



Avec nos meilleurs
vœux pour 2006

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

Liaisons transpyréennes

Le plan existe, reste à le concrétiser

Le dernier sommet Franco-Espagnol a validé le plan de travail élaboré à Barcelone le 17 octobre pour améliorer les liaisons transpyréennes. Il ne reste plus qu'à l'appliquer...

L'exposition internationale de Saragosse en 2008 était un excellent prétexte pour améliorer de façon significative - et dans l'urgence - les communications avec l'Espagne.

Il faut aujourd'hui hélas! se rendre à l'évidence: d'ici à 3 ans, les relations par route ou par chemin de fer ne seront pas sensiblement améliorées, en particulier entre le Béarn et l'Aragon. Sur la RN 134 en vallée d'Aspe, on ne pourra compter que sur l'ouverture de la déviation de Bedous et sur quelques travaux de rafistolage. La route internationale restera un chemin toujours impérial (1) et néanmoins... mulétier sur une bonne partie de l'itinéraire entre Oloron et le tunnel du Somport. Honte à la France!

Nous aurions souhaité que cette question fût mieux traitée lors de la rencontre bi-latérale franco-espagnole tenue à Barcelone le 17 octobre dernier et qui regroupait, pour la première fois, avec les deux Premiers ministres, accompagnés de plusieurs membres de leurs gouvernements, notamment Dominique Perben et Magdalena Alvarez Arzan, ministres de l'Équipement de chaque pays, les représentants des Régions autonomes espagnoles et des Régions françaises bordant les Pyrénées.

Ce sommet spécifique avait été proposé à la suite du sommet franco-espagnol tenu il y a un an, le 7 décembre 2004, à Saragosse et au cours duquel José Luis Zapatero avait insisté devant



Dominique de Villepin et José-Luis Zapatero présentant le plan à Barcelone. (Photo Benoit Granier - Malignon)

Jacques Chirac sur la nécessité de réaliser d'importants efforts en matière d'infrastructures pour améliorer les communications entre les deux pays. De fait, en octobre dernier à Barcelone, un important plan d'action pour le développement des traversées pyrénéennes a été présenté. Ce plan fixe comme objectif « de parvenir à une plus grande perméabilité des Pyrénées afin de faciliter le développement des échanges économiques et culturels entre les territoires concernés; de favoriser le rééquilibrage des modes ferroviaire et maritime; enfin d'agir dans le respect du patrimoine et de l'environnement naturel du massif pyrénéen ».

Que devons-nous retenir du programme de travail - voir ci-après - élaboré de conserve par les deux pays et validé par les deux chefs d'État lors du 18^e sommet franco-espagnol à l'Élysée le 10 novembre 2005?

Concernant les liaisons ferroviaires, les Espagnols ont pratiquement autant

d'opérations lourdes à engager que les Français pour réaliser des connexions modernes entre les deux pays. La Traversée Centrale des Pyrénées revient sur le tapis mais l'on se garde bien de dire qu'elle pourrait passer chez nos voisins de la vallée du Lavedan qui n'en veulent pas.

S'agissant de la liaison Pau-Canfranc, il est dit que les collectivités concernées - la région Aquitaine et la région autonome d'Aragon - participeront à l'évaluation du projet de réouverture en tenant compte du projet de nouvelle traversée. Ce qui sous-entend que de nouvelles études (?) seront menées pour que tout le monde soit bien sûr que cette réhabilitation, controversée depuis plus de trente ans, soit aussi utile que rentable.

Le chapitre des liaisons routières, pour ce qui est des itinéraires qui nous intéressent, montre que les Espagnols n'ont plus grand chose à construire sauf à amener une autoroute jusqu'à Jaca. Et qu'en revanche, la France a encore tout à faire pour moderniser la liaison entre Bordeaux et le Somport. Mais cela c'est un chapitre que nous connaissons par cœur. Reste un calendrier à partir duquel chacun d'entre nous pourra vérifier, dans le temps, s'il est bien réaliste ou s'il appartient au domaine des chimères...

(1) La route en Vallée d'Aspe a été construite au second Empire.

suite en page 2

Une évolution positive

Nous ne sommes pas très nombreux de ce côté des Pyrénées - exceptés les hispanophiles qui vont régulièrement traverser les montes - à avoir une juste conscience de l'impérieuse nécessité dans laquelle les Aragonais se trouvent de franchir plus aisément le mur de hautes montagnes qui les sépare de la France et, au-delà, de l'Europe.

À Saragosse, à Huesca, à Jaca comme à Sabiñanigo, toute information relative à cette question a un écho extraordinaire dans l'opinion publique. Les médias qui en ont fait, à raison, un de leurs chevaux de bataille, rebondissent particulièrement sur toutes les nouvelles susceptibles d'alimenter la rubrique des infrastructures de communications transpyréennes. Parce qu'ils ont la conviction profonde que leur destin est lié à cette problématique.

La presse est à cet égard, très attentive aux positions de BAP. Il est vrai que, depuis six ans maintenant, notre association a fait du désenclavement de notre région, en direction du sud comme du nord, un dogme intangible.

