



# Tout savoir sur l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.)

Pour toutes les opérations d'infrastructures projetées sur notre territoire, l'État procède obligatoirement à une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) dans les communes concernées pour recueillir l'avis du public, des collectivités et des associations sur le projet, et notamment concernant son impact sur le milieu environnant.

La D.U.P. est l'acte par lequel l'État affirme que la réalisation d'une opération présente un intérêt général suffisant pour justifier les expropriations de certains biens.

À noter que la quasi-totalité des acquisitions se fait sur la base d'un accord amiable, dans plus de 90 % des cas.

Dans le cas présent, il est procédé à deux enquêtes conjointes préalables à :

- la déclaration d'utilité publique du contournement à deux voies d'Oloron-Sainte-Marie par la RN 134 et son classement dans la voirie nationale entre le PR 65+100 et 71+650,

- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme : plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes d'Oloron-Sainte-Marie et Gurmençon ainsi que du plan d'occupation des sols (POS) intercommunal du SIVOM du Gabarn regroupant les communes d'Oloron-Sainte-Marie, Escout et Précilhon

(SIVOM dissous dont les compétences ont été reprises par la communauté de communes du piémont oloronais).

9 à 12 heures, le vendredi 16 mars 2007 de 14 à 17 heures.



**Mairie de Bidos :** le mardi 27 février 2007 de 14 à 17 heures.

**Mairie d'Escout :** le mardi 20 février 2007 de 14 à 17 heures, le mardi 6 mars 2007 de 9 à 12 heures.

**Mairie de Gurmençon :** le mardi 13 février 2007 de 9 à 12 heures, le mardi 6 mars 2007 de 9 à 12 heures.

**Mairie de Précilhon :** le jeudi 8 février 2007, de 9 à 12 heures, le mardi 20 février 2007, de 9 à 12 heures.

### Un mois pour statuer

Les pièces des dossiers ainsi que les registres d'enquêtes paraphés par le président de la commission d'enquête ou par un de ses

membres sont déposés dans les mairies d'Oloron, Précilhon, Gurmençon, Bidos et Escout ainsi qu'à la préfecture des PA à Pau et à la sous-préfecture d'Oloron en ce qui concerne l'enquête préalable à la DUP du contournement. Pour ce qui est des documents d'urbanisme, ils sont consultables dans les mairies d'Oloron, Gurmençon, Escout et Précilhon.

Dans un délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête, le président de la commission enverra le dossier avec les conclusions de la commission au sous-préfet d'Oloron qui le transmettra au préfet des Pyrénées-Atlantiques.

### La commission

La commission chargée de conduire ces enquêtes, désignée par le président du tribunal administratif de Pau est constituée comme suit :

- Président :** Jean-Michel Haye, géophysicien en retraite,
- Membres titulaires :** Régis Caboz, ingénieur de recherche, professeur des universités, Daniel Mourier, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire,
- Membre suppléant :** Jean-Claude Canal, conseiller en formation continue en retraite,
- Le siège principal de ces enquêtes est fixé à la mairie d'Oloron-Sainte-Marie.

### Permanences de la commission

L'enquête publique a lieu du 5 février au 16 mars 2007. Au moins l'un des membres de la commission d'enquête se tient à la disposition du public aux lieux, jours, et heures suivants :

**Mairie d'Oloron :** le lundi 5 février 2007 de 14 à 17 heures, le mardi 27 février 2007 de

**BAP invite les personnes favorables au projet à aller exprimer leur avis sur les registres d'enquête dans les bureaux ci-dessus, ainsi qu'à la Préfecture des P.-A. à Pau (entrée 4 Bureau DCLE).**

### TGV Bordeaux-Espagne :

#### La position officielle de BAP

Les personnes qui souhaiteraient en savoir plus sur la position prise par Béarn Adour Pyrénées à l'occasion du débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne peuvent se procurer le cahier d'acteur officiel diffusé à cette occasion. Ce cahier d'acteur édité par la Commission nationale du débat public (CNDP) reproduit la contribution de notre association à ce débat. Il y est expliqué pourquoi BAP se prononce pour un scénario 3 bis ; comment se présente le projet pour le Béarn et la Bigorre ; comment le scénario 3 - passage de la Ligne à grande vitesse à l'est des Landes - devrait être aménagé au sud de Mont-de-Marsan afin qu'un barreau descende jusqu'à Pau, puis au-delà à Lourdes et Tarbes. L'objectif que BAP définit comme une exigence est de faire que Paris soit, en TGV, à trois heures de la capitale du Béarn.

