, n'a rien prévu à ce sujet avec la Région Aquitaine et le Conseil général des P.-A. ».

Quelques exemples démontrent que l'accompagnement de cette ouverture est proche de zéro :

- arrêt total depuis plus d'un an de tout chantier d'amélioration sur la RN 134

- silence absolu sur les projets de déviation prévus,

- plus aucune trace du programme d'accompagnement économique

- pis, toutes les actions prises en charge par le Plan Concerté de Développement du Haut-Béarn ne pourront être réalisées avant plusieurs mois

- au lieu de l'amélioration promise, des services publics, on voit poindre le spectre des fermetures, notamment d'écoles

- on ne sait toujours pas si les matières dangereuses pourront ou non emprunter ce tunnel

Seules informations positives enregistrées par les élus de la vallée, celle concernant l'arrivée de nouveaux fonctionnaires et le recrutement d'agents chargés de la sécurité et du fonctionnement du tunnel. Jean Lassalle s'inquiète également de la mise en œuvre d'un programme de rénovation et de construction pour loger les nouveaux arrivants.

En conclusion le conseiller général se demande très sérieusement « quel chef d'Etat, quel Premier ministre pourrait, dans ce contexte, présider côté français à l'inauguration d'un tel ouvrage (...) Quel contraste avec la situation côté espagnol où les travaux sont menés rondement dans l'enthousiasme et la ferveur que suscitent les grands événements. Là, pas de doute possible, le Roi et le Président du conseil seront de la partie le jour venu ».

A la suite de cette lettre, Jean

Lassalle, accompagné de trois autres maires, a été reçu par le préfet. Toutes ces questions seront approfondies au cours d'une réunion avec les maires de la vallée le 22 octobre. D'ores et déjà les élus aspois ont reçu l'assurance qu'un Chargé de mission « de haut niveau » sera mis à la disposition de la Communauté de communes pendant trois ans.

Vive Inquiétude pour Pau-Oloron

Une interview du préfet des Pyrénées-Atlantiques parue le 10 juillet 2001 dans la République des Pyrénées a jeté le trouble dans les esprits du côté d'Oloron. Il est dit que l'autoroute A 650 « n'est plus la seule solution ».

Dans une lettre au préfet, Michel Brau, se faisant l'interprète de l'inquiétude des adhérents de Béarn Adour Pyrénées de la région d'Oloron, lui demande ce qu'il faut entendre par « une solution autoroutière qui apparaît aujourd'hui... probablement inadaptée ». On peut en effet s'étonner de cette expression quand on sait que, indépendamment de l'insécurité notoire de la RN 134, le trafic y augmente de plus de 10 % par an.

Le président de BAP rappelle que l'autoroute Pau-Oloron a été inscrite le 5 novembre 1990 au schéma directeur routier national, confirmée par décret du 1^{er} avril 1992 (!) et que la bande des 300 mètres est arrêtée depuis le 1^{er} janvier 1998.

« Béarn Adour Pyrénées continue d'affirmer aujourd'hui, avec la même force que lors de la réunion

du 5 avril, que la liaison autoroutière Pau-Oloron (à deux fois deux voies) est vitale pour le Haut-Béarn et qu'il est absolument indispensable, si l'on veut notamment la rendre

financièrement crédible aux yeux des sociétés de concessions autoroutières, de la rattacher dès maintenant et avant le lancement de l'appel d'offres pour Pau-Bordeaux, à un projet global qui ne devrait plus être en définitive que Langon-Oloron ».

Pour Michel Brau, les adhérents de BAP comprennent bien qu'un certain nombre de franchissements, notamment le tunnel de 2,5 km prévu à Arbus, alourdissent considérablement le coût de cette liaison, mais il leur paraît inconcevable « de dénaturer ce projet en lui

enlevant les éléments de sécurité et de rapidité qui en avaient motivé la création. Il nous semble au contraire indispensable de repenser cette liaison, toujours aux caractéristiques autoroutières, mais en recherchant le tracé le plus cohérent sur le plan économique et utilitaire ».

Oloron : « un désenclavement vital »

Hervé Lucbéreilh, maire d'Oloron-Sainte-Marie et vice-président du conseil général s'inquiète, non sans raison, à la fois des problèmes de sécurité qui se posent dans la traversée de la capitale du Haut-Béarn et de sa situation d'enclavement : « notre ville a toujours tiré richesse de sa situation de carrefour. Oloron souffre aujourd'hui de son enclavement. A l'heure où le tunnel du Somport va ouvrir l'Europe du Nord à l'Europe du Sud, peut-on continuer à accepter que les camions traversent de part en part une ville de 11 000 habitants, condamnant sa population à l'insécurité, aux nuisances du bruit et de la pollution ? Evidemment non ! D'où la nécessité de réaliser au plus vite la liaison Gabarn-Gurmençon ».