Les Aragonais qui apprécient qu'on partage leur combat, avec une solidarité pugnace, que personne ne nous marchande - le quotidien de Saragosse « *Heraldo de Aragon* » a consacré récemment sa dernière page à BAP - jugent par ailleurs positive l'évolution des relations entre Madrid et Paris.

Le programme de travail sur les relations transpyréennes élaboré à l'issue des dernières rencontres franco-espagnoles constitue, selon eux un progrès notable et même encourageant par rapport au quasi néant antérieur.

Cependant, nous croyons deviner dans leurs propos que leurs pensées seront sans doute plus affectueuses le jour où le gouvernement de M. Zapatero aura pour l'Aragon les mêmes yeux doux qu'il a pour la Catalogne.

Le jour aussi où la France, mettant un bémol à ses rhétoriques bavardes - qu'on nous reproche, semble-t-il, de plus en plus à travers le monde - passera vraiment aux actes!

Liaisons transpyrénéennes

Liaisons ferroviaires :

Dax-Vitoria

■ Coordonner les efforts pour obtenir le financement des études réalisées par le GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Économique) « SEA Dax-Vitoria » dans le cadre de la politique conjointe qui doit être développée par les deux ministères et qui concerne le projet prioritaire n° 3 des Réseaux Transeuropéens « Axe ferroviaire à grande vitesse du Sud Ouest de l'Europe »

LGV Sud Europe Atlantique

■ Obtenir en 2006 la déclaration d'utilité publique sur la section Angoulême-Bordeaux ce qui permettra de lancer l'opération en 2007. Sur la section Tours-Angoulême, l'APS (Avant-Projet Sommaire) sera achevé en 2006 afin de permettre le lancement de l'enquête préalable à la DUP

■ Réaliser en 2006-2007 les études et projets nécessaires à l'amélioration et à l'augmentation de la capacité de la ligne Bordeaux-frontière espagnole

■ Lancer en 2005 les procédures de débat public sur une nouvelle ligne entre Bordeaux et la frontière espagnole.

Saragosse-Canfranc-Pau

■ Il est proposé aux collectivités territoriales concernées de participer à l'évaluation du projet de réouverture de la ligne en tenant compte du projet de nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées, dans une perspective de coopération interrégionale. Ce sera fait au sein d'un groupe de travail auquel seront associés les deux ministères, compte tenu de leurs politiques ferroviaires respectives.

Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne de grande capacité (TCP)

■ Lancer avant la fin de 2005 l'étude relative à la modélisation de la répartition modale des trafics de marchandises et à l'analyse de l'inscription fonctionnelle de la nouvelle liaison ferroviaire dans les réseaux ferroviaires deux pays afin que les premiers résultats puissent être obtenus au cours de l'année 2006 en vue de la définition des corridors de tracés possibles.

■ Dans une phase ultérieure sera engagée l'étude qui porte sur l'analyse territoriale et environnementale des tracés à l'intérieur des corridors préalablement définis. La finalisation de cette étude est envisageable en 2008.

Liaisons routières

Saragosse-Somport-Pau

■ Ouverture au trafic des marchandises dangereuses du tunnel du Somport à partir de janvier 2006

■ En Espagne, mises en service en 2010 de l'aménagement de la section Jaca-tunnel du Somport et de la totalité de l'autoroute Saragosse-Jaca

■ En France, mise en service en 2010 de l'autoroute Langon-Pau

■ Pour la section Pau Oloron et la déviation d'Oloron, approbation des APS en 2006 avec l'objectif de déclarations d'utilité publique en 2007

■ Réalisation, à court terme, en 2006, des études de travaux ponctuels sur les sections qui le nécessitent pour garantir la sécurité du trafic

■ Réalisation en 2006 des études (APS) nécessaires au lancement des enquêtes d'utilité publique pour l'ensemble des sections non couvertes entre Oloron et le tunnel du Somport

■ Ouverture la déviation de Gan en 2005 et de Bedous en 2007 Pampelune-Orthez



La déviation de Gan
(Photo BAP)

■ Les deux pays saluent les avancées obtenues par le gouvernement de la Navarre et le département des Pyrénées-Atlantiques pour ce qui concernant la réalisation de l'Avant Projet Sommaire de cette liaison, ainsi que leurs efforts pour assurer une bonne insertion de ce projet dans son environnement.

Les lenteurs, un mal français

Ce qu'il y a de merveilleux, chez nos dirigeants politiques – ou cadres de la haute administration – c'est l'aplomb avec lequel ils nous annoncent l'aboutissement des projets d'infrastructures qu'ils pilotent.

Prenez une opération donnée: une autoroute, une ligne TGV, un tunnel routier ou multimodal, etc. Au départ, on vous parle d'une réalisation à l'horizon de telle année ou de telle décennie. Et puis, le temps passant, quand les études sont un peu plus avancées et le plan de financement à peu près bouclé, un ministre affirme d'un ton ferme et assuré, destiné à réchauffer le cœur des plus impatients ou incrédules: cet ouvrage sera mis en service telle année.