Le cahier d'acteur est à votre disposition au siège de BAP, 21 rue Louis Barthou, 64000 Pau. Tél. 05 59 82 56 40

BEARN ADOUR PYRENEES  
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : JEAN-PIERRE MARINE  
CONCEPTION/RÉDACTION : JEAN-MICHEL GUILLOT  
21 RUE LOUIS BARTHOU 64000 PAU  
TEL. 05 59 82 56 40  
e-mail : contact@bap-europe.com

Ce bulletin N° 19 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé avec le concours d'une commission composée de : Philippe Bezier, Philippe Debecq, François Du Chazal, Josette Journaux, Gabriel Loudet, Robert Pallasa, Sandrine Taxis, Jean Tiquet.

VALEURS DU SUD © 05.59.14.01.40 - Aff. 7025

## 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.

BULLETIN D'ADHESION  
à retourner, avec votre chèque, à l'association BEARN ADOUR PYRENEES  
" Nos chemins pour l'Europe " 21, rue Louis Barthou, 64000 PAU

Monsieur, Madame, Mademoiselle .....  
Demeurant rue .....  
Code postal ..... Ville .....  
Tél. .... E-mail .....

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " et accepte de verser une cotisation pour l'année 2007.

- de 16 euros pour les particuliers - de 32 euros pour les associations - de 160 euros pour les entreprises

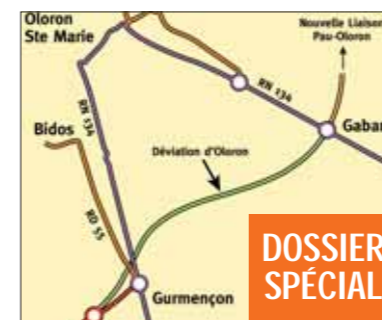
Quand on jette un coup d'œil à la carte routière du Sud Ouest, on observe qu'Oloron-Sainte-Marie est la seule ville moyenne de toute la grande région à ne pas bénéficier de la moindre déviation. Tarbes, Lourdes, Bayonne, Auch, Mont-de-Marsan, Dax, Agen, Marmande, Orthez, sont toutes contournées, soit par une autoroute, soit par une rocade.

À Oloron, rien de tout cela. Les usagers de la route qui doivent transiter par cette ville, quelle que soit leur destination, n'ont d'autre choix que d'emprunter les rues certes sympathiques du centre-ville, mais inadaptées à une circulation dense ou de prendre, comme le font les chauffeurs routiers, un cheminement complexe pour aller par exemple de Pau à la vallée d'Aspe.

### Sécurité, fluidité, développement

Cette opération est sans doute particulière, mais en fait, elle s'inscrit dans un schéma plus global, le schéma directeur national des routes, datant du 1<sup>er</sup> avril 1992 - non, 1<sup>er</sup> avril ce n'est pas une blague - qui détermine l'utilité du projet de la liaison Pau-le Somport et au-delà son insertion dans le projet plus global de la liaison Bordeaux-Saragosse.

Le maître d'ouvrage - l'État, c'est-à-dire la direction des Routes au ministère de l'Équipement et des Transports - prend le soin de spécifier - voir les documents consultables dans les mairies dans le cadre de l'enquête - que cette voie de contournement Gabarn-Pont Laclau est conçue « pour éviter la zone urbaine d'Oloron dans des conditions de sécurité et de fluidité » ; qu'elle favorisera le développement économique de la région - ce qui n'est pas douteux - ; qu'elle favorisera également



le développement et l'accessibilité à la vallée d'Aspe - c'est évident - et enfin qu'« elle se prêtera aux échanges interrégionaux entre le bassin de l'Ebre et le bassin Adour-Garonne ». C'est certain, mais encore fallait-il le souligner, ce à quoi les Aragonais seront sensibles... eux qui attendent depuis belle lurette qu'on leur ouvre un peu mieux les portes à travers les Pyrénées.