Les considérations économiques liées à l'insuffisance des infrastructures ne sont pas moins préoccupantes : « alors que le bassin industriel d'Oloron compte près de 3 000 emplois, peut-on accepter qu'aucune liaison moderne ne relie cette ville à ses capitales départementale et régionale ? Evidemment non ! D'où l'ardente obligation de voir réaliser au plus vite les autoroutes Pau-Bordeaux et Pau-Oloron. Au moment où Oloron s'honore de compter des entreprises aussi innovantes à côté d'autres traditionnelles, peut-on continuer à ne leur laisser pour voie de communication que la RN 134 ? Evidemment non ! D'où la nécessité également de rouvrir la ligne ferroviaire France-Espagne par le Pau-Canfranc en même temps que les autoroutes de l'information ».

Hervé Lucbéreilh est attentif aux initiatives prises par Béarn Adour Pyrénées, susceptibles de faire accélérer les programmes d'infrastructures. « Si ces opérations n'aboutissaient pas, Oloron-Sainte-Marie serait condamnée à un déclin irréversible », conclut-il.



H.Lucbéreilh.
(photo cerpic)

Il faut concevoir là une voie moyenne intermédiaire. Tous les camions de l'Espagne ne passeront pas par le tunnel du Somport. Il n'est pas question de capter le trafic passant par les deux extrémités de la chaîne qui demeurent prépondérantes.

Le transfert de trafic, ici, ne devrait pas excéder 5 %. Cela dit, il ne dissimule pas que le tunnel du Somport représente « un passage frontalier important pour une des régions économiques les plus importantes de l'Espagne qui a besoin de communiquer avec l'Europe ».

Oui au tunnel à basse altitude

S'il est en charge des routes, José Luis Abad Martínez, a l'esprit assez œcuménique pour ne pas opposer le transport routier au transport ferroviaire, d'autant plus complémentaire que les prévisions des flux de trafic à travers les Pyrénées sont préoccupantes. « La réouverture du Pau-Canfranc est une mesure à prendre pour le court terme. En Aragon, nous sommes d'accord pour cette réhabilitation avec une rénovation de la ligne Canfranc-Saragosse mise à l'écartement international ».

« Notre ministre de « Fomento » (Equipement) assure que la réouverture aura lieu en 2006. Nous ferons tout pour que cela se fasse. En Aragon, les procédures d'adjudication pour la modernisation de la voie sont en cours ». Selon lui, il n'y a qu'un seul préalable, mais de taille, à cette réouverture : « Il faut que les Etats français et espagnols la réclament à Bruxelles ».

Le directeur des routes élude le problème de la remise en état de la voie ferrée dans le tunnel ferroviaire. S'il y a problème, c'est plutôt au niveau de la capacité des tunnels à recevoir le nouveau matériel.

Il va plus loin enfin dans sa vision prospective lorsqu'il déclare qu'« il ne suffit pas d'améliorer les infrastructures actuelles, il faut opter pour des moyens nouveaux qui préservent l'environnement ». A cet égard, il pense que les gouvernements devraient réfléchir rapidement au projet de la traversée des Pyrénées au moyen d'un tunnel ferroviaire à basse altitude.

« La mentalité des responsables politiques français, sur ce point, a évolué. Ils sont plus disposés qu'ils ne l'étaient à aborder la question ». Loyola de Palacios, commissaire européen aux Transports évoque la date de 2015 pour ce projet. A Saragosse, on met déjà en œuvre deux plateformes intermodales et l'on mène des études pour savoir où devrait se faire l'entrée du tunnel. Quatre ou cinq sites sont envisagés. Reste aux Français à en faire autant...

✓ L'autovia (autoroute gratuite) Saragosse-Nueno -au nord de Huesca- est terminée depuis novembre 2000.

✓ La route nationale 330, modernisée, Nueno-col-de-Monrepos-Sabiñanigo-Jaca est achevée depuis belle lurette.

✓ Au sud de Saragosse, une section de l'autovia venant de Sagunto est en service entre Calamocha et Santa-Eulalia. Trois sections sont à l'adjudication et seront en service en 2004. Les cinq dernières sections suivront.

Tunnel du Somport au stade des finitions

La construction du tunnel du Somport dont l'ouverture a été annoncée au tout début de l'année 2002 par l'Ambassadeur d'Espagne en France, arrive en phase terminale, avec des degrés de finition différents selon que l'on se trouve en France ou en Espagne.

Côté français, le tube, proprement dit, est terminé. Le revêtement routier est posé, la ventilation et le réseau « incendie » sont quasi opérationnels. L'éclairage principal et le balisage sont en état de fonctionnement. Par contre le creusement des galeries de liaison, entre le tunnel routier et le tunnel ferroviaire ainsi que la construction du bâtiment de contrôle, à l'extérieur, ne sont pas commencés.