L'éloignement de l'année en question étant en général proportionnel à l'importance de l'ouvrage – exemple: la Traversée Centrale des Pyrénées annoncée pour les années 2020/2030 ou plus si... peu ou pas d'affinités – vous êtes tenté de vous dire, si vous avez un âge tant soit peu avancé, qu'il va falloir que vous ayez une carcasse singulièrement robuste et parallèlement que la science médicale accomplisse d'énormes progrès pour que vous ayez une chance de l'inaugurer...

Le grand livre des infrastructures françaises est ainsi riche d'exemples qui seraient savoureux à énoncer s'ils n'étaient pas aussi détestables (le contre-exemple étant celui du superbe viaduc de Millau achevé plus tôt que prévu).

Prenons le cas du tunnel du Somport. Ce devait être une affaire classée à la fin du siècle précédent. Mille raisons ont fait qu'il n'a été mis en service qu'en 2003. Sans la route modernisée et sécurisée qui va avec, indispensable accessoire qui ne pourrait être achevé, au train actuel des travaux, qu'en 2018 vu le peu d'empressement mis par l'État français à mettre ses actes en conformité avec l'engagement pris avec l'Espagne.

Prenons un autre exemple: celui de la déviation d'Aire-sur-l'Adour. Celle-ci nous était promise, achevée, depuis plus de dix ans. Elle ne sera ouverte qu'en 2008. Si on ne trouve pas encore, après celui du vison d'Europe, un habitat potentiel de crapaud gascon à protéger... Pire encore la déviation de Gan: Il n'a pas fallu moins de huit années pour construire 2500 mètres!

Le cas de Bordeaux-Pau

Prenons maintenant l'exemple de l'autoroute Bordeaux – Pau. Bernard Bosson annonçait – un peu imprudemment – en 1995 que l'itinéraire entre Langon et la capitale du Béarn serait à quatre voies en 2000 sur sa totalité. C'était trop beau: Jean-Claude Gayssot stoppait tous les processus en 1997...

En janvier 2000, Patrick Gandil, alors directeur des Routes, déclarait aux élus aquitains que l'A65 serait livrée à l'horizon 2010.

Nous terminons l'année 2005. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui devait démarrer cet automne, ne sera lancée qu'en février ou mars 2006. Il se passera un an, peut-être 18 mois, avant que le Premier ministre ne signe la DUP et que le contrat de concession ne soit signé.

Encore devons-nous, dans ce cas, nous estimer heureux. Pour la première fois en France, le projet d'autoroute A65 bénéficie d'un régime nouveau: les procédures de DUP et de désignation du concessionnaire sont menées de façon concomitante. Naguère l'une succédait à l'autre. Autant de temps perdu.

Viendront ensuite les acquisitions de terrain, diverses procédures administratives et techniques. Et enfin les travaux à réaliser sur 140 km. En trois ans? À qui ferait croire que nous roulerons sur l'A65 en 2010?

Ces derniers mois, des retards divers se sont ajoutés à des retards ordinaires – parfois pas trop considérables. Les aléas sont partout. On vient tout juste d'apprendre que le ministre de l'Équipement et des Transports, Dominique Perben, venait de signer l'acte déterminant définitivement le choix du scénario de concession totale pour l'itinéraire pour l'itinéraire. Entre nous, on croyait bien que ce choix était entériné depuis l'été dernier!

Les précautions de l'administration

Pourquoi ces retards qu'on assimile à des lenteurs? Dans beaucoup de cas, on déplore que les crédits arrivent avec parcimonie. Dans le cas de l'A65 c'est parce que les services responsables – direction des Routes et Direction régionale de l'Équipement – tout en ayant une évidente volonté de faire progresser rapidement ce dossier, veulent se prémunir contre de possibles avatars et des risques de plus en plus nombreux engendrés par des réglementations hexagonales et européennes de plus en plus pléthoriques, complexes et contraignantes. Alors, avant de se hasarder dans cette jungle hostile, mieux vaut, disent-ils, se vacciner contre les requêtes, recours, pièges et traquenards dressés désormais sur le chemin de tous les projets de grandes infrastructures et qui entraîneraient éventuellement, s'ils s'avéraient fondés, des retards plus fâcheux. Forcément, cela prend du temps...

Tout cela procède donc d'un mal hexagonal de plus en plus accentué, que certains de nos voisins européens, à commencer par les Espagnols, dénoncent avec ironie, en observant que nous sommes, nous Français, plus prompts à bavarder qu'à passer aux actes.

Vous aurez compris, en tout cas, que si certains font l'éloge de la lenteur, ou des lenteurs, ce n'est pas BAP.