C'est donc cette déviation « Gabarn-Gurmençon » qui donne lieu à deux enquêtes préalables, l'une à la déclaration d'utilité publique du contournement d'Oloron par la RN 134 et son classement dans la voirie nationale, l'autre à la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme ou plans d'occupation des sols).

Jusqu'au 16 mars 2007, les citoyens du Haut-Béarn, mais aussi, bien sûr, tous les usagers d'ici et d'ailleurs qui voient, non sans satisfaction, dans cette réalisation la fin d'une fâcheuse anomalie, peuvent faire connaître leur sentiment à l'occasion de cette enquête. Est-il besoin de préciser, à ce propos, que notre association s'est mobilisée pour dire « oui » avec force au projet comme elle l'a fait l'année dernière à l'occasion de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A65 Langon-Pau. Toutes les contributions personnelles à cette enquête sont évidemment les bienvenues.

Afin de mieux éclairer les personnes intéressées, nous consacrons donc ce bulletin au projet de déviation, en souhaitant qu'il participe positivement à son acceptation. Pour en savoir plus sur la finalité de l'opération, sur ses données techniques et surtout tous les aspects relatifs à l'environnement, préoccupation majeure des concepteurs du projet, le public trouvera lors des permanences dans les mairies l'important dossier qui est proposé à la consultation (voir en page 4).

## Vingt ans !

Les désespérantes lenteurs, imputables aux pouvoirs publics, pour la concrétisation des projets d'infrastructures de communication n'appartiennent pas au mythe. Elles sont bien réelles, mesurables et constantes, au moins en ce qui concerne les opérations que nous souhaitons voir se réaliser dans notre région.

Les exemples ne manquent pas :

- Prenons l'autoroute Pau-Langon. Regardez le temps qu'il a fallu pour en arriver là où nous sommes aujourd'hui, c'est-à-dire au stade des études et acquisitions de terrain faisant suite au décret d'utilité publique et au contrat de concession.

- Observez le temps qu'il faut pour achever la modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe, opération commencée avant 1990 et qui se terminera en... 2018 - presque trente ans, on rêve! - si l'État et les pouvoirs politiques successifs qui font fonctionner la lourde machine étatique - et qui paraissent véritablement et lamentablement tétanisés par ce dossier - ne se décident pas enfin à l'amener à son terme.

- Notez le temps qu'il faut pour réaliser la déviation d'Aire-sur-l'Adour - 18 mois de perdu pour un vision d'Europe... virtuel.

- N'oubliez pas le temps mis pour construire la déviation de Gan : huit longues années...

La déviation d'Oloron-Sainte-Marie dont on commence - enfin - à parler sérieusement avec la mise à l'enquête publique, n'échappe pas à cette insupportable réalité née de l'indécision et de l'apathie de l'État: elle faisait partie du projet de feu l'antenne autoroutière A65, inscrite au schéma directeur national des routes en... 1992. C'est dire que si l'autoroute Pau-Oloron s'était faite, comme il était envisagé qu'elle se fasse avant que n'intervienne la suppression du principe d'adossement qui l'a coulée, la ville d'Oloron serait contournée aujourd'hui.

En admettant que rien n'entrave la bonne marche des opérations, ce qu'on peut désormais raisonnablement souhaiter, la déviation d'Oloron, du Gabarn à Gurmençon, sera inaugurée en 2012. On aura mis vingt longues années pour concrétiser le projet. Encore une belle performance...

Pour ce qui est de « donner du temps au temps », pour paraphraser un propos célèbre, nous sommes vraiment des champions !

Inauguration en 2012 ?

■ Le projet de la déviation d'Oloron remonte au début des années 1990. Il était prévu dans le cadre de la réalisation de l'antenne autoroutière A650 Pau-Oloron inscrite au schéma routier directeur national le 1er avril 1992. La voie de contournement ne devait se faire qu'à deux fois une voie.

■ Les études préliminaires donnent lieu à une décision ministérielle le 14 janvier 1994, fixant le fuseau de la bande des 1 000 mètres.

■ Deux décisions ministérielles, en 1996 et 1998, retiennent, après concertation, une bande de 300 mètres pour le fuseau de l'A650.

