



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

Autoroute Langon-Pau

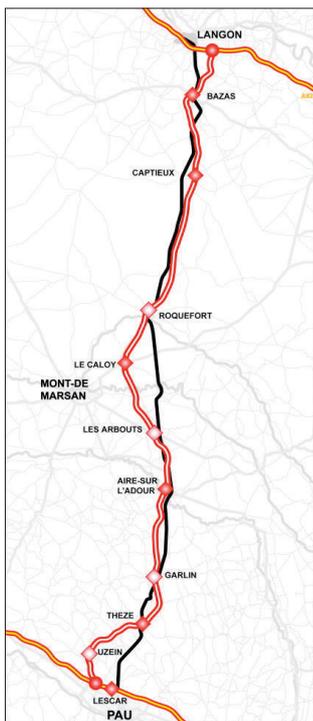
Consensus pour la concession totale

« Finalement, qu'on discute sur-tout de la localisation des échangeurs, c'est plutôt bon signe ! », lâchait tout récemment, avec un sourire satisfait, un adhérent de BAP au terme d'une réunion de concertation publique organisée par la direction de l'Équipement. Pour notre Béarnais, il était réconfortant de voir qu'on traitait enfin concrètement dans le vif d'un sujet jusque là essentiellement virtuel.

Le projet d'autoroute entre Bordeaux et Pau est resté, il est vrai, dans le néant presque absolu pendant trop de lustres pour qu'on finisse par ne plus y croire. Trop de discours vains, trop de discussions stériles, trop de schémas prometteurs ensuite politiquement sabordés ont nourri et trop souvent déçu nos espérances depuis vingt ans pour qu'on ne se réjouisse pas vraiment aujourd'hui de voir cet ouvrage prendre la consistance d'une certaine réalité.

Certes, le jour est encore loin où l'on se présentera à un péage à Lescar, où l'on filera ensuite au volant de sa voiture, tranquillement, jusqu'à Langon qu'on atteindra 70 minutes plus tard. Bordeaux en 100 minutes ! En toute sécurité. On en rêve depuis si longtemps...

D'ici à ce jour béni qu'on souhaite le plus proche possible, en 2010 et non pas en 2012, il y aura bien, çà et là, quelques obstacles administratifs qui se dresseront, quelques négociations serrées qui se manifesteront à propos de tel ou tel tracé, de tel ou tel ouvrage



La carte officielle de l'A65. Les losanges rouges sont ceux des échangeurs prévus pour la mise en service, les losanges blancs ceux des échangeurs ouverts ultérieurement. (Carte DRE).

d'art, de telle ou telle sortie ; quelques oppositions locales aussi qui s'exprimeront au cours de l'enquête d'utilité publique, bref tout ce qui est consubstantiel à une telle opération. Mais l'essentiel, pour BAP - qui, entre nous, a sûrement largement contribué à faire avancer l'opération, à l'extraire du marécage politique dans lequel elle était

enlisée depuis 1996 - c'est qu'aujourd'hui le projet soit irréversible : le consensus est tel qu'aucun gouvernement n'osera le remettre en cause.

BAP : vigilance !

Quelques voix se font entendre encore pour demander un aménagement sur place de cet itinéraire. Au moins entre Aire et Captieux-scénario 3 - car entre Aire et Pau, le doublement de l'actuelle RN 134 est techniquement inenvisageable. Mais à quoi bon ? Qui peut croire raisonnablement que cette autoroute serait rapidement réalisée en dehors du principe de la concession totale - scénario 1- principe acquis par la très grande majorité des décideurs politiques et socio-économiques de l'Aquitaine et dont personne ne comprendrait que le ministère de l'Équipement ne le cautionnât pas.

La première phase de la concertation publique est donc terminée. Le bilan va en être fait par la direction régionale de l'Équipement, maître d'ouvrage, et sera adressé au ministre qui l'analysera cet été et décrètera quel est le bon scénario.

Dès cet instant, à l'automne, avec le début de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et la remise des offres des quatre groupements de concessionnaires candidats, BAP se mettra en état de « vigilance intransigeante » et suivra pas à pas toutes les procédures mises en œuvre. Trop de temps a été perdu depuis plus de dix ans pour qu'on se permette d'en perdre encore aujourd'hui.

Le déshonneur de la France

L'audace architecturale et technique du viaduc de Millau, la réussite technologique et commerciale du TGV et de l'Airbus 380, pour ne citer que ces exemples, font que nous sommes fiers d'être français - et européens. Mais il arrive aussi que nous trouvions des raisons d'être honteux de brandir notre bannière tricolore. Pas de quoi, lorsqu'on voit ce qui se passe en vallée d'Aspe, lancer un orgueilleux cocorico !

Honteux, oui, parce qu'il y a là une situation ubuesque, injuste, caricaturale, irrationnelle, incompréhensible, entretenue depuis des mois par les pouvoirs publics, au sens large du terme. Une situation indigne, blessante et humiliante pour nos voisins espagnols. Imaginons ce que serait le tollé en France si la position était inversée ; si les Espagnols, les Italiens ou les Belges nous fermaient la porte de sortie et d'entrée pour l'Europe au prétexte qu'il ne faut pas égratigner la chaîne de montagne qui nous sépare de ce voisin.