« Aragon et Béarn, même combat »

A l'invitation de la fondation Francisco Corell que préside Miguel Angel Ochoa, BAP a participé le 20 octobre dernier au Gouvernement d'Aragon à Saragosse à une journée de réflexion consacrée à l'intégration des infrastructures espagnoles dans le réseau européen de Transports à travers les Pyrénées. Ouverte par Javier Velasco Rodríguez, conseiller des travaux publics, urbanisme et transports au Gouvernement d'Aragon, cette journée a permis de faire un point précis sur la situation des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe et de s'inquiéter surtout, en raison de l'augmentation des trafics de marchandises de l'insuffisance des liaisons transpyrénéennes, qu'elles soient routières ou ferroviaires.

Avec Jesus Sanchez Faraces, directeur général des Transports et communications de l'Aragon, comme avec Rafael Izquierdo Bartolomé, professeur de transports à l'université polytechnique de Madrid, l'accent a été mis sur la nécessité d'améliorer la liaison routière par le Somport - qui ne sera jamais une voie de grande capacité, les Espagnols en conviennent. Sur la nécessité aussi de prévoir une traversée ferroviaire de la chaîne, en son centre, ne serait-ce que parce que le pays Basque a, sur ce



De gauche à droite : J-M. Guillot, J. Velasco, Miguel Ochoa, Jésus Sanchez. (Photo BAP)

point, des positions dures. La France ne consent pas, de son côté, des efforts suffisants pour faire avancer ce dossier. Ainsi, la plate-forme logistique Plaza à Saragosse dont la superficie vient d'être portée à 1 300 hectares et dont 80 % des installations ont été vendues, pourrait s'avérer un échec si la Traversée multimodale au moyen d'un tunnel à basse altitude ne se réalisait pas. Jean-Michel Guillot qui représentait Jean-Pierre Mariné était accompagné de Sandrine Taxis dont la pratique de la langue de Cervantès se révéla précieuse. Il a été amené à donner le sentiment des Béarnais et des Aquitains sur ces

sujets. Il a fait le point très précisément, sur tous les projets à l'étude ou en voie de réalisation : l'autoroute Langon-Pau, la nouvelle liaison Pau-Oloron la RN 134 en vallée d'Aspe, liaison mal-aimée des pouvoirs publics en France, liaison ferroviaire Pau-Canfranc Traversée centrale des Pyrénées, autoroute A63, nationale 10 et même « Transnavarraise ».

Mais c'est évidemment, avec la TCP, la route en vallée d'Aspe qui préoccupe le plus les Aragonais. Le représentant de BAP est convaincu que ce dossier n'évoluera favorablement que si l'Aragon continue à exercer, avec le

gouvernement de Madrid, une pression de plus en plus forte sur le gouvernement français. Tant il est vrai qu'en France, l'opinion publique et même souvent les politiques ne réalisent pas vraiment les difficultés rencontrées par les Aragonais, à cause des Pyrénées, pour communiquer, non seulement avec la France mais avec toute l'Europe. « Nos intérêts sont les mêmes, notre combat est le même nous ne pourrions le gagner, conclut-il, que si nous savons conjuguer ensemble le talent de Fernando Alonso et la technique de Renault ».

RÉCEPTION DU DUC DE VENDÔME

« La vie est là où ça bouge »



Michel Brau et Jean-Pierre Mariné accueillent le Duc de Vendôme. (Photo BAP)

Venu à Pau où il a rencontré, en plus du sénateur - maire, un certain nombre de dirigeants d'entreprises majeures du Béarn, Jean de France, duc de Vendôme, a souhaité également rencontrer Béarn Adour Pyrénées. Au cours

d'un entretien à la CCI en présence de Jean-Pierre Mariné, président de Michel Brau, vice-président et président de la CCI, d'Hubert Buchou, président d'honneur, et de plusieurs autres dirigeants de l'association, le lointain descendant d'Henri IV s'est fait expliquer les raisons du combat de BAP : désenclaver la région, véritable cul-de-sac au pied des Pyrénées et développer de nouvelles synergies régionales pour compenser le déclin du gisement de Lacq.

Les intervenants de BAP ont confié qu'ils ne seraient pas opposés à ce que leur hôte profite de sa parenté avec Juan Carlos pour lui faire part, à l'occasion, des difficultés rencontrées, notamment en France, pour « perméabiliser » les Pyrénées et améliorer les relations avec l'Aragon. Le duc de Vendôme - qui est cadre dans un établissement bancaire et s'intéresse vivement à tout ce qui touche l'économie - a répondu qu'il essaierait d'accéder au souhait de BAP pour les aider. Il se montra bien convaincu, en l'occurrence, qu'il ne fallait jamais rester inerte face aux situations. Pour lui « la vie est là où ça bouge ».

Une étude sur les échanges entre le Béarn et l'Aragon

Les perspectives d'une amélioration de la RN 134 en Vallée d'Aspe entre Oloron-Sainte-Marie et le Tunnel du Somport, ne sont pas bonnes : la modernisation ne pourrait être achevée qu'en 2018. Cet axe international sera donc bien loin d'être achevé pour les milliers de visiteurs qui l'emprunteront pour aller à l'exposition internationale à Saragosse en 2008. L'autre liaison de la vallée est la ligne ferroviaire Pau-Canfranc qui fait encore débat entre les partisans de sa réhabilitation, lesquels ne prennent pas de décisions et ceux qui sont indifférents.