■ L'avant-projet sommaire de l'A650 est approuvé par une décision ministérielle de mai 2000.

■ En 2001, une directive européenne oblige à l'adoption d'un nouveau mode d'attribution des concessions autoroutières en imposant une mise en concurrence (suppression du principe d'adossement permettant aux sociétés concessionnaires d'utiliser les profits réalisés ailleurs sur ses autres itinéraires pour équilibrer le financement d'un projet à venir). L'enquête préalable à la DUP n'est pas lancée. Le projet de liaison Pau-Oloron sous le régime d'une autoroute est abandonné...

■ En 2002, la Direction des Routes au ministère des Transports décide que le contournement d'Oloron sera désormais rattaché au programme d'aménagement de la RN 134 en vallée d'Aspe.

■ Consultation du public au printemps de 2003.

■ Du 5 février au 16 mars 2007, enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

■ Décret d'utilité publique signé à la fin de 2007 (?)

■ 2008/2009 - Acquisitions foncières et études.

2012 (?) - Inauguration de la déviation s'il n'y a pas d'obstacle majeur et si les financements arrivent en temps voulu, ce qui, avec l'État, n'est jamais assuré... Il faut considérer que la seule construction d'un tunnel dure deux ans à condition encore que les études géologiques préalables soient mieux faites que pour le tunnel d'Osse, près de Bedous...

Les caractéristiques du projet

3,6 km, deux viaducs et un tunnel

La déviation d'Oloron n'est pas une banale opération d'infrastructure routière. C'est un projet relativement important, non seulement du fait de sa longueur (3,6 km) mais parce que son relief et la nature de l'espace dans lequel la route se situera comportent deux gaves encaissés.

Voici comment se présente le projet mis à l'enquête:

■ La déviation partira de l'embranchement de la RN 134 sur le plateau du Gabarn (altitude 285 m), là où précisément se connectera la nouvelle route Pau-Oloron en projet, dont on sait qu'elle empruntera le tracé de l'antenne autoroutière A650. Un rond-point permettra de faire la jonction.

■ La déviation descendra en direction du sud, franchira la vallée du gave d'Ossau au moyen d'un viaduc de 58 m

de longueur. L'altitude plus basse ici (230 m) nécessite la réalisation d'un créneau de dépassement de 700 m de long pour les véhicules venant du sud.

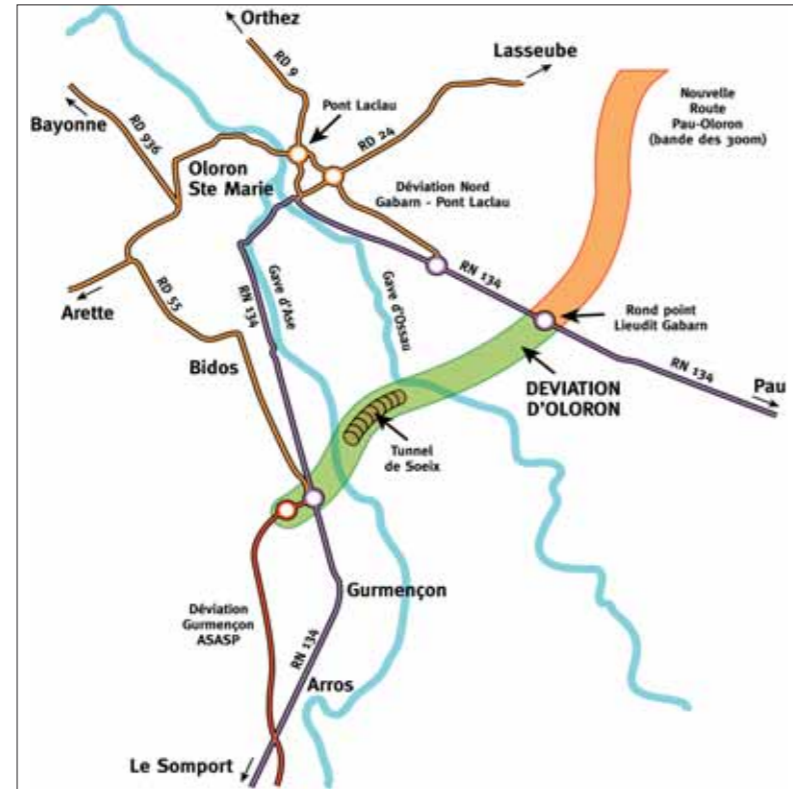
■ Une fois franchi le gave d'Ossau, la déviation empruntera un tunnel sous le coteau boisé de Soeix (altitude 305 m). Ce tunnel long de 392 m comportera deux voies de circulation de 3,50 m séparées par une bande médiane d'un mètre. Avec les bandes latérales de 0,50 m, la chaussée fera 9 m de large. Deux trottoirs sont prévus de 0,60 m de large, en sorte que la largeur totale de l'ouvrage sera de 10,20 m.