Côté espagnol, un certain retard peut être remarqué dans la mise en place de l'éclairage et du revêtement routier. Cependant, le gros œuvre du bâtiment de contrôle principal, autrement important qu'en France, est en voie d'achèvement et le percement des galeries de liaison est effectué à 60 %.

L'effort portera, dans les prochaines semaines, sur la pose des réseaux de transmission, les équipements de surveillance, de contrôle, de télécommande, de signalisation et d'information, tandis que commence à cette mi-septembre, le creusement des galeries de liaison françaises.


L'inauguration du tunnel, croyons-nous savoir, ne pourra être effectué que lorsque tous les équipements techniques et les systèmes de sécurité auront été testés, que les exercices auront donné des résultats positifs, que l'entreprise chargée de l'exploitation du tunnel aura été retenue, qu'auront été formées des équipes d'intervention compétentes et efficaces, qu'enfin le comité de sécurité aura donné son accord.

Autant d'opérations qui laissent supposer que nous serons sûrement en 2002 lorsqu'elles auront été conclues...



(photo BAP)

BEARN ADOUR PYRENEES
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
MICHEL BRAU
21 RUE LOUIS BARTHOU 64000 PAU
0559825111

 05.59.14.01.40 - 1206

Bienvenue sur notre site

www.bap-europe.com

Bonne nouvelle pour tous les Internauts qui cherchaient dans le « Cyberspace » une trace et des informations sur la finalité, les objectifs de Béarn Adour Pyrénées: en attendant de pouvoir accéder, par la route ou le fer, dans de meilleures conditions de confort et de sécurité aux « chemins pour l'Europe », BAP ouvre en effet, pour eux, une fenêtre sur le réseau mondial du Web.

On vous accordera que les Indonésiens ou les Finlandais n'ont rien à faire de nos problèmes d'infrastructures trans-pyrénéennes. Certes, mais nous avons pensé à tous ceux qui, plus près de nous, ont l'habitude d'emprunter les « autoroutes de l'information ». Internet offre la possibilité à tous les Aquitains, aux Picto-Charentais fréquentant nos itinéraires, à bon nombre d'Européens et surtout à tous nos voisins Espagnols de suivre l'évolution politique et technique des projets destinés à améliorer les liaisons nord-sud entre Saragosse, et Pau, et au-delà, Bordeaux et le nord de l'Europe.

La commission « communication » de Béarn Adour Pyrénées, s'est mise au travail, avec le concours d'une société paloise du technopôle Hélioparc, Héliantis (www.heliantis.fr)



la commission communication de BAP, chez Héliantis, met le site au point avec Stéphanie (photo BAP).

pour créer un site qui lui soit propre. En tapant www.bap-europe.com sur votre système, vous pouvez découvrir une page d'accueil à partir de laquelle vous choisirez la rubrique voulue :

- un **éditorial**
- un **agenda**
- des **informations sur l'association**
- une large revue de l'**actualité** depuis le 1^{er} janvier 2000
- des **dossiers très fouillés** concernant chaque liaison :
Autoroute A 65 Pau-Langon, antenne autoroutière A 650 Pau-Oloron, RN 134 Oloron-Somport en vallée d'Aspe et ligne ferroviaire Pau-Canfranc

- un site documentation où l'on pourra lire notamment tous les bulletins d'information édités par BAP depuis le 1^{er} janvier 2001

- une rubrique « **Forum** » pour que vous nous fassiez part de vos attentes, idées, suggestions et observations

- un clic « **Contact** » qui vous donnera l'adresse e-mail de BAP: contact@bap-europe.com

- un dernier « clic » enfin pour les **adhésions** à BAP car plus nous serons nombreux, mieux nous pèserons sur les décisions. (Il suffit d'imprimer le bulletin et de nous l'adresser, rempli, avec si possible, votre... chèque).

Réunion publique à Oloron le 18 octobre. Béarn Adour Pyrénées organisera le **jeudi 18 octobre à Oloron-Sainte-Marie, à une heure et en un lieu qui seront précisés en temps voulu, une réunion d'information publique, semblable à celle qui s'est tenue le 5 avril dernier au Palais Beaumont à Pau et qui avait réuni 600 personnes. La capitale du Haut-Béarn est au cœur d'une région qui souffre d'un grave handicap en raison de son enclavement. Cette situation, préoccupante également sur le plan de la sécurité routière pourrait s'aggraver si les infrastructures promises pour améliorer le contournement de la ville ainsi que les relations avec Pau et avec l'Aragon ne se réalisaient pas rapidement. BAP fera le point sur toutes ces questions et permettra à divers témoins de s'exprimer.**

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.

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

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

Monsieur, Madame, Mademoiselle

Demeurant rue

Ville code postal

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " 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

Ce bulletin N° 4 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.