Où en est-on réellement de ces projets d'aménagement de la Vallée d'Aspe? Comment compte-t-on rejoindre Saragosse pour cet événement majeur de ce début de siècle? Par les extrémités de la chaîne déjà saturées? Par la route nationale 134 qui, depuis Asasp, compte sept ouvrages en mauvais état et sept autres en très mauvais état?

Les flux croissants de marchandises et de voyageurs entre la Péninsule Ibérique, la France et le reste de l'Europe se concentrent essentiellement aux extrémités de la Chaîne des Pyrénées. Ils ne sont cependant pas représentatifs de ceux existant à l'intérieur du massif et plus particulièrement entre l'Aragon et le Béarn : aucune étude aussi précise entre ces deux régions n'a été réalisée à ce jour.

Forts de ce constat, BAP a donc décidé de réaliser une étude prospective multimodale des flux de marchandises et voyageurs (origines/destinations) entre le Béarn et l'Aragon afin de démontrer tout l'intérêt (économique, culturel, sécuritaire...) d'un axe aménagé entre Pau et Saragosse et, par la suite, d'adapter l'offre de transport.

Le document de synthèse sur la problématique des transports entre l'Aragon et le Béarn, qui en résultera, sera alors largement diffusé et présenté auprès des adhérents,

Projet



Savoir ce que souhaitent les transporteurs de fret. (Photo BAP)

des usagers, des entreprises et des pouvoirs publics.

BAP souhaite que ce document soit un véritable outil d'aide à la prise de décision en matière de politique transfrontalière et interrégionale de transport. C'est pourquoi l'association compte sur tous les acteurs socio-économiques et institutionnels pour l'aider dans cette démarche.

Déviation de Gan On ouvre pour Noël !

Pour un peu on dirait une autoroute tant elle paraît large et spacieuse avec des virages joliment relevés et au sol un bitume d'enrobé souple et silencieux – c'est un revêtement de granulat réducteur de bruit. La déviation de Gan est bordée presque tout au long de ses 2 500 mètres d'écrans antibruit (dépende 1,300 million



La vitesse sera limitée à 70 km/h. (Photo BAP)

d'euros). À l'heure actuelle, on s'emploie à poser les glissières de sécurité, à peindre le marquage au sol et à placer la signalisation verticale.

En principe, le chantier de finition devrait être terminé vers le 15 décembre. Le temps d'exécuter les procédures de contrôle de sécurité et l'ouvrage devrait être livré pour les vacances de Noël aux automobilistes. Un cadeau évidemment assez tardif car on l'attend depuis deux ans, mais un cadeau sûrement apprécié par tous ceux qui transitent par Gan. Finis

l'attente aux feux, les bouchons sous le S du pont de chemin de fer. Ça va – presque - être un vrai plaisir d'emprunter désormais la RN 134 pour se rendre à Oloron et même en vallée d'Ossau. Les poids lourds d'ailleurs devront obligatoirement prendre la déviation, sauf pour la desserte locale.

Il aura fallu deux contrats de plan et huit années pour construire cette déviation. Sans parler du temps passé précédemment à acquérir les terrains. La réalisation des deux carrefours giratoires remonte à 1998. Les gros travaux se sont

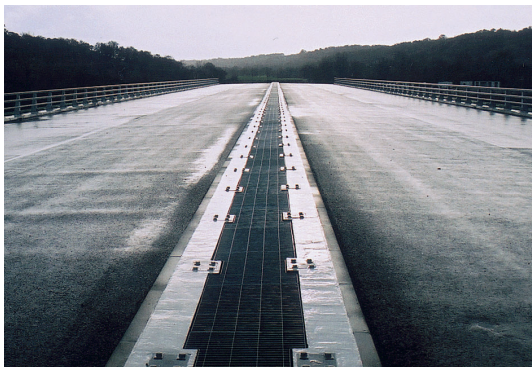
Déviations d'Aire-sur-l'Adour

Les travaux redémarrent enfin

En cette fin d'année 2005, rien ne bouge en apparence sur le chantier de la déviation d'Aire-sur-l'Adour, stoppé depuis un an en raison de la présence hypothétique, près du fleuve, d'une petite bête qui fait partie, comme la loutre, selon Bruxelles des espèces à protéger. Personne n'a jamais vu de vison d'Europe dans ce secteur, mais il existe ici, affirment les protecteurs de la nature, un habitat potentiel qu'il faut préserver (directive Natura 2000).

Comme les responsables de l'ouvrage n'avaient pas vraiment pas été informés de cette importante problématique, la Direction des Routes a demandé l'arrêt des travaux puis le déplacement de la déviation de quelques dizaines de mètres dans le vallon du Broussau. Pas de quoi fouetter un vison, mais tout cela prend du temps : il faut faire l'acquisition de nouveaux terrains et reconstruire cet habitat potentiel, des fois que ces gentilles petites bêtes souhaiteraient s'y loger.