■ Au débouché du tunnel, la déviation empruntera un deuxième viaduc pour franchir une autre vallée encaissée, celle du gave d'Aspe. Cet ouvrage sera long de 108 m.

■ La route remontera ensuite sur le plateau de Gurmençon, franchira par-dessous la voie ferrée Oloron-Canfranc ainsi que l'actuelle RN 134 et la RD 55 au moyen d'une profonde tranchée et arrivera à un rond-point qui permettra la connexion avec Gurmençon et avec la déviation de Gurmençon-Asasp qui devrait être achevée mais qui a pris du retard comme tous les chantiers de la vallée d'Aspe.

■ La déviation empruntera le territoire de trois communes, Oloron, Précilhon et Gurmençon.

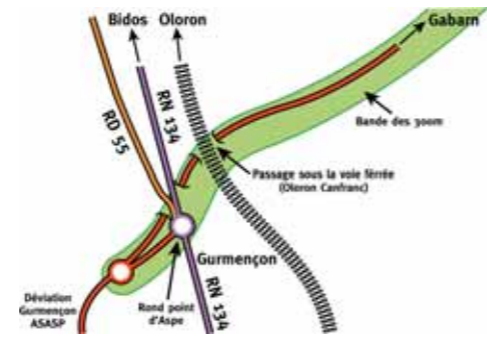
■ Aucun carrefour n'est prévu sur les 3,6 km de cette déviation qui comportera deux fois une voie avec seulement un créneau de dépassement dans la montée du gave d'Ossau au plateau de Gabarn.



La variante longue proposée

Deux variantes de la déviation d'Oloron ont été étudiées à l'endroit où la déviation arrive à Gurmençon:

■ L'une, appelée variante courte, longue de 3200 m, d'un coût de 32 M, fait arriver la déviation directement sur le rond-point de la porte d'Aspe, au nord de la commune de Gurmençon. Les usagers souhaitant se rendre en vallée d'Aspe empruntent alors, à ce même giratoire, la déviation de Gurmençon-Asasp qui y est connectée et qui, elle, a été



déclarée d'utilité publique en 2001 et confirmée en 2003. Cette variante a suscité, localement, certaines oppositions.

■ L'autre, appelée variante longue (3590 m), et d'un coût plus élevé (35M) mais d'un moindre impact environnemental, consiste à faire passer la déviation sous la voie ferrée Oloron-Canfranc ainsi que sous la RN 134 et la RD 55 pour rejoindre un rond-point à réaliser à partir duquel partira la déviation Gurmençon-Asasp. De ce rond-point partira un barreau de raccordement jusqu'au rond-point d'Aspe, permettant de gagner Gurmençon ou Bidos et le sud d'Oloron. C'est cette dernière variante que propose le maître d'ouvrage à l'occasion de l'enquête,

en soulignant « qu'elle semble constituer le meilleur compromis entre les besoins à satisfaire et les contraintes environnementales et économiques ».

Ce qui est certain, c'est que le gros du trafic entre Pau et la vallée d'Aspe (11320 véhicules/jour dont 5 % de poids lourds (chiffres 2004) empruntera cette déviation et que le trafic existant entre le lieu-dit Gabarn et la route de Bayonne passera lui par la déviation Gabarn-Pont-Laclau qui absorbera, une fois cet ouvrage terminé (il le sera bien avant la déviation Gabarn-Gurmençon, les travaux ayant déjà débuté), 6200 véhicules/jour dont 13 % de poids lourds. Contrairement à ce que certains affirment, seul restera sur la RD 55 un trafic constitué par les véhicules venant de la vallée d'Aspe et allant vers Bayonne. Les estimations réalisées par les services de l'Etat montrent qu'il sera allégé pratiquement des deux tiers concernant les camions puisque le trafic devrait passer de 8150 véhicules/jour aujourd'hui, dont 12 % de poids lourds, à 7600 véhicules/jour dont seulement 4 % de camions lorsque la déviation sera ouverte.