Toujours est-il que l'autorisation de redémarrer le chantier, nous a confirmé la DDE des Landes, a été donnée en octobre. Le marché



Le pont sur l'Adour, terminé depuis plusieurs mois, attend qu'on le prolonge par l'autoroute. (Photo BAP)

des terrassements a dû être modifié. Pour l'heure, le groupement d'entreprises Guintola-EHTP-Batistan procède à l'abattage d'arbres ainsi qu'à des déplacements de réseaux au niveau du futur échangeur de Pourrou, au nord.

Les seuls ouvrages terminés sont : le pont sur l'Adour, un second pont sur la route de Geaune et un troisième route de Latrille avec

AUTOROUTE LANGON PAU Bientôt l'enquête publique

De nouveaux retards sont enregistrés dans la conduite des procédures préliminaires devant aboutir à la réalisation de l'A65 Langon-Pau. Les quatre groupements de sociétés candidates à la concession devaient remettre leur copie à la direction des routes le 29 novembre. Un délai de quelques semaines leur a été accordé. Elles le remettront le 22 décembre.

Par ailleurs, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui devait débuter en décembre, ne démarrera qu'en février, au plus tard en mars. L'importance de ce dossier est tel que l'administration souhaite préparer le mieux possible cet acte important dans la procédure. L'enquête ne durera qu'un mois et demi, mais il faudra une année avant que le Premier ministre puisse signer la DUP. Cette signature devrait coïncider avec celle du contrat de concession. Nous aurons l'occasion de vous présenter, le moment venu, dans notre bulletin, un dossier complet sur l'A65.

déroulés entre 2000 et 2005. Avec de longues périodes d'interruption du chantier parce que les financements n'arrivaient pas !



La pose des panneaux de signalisation annonçant l'ouverture de la déviation. (Photo BAP)

les rétablissements routiers. En 2006, deux autres ouvrages seront construits sur la route de Duhort-Bachen et un autre sur la rivière le Broussau. Un autre pont est prévu au niveau de l'échangeur de Pourrou, au nord, situé immédiatement après le débouché du pont sur l'Adour.

Les terrassements vont donc reprendre incessamment sur l'ensemble de la déviation longue de 7 km. La seconde tranche prévue initialement au-delà de l'échangeur de Pourrou sera intégrée à l'autoroute Langon-Pau. En sorte que le coût total de l'ouvrage sera de l'ordre de 50 millions d'euros – au lieu de 64 millions d'euros. On rappellera que la déviation d'Aire est réalisée dans le cadre du contrat de plan Etat-Région le département des Landes et la Région ayant fait l'avance de la dépense dévolue à l'État...

Une fois intégrée juridiquement dans l'itinéraire de la future autoroute A65, la déviation restera gratuite pour les usagers de la région. Si tout va bien, les terrassements seront terminés fin 2006. Il restera à réaliser la chaussée et les finitions en 2007. Possible mise en service en 2007. Ce serait un beau cadeau de Noël pour les automobilistes !

Déviations de Bedous On finit le tunnel, on commence le pont

La vallée d'Aspe qui compte déjà beaucoup de tunnels – surtout ferroviaires – va s'enrichir en février 2006 d'un nouvel ouvrage. Le tunnel de la butte d'Osse n'est pas le plus important, ni le plus indispensable car la configuration du terrain montre qu'on aurait peut-être pu en faire l'économie. Il permet à la future déviation de Bedous de passer sous un tertre sans l'abîmer, sans mordre surtout sur les terrains agricoles voisins. Long de 230 mètres avec des têtes élégantes conçues pour l'esthétisme du site, ce tunnel est en voie de finition. Il a donné beaucoup de soucis aux entreprises qui le réalisent en raison de la nature de la roche, très dure et propre à se

sud de Bedous. Ce sera fait à la fin de 2007, au pire en 2008. Il n'y a plus de problème technique depuis que le maître d'ouvrage (la DDE) est en possession de tous les terrains, désormais parfaitement expropriés. Seul se posera sans doute le problème récurrents des crédits.

Remembrement à Asasp

La déviation de Bedous, cependant, ne constitue pas l'unique chantier de la vallée d'Aspe. Au nord, le projet de la déviation d'Asasp et de Gurmençon qui a pris lui aussi un sérieux retard ne progresse que sur le papier. On procède en ce moment au remembrement des parcelles nécessaires, de sorte que le maître d'ouvrage



Le tunnel d'Osse est en voie de finition à Bedous. (Photo BAP)

désagréger. En sorte qu'il a fallu prévoir des cintres là où l'on pensait ne faire que du boulonnage. Il en a résulté un retard de quatre mois et un surcoût de 1,5 million d'euros, (coût global du tunnel 9,4 millions d'euros). À l'heure actuelle, les entreprises terminent les gabions des têtes et vont s'attaquer à l'étanchéité de l'ouvrage qui, en raison de sa faible longueur, ne sera ni éclairé ni ventilé.