« Sans désenclavement, il n'y a pas de développement »

Hervé Lucbéreilh:

Maire d'Oloron-Sainte-Marie, vice-président du Conseil général et président de la Communauté de communes du Piémont oloronais, Hervé Lucbéreilh se réjouit de voir avancer le désenclavement du Haut-Béarn.



Hervé Lucbéreilh chez le ministre de l'Équipement et des Transports pour parler de l'avenir du Haut-Béarn.

« L'enquête publique de la déviation Gabarn/Gurmençon est actuellement en cours. Arrivé aux affaires en 2001, notre équipe municipale n'a eu de cesse de faire avancer ce projet qui n'existait pas et n'était qu'une idée. On ne peut naturellement que se réjouir de voir avancer ce dossier de désenclavement particulièrement important pour le Haut-Béarn. C'est aujourd'hui « une nouvelle étape significative de l'engagement de cette opération » qui est lancée, ainsi que me l'a écrit dernièrement Dominique PERBEN, Ministre des Transports, en confir-

mant ainsi les propos qu'il m'avait tenus lors de notre rencontre à PARIS pour faire le point des dossiers routiers de notre territoire. On peut espérer ainsi un démarrage des travaux en 2008, pour qu'enfin, véritablement, le Haut-Béarn puisse envisager sereinement un développement de ses atouts

Qu'en pensent-ils ?

Gérard Leprêtre, Transporteur, garage station-service, taxi à Bedous, maire de Lurbe Saint-Christau.



« Cette déviation aurait dû être mise en œuvre depuis 25 ou 30 ans. Il ne faut pas oublier que l'axe du Somport est un axe naturel bimillénaire. Je suis d'ailleurs partisan comme le président Jean-Jacques Lasserre qu'on multiplie les barreaux à travers les Pyrénées. Quel est l'objectif ici ? C'est de faire en sorte qu'entre deux points à parcourir, le trajet se fasse en évitant les zones urbanisées. Traverser les villes fait perdre beaucoup de temps. Avec la déviation d'Oloron, on va gagner 20 minutes à certaines heures. Il faut tenir compte qu'à l'heure actuelle, l'itinéraire d'Asap à Hérrère par Oloron s'effectue presque totalement à des vitesses de 50 et 70 km/h. Ceux qui ont à prendre l'avion à Pau apprécieront ce temps gagné comme celui que leur fera gagner la future liaison Pau-Oloron. Enfin, cette amélioration favorisera l'installation dans le piémont oloronais des Palois ayant leur emploi à Pau et à la recherche d'une certaine qualité de vie. »

Jean-Marc Larrouy, Chef d'entreprise (matériaux et bricolage), route de Bidos à Oloron-Sainte-Marie.



« Avec la déviation d'Oloron, si je considère ce projet sous l'angle de ma propre affaire, le désenclavement ne peut être que positif pour le secteur sud d'Oloron où je me trouve. Venant par exemple de Pau, au lieu de faire le tour par la longue rocade à l'ouest, ce sera une facilité pour moi. Cela en sera une également pour les gens venant par exemple de la vallée d'Ossau et désirant se rendre en vallée d'Aspe. Comme membre de l'union des commerçants, je pense cependant qu'il faudra faire attention à ce que cette déviation ne remette pas en question le commerce du centre-ville. Mais il faut rester globalement positif: nous pouvons espérer que l'office du commerce, que le maire veut mettre en place, sera à cet égard un facteur dynamisant. Pour moi, en conclusion, ce nouvel axe ne peut être que positif. J'en suis partisan sans aucun problème ».

Fernando Callizo Oliván, Président de la Fédération des Transports routiers de la Province de Huesca.



« Notre fédération dénonce depuis de nombreuses années le non-respect du traité de constitution de l'Europe établissant que "le marché intérieur est un espace sans frontière de libre circulation des personnes, services, marchandises et capitaux". Et cela en raison du lamentable état des communications transfrontalières du Sud de la France vers Huesca et l'Aragon. Elle demande en particulier la réalisation des améliorations de la route entre Pau et le tunnel du Somport.

Les conditions de circulation actuelles, dissuasives, nuisent gravement aux intérêts économiques du secteur des transports. Les entreprises cherchent des routes alternatives pour venir en France, soit par la Catalogne soit par le Pays basque, ce qui a pour conséquence un surcoût et des retards de livraison. C'est pourquoi toute amélioration, comme la déviation d'Oloron, est enregistrée avec satisfaction par notre Fédération puisqu'elle contribuera notamment à augmenter la sécurité des transports de marchandises mais aussi de voyageurs; à réduire les temps

BON À SAVOIR

Pau-Oloron: on sonde à Arbus

Rien de bien spécial concernant le projet de liaison routière Pau-Oloron. La Direction des Routes continue de réfléchir à la mise en œuvre de la formule de concession et sans doute aussi au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Tout ce qu'on peut souhaiter, c'est que la période électorale actuelle ne freine pas ce temps de latence. En attendant, les services de l'Équipement procèdent à des sondages géologiques de terrain au niveau du coteau d'Arbus, là précisément où doit être creusé le tunnel.

Somport: 198 camions par jour

On ne saura jamais exactement combien de véhicules ont traversé le tunnel du Somport en 2006 car le système de comptage est tombé en panne au mois de juin. Ce qu'on peut dire, cependant, en considérant par exemple que 29 000 véhicules y aient été enregistrés ce mois-là - moyenne des trois dernières années - on arriverait à un chiffre total, pour l'année, de 388 829 véhicules (322 134 en 2003, 381 941 en 2004, 342 591 en 2005). En 2006, 892 automobiles et 198 camions (et cars) ont traversé le tunnel chaque jour. C'est un petit record.

de parcours; à aménager notre territoire et favoriser les échanges commerciaux avec le Béarn et à apporter une valeur ajoutée à l'activité logistique".

François Doumecq, Président de l'Union Départementale CFE-CGC, membre du Conseil Economique et Social d'Aquitaine, demeurant à Accous.



« La mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet démarrage de la déviation Gabarn-Gurmençon est une excellente nouvelle.

La réalisation de ce contournement est très attendue par les habitants de la vallée d'Aspe ainsi que par tous ceux qui doivent traverser Oloron pour se rendre à Pau. Ce sera, pour tous ceux qui pratiquent régulièrement ce trajet, un gain de temps et de confort importants, sans compter l'amélioration de la sécurité ou les gains d'énergie. À un moment où l'emploi est une question majeure, cette déviation contribuera au désenclavement de la vallée et facilitera la vie de tous les professionnels, entreprises, commerçants ou artisans qui y travaillent ou y produisent et qui veulent se développer. En même temps, elle élargit le bassin d'emploi en diminuant le temps de trajet domicile - travail pour les salariés. Cette évolution favorable n'attend plus que l'achèvement de l'aménagement de la RN 134 et la mise en circulation de la Pau-Oloron ».

Une dépense de 45,6 millions d'euros

Le coût de cette opération n'est pas Lanodin. Au stade actuel des études, la dépense totale prévisible de la déviation avec ses dépendances et les voies de rétablissement est estimée à 45,6 millions d'euros, dont 1,07 million d'euros pour les acquisitions foncières. Cette dépense ne comprend pas le financement des actions d'accompagnement au titre du 1 % paysager et développement.

recherchera un programme de financement dans le cadre des futurs PDMI (plans de développement et de modernisation des itinéraires).

Il faut savoir que les contrats de plan Etat-Région n'existent plus et que les projets routiers sont exclus des contrats de projet qui leur succèdent. Comme les PDMI se mettent en place seulement à l'heure actuelle, on ignore comment le financement de la déviation sera bâti. On peut simplement supposer que l'État sollicitera des collectivités territoriales, à commencer par le Département, pour participer à la dépense.

Comme la RN 134 reste nationale, c'est donc l'État qui aura à sa charge la dépense. Mais comme l'État ne sait pas mettre la main à sa poche tout seul, il