Un pont de 130 m

À quelques dizaines de mètres de la sortie sud du tunnel, un groupement de trois entreprises (Mas, Matière, Presbaly) engage la construction d'un deuxième pont, long de 130 mètres, au-dessus du gave. Rien de bien spectaculaire pour l'instant. En raison des contraintes hydrauliques, on doit enfoncer des pieux de gros diamètre (1,80 m). La charpente métallique sera posée fin décembre. Après quoi les dalles en béton armé du tablier seront posées. Le pont sera opérationnel à la fin de l'été. Il représente une dépense de 3,8 millions d'euros (contrat de plan Etat-Région).

Restera à réaliser les 3 km de la déviation en direction d'Accous au

pourra être en possession des terrains en 2006.

Au sud, la déviation de Cette-Eygun en est toujours au stade des études, de même que celle d'Urδος. Personne n'est en mesure de préciser un calendrier de réalisation.



Les entreprises réalisent les travaux préparatoires à la construction du pont sur le Gave. (Photo BAP)



Dans le goulet d'étranglement du fort de Portalet, les poids lourds ne peuvent convenablement se croiser. On comprend que la route construite sous le second Empire soit ici mise à rude épreuve. (Photo BAP)

Portalet: consolidation en deux phases

Pour l'heure, c'est surtout le passage délicat des gorges du fort du Portalet qui pose problème. Des sondages ont révélé des fragilités, au nord du pont d'Urδος, sur environ 80 mètres de longueur. Des affouillements ont été observés et la chaussée risque de s'effondrer un jour, comme au Pêne d'Aret, si on ne prend pas des mesures pour consolider les murs de soutènement qui là encore datent du... second Empire.

Dans les jours qui viennent, après un débroussaillage du talus nécessaire pour les reconnaissances, une première série de travaux de sauvegarde consistera à jointoyer en profondeur le mur et à placer des barbacanes – sortes de drains – pour l'évacuation des eaux d'infiltration. Une circulation en alternat est prévue pendant deux semaines.

Ces travaux de confortement permettront d'attendre le printemps. Un chantier comparable à celui mené au printemps dernier au Pêne d'Aret, près du tunnel du Somport, sera exécuté pour augmenter le coefficient de sécurité. La DDE assure qu'il n'y aura pas d'interruption de la circulation, sauf, si besoin s'en fait sentir, seulement la nuit, et pour tous les véhicules.

Il est bien évident que ces mesures ne régleront pas le problème posé par l'inadaptation de la route nationale à cet endroit. C'est de loin le passage le plus délicat de la vallée d'Aspe en raison de l'étréitesse du passage entre le gave et la montagne. Pour que la chaussée puisse être portée à 9 mètres de large, et soit opérationnelle définitivement, des travaux monumentaux devront être envisagés. Rien n'est décidé pour l'instant, des études – qu'on aurait pu commencer sans doute plus tôt – devront être conduites pour évaluer d'abord la qualité géologique du terrain avant de proposer une solution technique.

180 camions par jour au tunnel du Somport

Les mauvais prophètes qui annonçaient des milliers de camions en vallée d'Aspe devront réviser leurs méthodes d'estimation ou changer de marc de café. Voilà bientôt trois ans que le tunnel routier du Somport est inauguré et le trafic des véhicules qui l'empruntent ne s'accroît toujours pas en période normale, les mois d'été donnant des statistiques forcément un peu plus fortes. Le trafic des poids lourds – y compris les cars – établi en juillet 2003 (235 par jour) reste à battre. En cet automne 2005, il est de 180 camions/jour alors que celui des véhicules légers est de 750. On est loin des chiffres du tunnel du Mont Blanc!

« Un comité de pilotage pour la Pau-Oloron »



BAP a posé quatre questions à Jean-Jacques Lasserre, président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques sur autant de sujets d'actualité.

BAP: Nous nous sommes réjouis de l'initiative prise de proposer à l'État que le département pré-finance la nouvelle liaison Pau-Oloron. Près de trois mois ont passé. Votre proposition a-t-elle eu un écho positif au ministère de l'Équipement? Les informations que vous avez à ce sujet peuvent-elles laisser penser qu'elle est prise au sérieux? Ou ne sera-t-elle qu'un coup d'épée dans l'eau?

Jean-Jacques Lasserre: L'objectif est que l'auto-route Pau-Bordeaux et la liaison Pau-Oloron soient achevées et livrées en même temps. Pour accélérer le mouvement, en septembre dernier, j'ai proposé à l'État que le Conseil général pré-finance les études et les travaux de la liaison Pau-Oloron. Cette décision présente l'intérêt majeur de permettre aux discussions sur le financement de démarrer sans peser sur le calendrier de réalisation des travaux et dans les meilleures conditions. J'ai pris mes responsabilités. Il fallait un acte décisif pour faire avancer ce dossier.

En effet, tout cela presse, c'est pourquoi depuis cette annonce, j'ai proposé à M. le Préfet des Pyrénées-Atlantiques la mise en place d'un comité de pilotage et d'un comité technique, regroupant tous les partenaires: l'État, la Région et le Département ainsi que, c'est une proposition que j'ai faite, la Communauté d'agglomération de Pau et la Communauté de communes d'Oloron.

BAP: Ne pensez-vous pas que la France a le devoir d'achever rapidement la modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe. À la fois pour que le Béarn communique mieux avec son voisin du sud et pour que, réciproquement les Aragonais échangent plus fortement avec notre région et au-delà l'Europe? Certes le département n'a pas la responsabilité de cet itinéraire, mais comment pouvez-vous agir politiquement pour que l'État prenne enfin en considération ce dossier qui traîne lamentablement?

Jean-Jacques Lasserre: Il est indispensable d'intensifier nos relations avec cette magnifique autonomie qu'est l'Aragon qui, grâce à l'Expo 2008, connaîtra un développement exceptionnel. L'an passé, j'ai proposé que les Pyrénées-Atlantiques soutiennent officiellement la candidature de Saragosse pour l'exposition 2008 alors que peu de personnes connaissent l'existence

de ce dossier. Nous avons fait du lobbying en France, en Espagne. Saragosse a gagné. Ce sera un événement considérable. Les relations avec l'Aragon sont donc essentielles pour le Béarn et les Pyrénées-Atlantiques et la liaison Pau-Oloron dont je viens de parler et la RN 134 y participent très directement.

Le transfert des routes nationales au Département et donc le décroisement des financements du Contrat de Plan État-Région vont permettre à l'État de se concentrer sur la seule RN qui n'est pas transférée, la RN 134. On peut donc espérer que, compte tenu de cette nouvelle situation, le traitement de ce dossier s'accélère.

BAP: Avez-vous bon espoir de voir le projet de la Transnavarraise « Pampelune/Salies/Orthez » prendre corps dans les mois qui viennent?

Jean-Jacques Lasserre: Après avoir présenté le dossier à toutes les collectivités concernées – communes, communautés de communes aux socio-professionnels, soit plus de 33 réunions sur le terrain -, je le présenterai pour la dernière fois à toutes les Chambres Consulaires (CCI, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture etc..) au Parlement de Navarre, le 21 décembre 2005. Jamais un dossier en amont de l'amont de sa réalisation n'aura connu une telle présentation. Il fallait faire beaucoup de pédagogie, expliquer.

En fait, la question essentielle est simple: voulons-nous oui ou non une relation avec la Navarre? Voulons-nous oui ou non une relation avec Pampelune? À cette question, la réponse est unanime, c'est oui. Le calibrage de la route est secondaire. Et le moment venu, je ferai la synthèse de toutes les expressions.

L'appui apporté à ce projet par D. de Villepin et J. L. Rodriguez Zapatero, lors du sommet Franco-

espagnol de Barcelone, le 17 octobre, est extrêmement important. Je dirai même essentiel. Nous présenterons donc le meilleur projet qui soit.

BAP: Ces dernières semaines, la compétition est chaude entre les tenants de ligne de TGV Bordeaux-Toulouse et les supporters de la ligne Bordeaux-Hendaye. Quels arguments présentez-vous pour que l'emporte cette deuxième option, évidemment soutenue par la majorité des Basques et des Béarnais ainsi que par BAP?

Jean-Jacques Lasserre: La ligne Sud-Europe-Atlantique, Paris-Bayonne-Hendaye-Madrid, est à mes yeux une priorité absolue. La seule priorité. La réalisation de cette ligne sera, de l'avis de tous les experts, la très grande solution au problème du trafic des poids lourds. C'est la raison pour laquelle je soutiens ardemment cette infrastructure et que je ne m'économise pas depuis des mois pour que chacun prenne bien conscience des enjeux. J'ai rencontré le PDG de RFF, M. Michel BOYON à Paris le 22 novembre dernier. Je lui ai fait part de notre demande sur ce dossier. Il m'a clairement indiqué que si le débat public de Bordeaux-Toulouse avait eu lieu avant celui de Bordeaux-Hendaye, cela ne signifiait en rien que la réalisation de Bordeaux-Toulouse précéderait celle de Bordeaux-Hendaye. En effet, les deux problématiques sont tout à fait différentes: la ligne Bordeaux-Toulouse concerne essentiellement le transport des voyageurs alors que la liaison Paris-Bayonne-Hendaye-Madrid est un axe essentiel pour le transfert des marchandises. En tous cas, nous, en Pyrénées-Atlantiques, parce que c'est l'intérêt de Pau et de Bayonne, nous serons extrêmement vigilants sur ce dossier.

Adhérez à BAP

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 " 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 2006.
- de 16 euros pour les particuliers
- de 32 euros pour les associations
- de 160 euros pour les entreprises

BEARNADOURPYRENEES
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

ISSN 1253-1171 © 05.59.14.01.40 - 5179

Ce bulletin N° 15 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé par la commission Information-Communication: Jean-Michel Guillot (animateur et rédaction), Philippe Dehecq, Josette Journaux, Gabriel Loudet, Jacques Nadal, Robert Paillasse, Sandrine Taxis.