Nous gardons le sentiment que la vallée d'Aspe, en particulier, est condamnée à traîner comme un traumatisme congénital le mauvais procès que les protecteurs de la nature intégristes lui ont fait, il y a quinze ans, lors de la construction du tunnel du Somport. Et que la malheureuse RN 134, bâtie sous Napoléon III, conserve des séquelles occultes des avatars passés.

À BAP où nous nous en tenons aux seules questions d'infrastructures, nous sommes bien obligés de constater qu'au niveau de l'État, il n'y a pas beaucoup d'entrain pour régler le problème de modernisation et de sécurisation de la RN 134. Quels que soient les projets des déviations de villages qui sont encore nombreux, le manque de crédits est partout flagrant. Les subsides n'arrivent qu'au compte-gouttes et l'on n'a même pas trouvé la somme nécessaire pour équiper les derniers boyaux de secours réglementaires, récemment creusés, qui doivent permettre de sécuriser totalement la circulation des poids lourds transportant des matières dangereuses dans le tunnel du Somport.

Et voilà que se profile, désormais à court terme, l'Expo internationale de Saragosse 2008. La misérable route de la vallée d'Aspe qu'on proposera aux Européens pour atteindre les bords de l'Ebre, si rien n'y est entrepris énergiquement d'ici là, sera le déshonneur de la France. Et quelque part, aussi, celui du Béarn et de l'Aquitaine !

Calendrier

Une affaire de... 17 ans !

Six années de perdues ou pas loin, un dossier qui ne durera pas moins de 17 ans : c'est ce que l'on peut déplorer en prenant connaissance du calendrier de réalisation de l'autoroute A 65 Langon-Pau :

- **Janvier 1995** - Lancement de la consultation sur les variantes de fuseaux d'études préliminaires de 1000 m de large
- **Mars 1996** - décision ministérielle retenant le fuseau d'étude des 1000 m
- **1997 à 2002** - néant...
- **Janvier 2002** - Décision ministérielle d'orientation des études retenant les deux bandes de 300m et décrivant la suite des procédures
- **Juin 2003** - Lancement de l'appel à candidatures pour la mise en concession
- **Juillet 2004** - Consultation des candidats concessionnaires
- **Janvier 2005** - Remise des diagnostics des candidats à la concession
- **Mars-avril 2005** - concertation avec les acteurs du territoire et le public
- **Été 2005** - Décision ministérielle sur le scénario retenu
- **Automne 2005** - Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Remise des offres des candidats concessionnaires
- **2006/2007** - Décret d'utilité publique (DUP) - Négociation finale du contrat de concession sur la base des engagements de l'État publié après le DUP - Études de détails et procédures préalables à la réalisation des travaux - Enquêtes parcellaires et hydrauliques
- **2008** - Acquisitions foncières et début des travaux
- **2011/2012** - Mise en service (prévision : direction régionale de l'Équipement)

La présentation de l'A65

Le scénario 1 moins coûteux pour les finances publiques

Yves Massenet, directeur régional de l'Équipement et Jean-Michel Boutin, ingénieur en charge du dossier de l'A65, ont décrit le projet et ses enjeux lors des réunions de concertation :

- Les deux grands pôles aquitains, Bordeaux et Pau, seront (enfin) reliés par une autoroute desservant également Mont-de-Marsan. L'A65 irriguera le piémont pyrénéen et les voies transfrontalières.
- L'A65 permettra de réaliser des gains de temps significatifs : 50 minutes gagnées sur le trajet Bordeaux-Pau, 30 minutes de moins entre Mont-de-Marsan et Pau.
- Il en résultera une amélioration sensible sur le plan de la sécurité routière. On déplore 48 tués, ces cinq dernières années, sur l'itinéraire Langon-Pau. Une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale.
- L'A65 favorisera un développement économique important dont bénéficieront notamment les vallées du Béarn et de la Bigorre sur le plan touristique.
- Trois scénarios ont été envisagés :
 - 1 - tout concédé, c'est-à-dire tracé neuf de Pau à Langon,



Yves Massenet présente le projet à la CCI de Pau (photo BAP).

- 2 - concédé entre Pau et Aire et aménagement sur place pour le reste de l'itinéraire,
- 3 - concession des trajets Pau-Aire et Captieux-Langon, le reste aménagé sur place.

- Les quatre candidats à la concession ont établi un diagnostic favorable au scénario 1 qui présente surtout l'avantage de donner lieu à des délais de réalisation rapide et d'avoir un impact financier plus intéressant.
- Quel que soit le scénario, le coût de la réalisation sera de l'ordre d'un milliard d'euros. Mais le total des concours publics est plus lourd dans les

scénarios 2 (950 M€) et 3 (800 M€) que dans le scénario 1 (500 M€), grâce aux recettes du péage.

- Le coût du péage entre Langon et Pau, pour une voiture se situera entre 11 et 14 € pour une voiture, entre 18 et 32 € pour un poids lourd.
- La déviation d'Aire-sur-l'Adour, en cours de réalisation sera intégrée dans le projet de l'A65. Un péage gratuit pour les seuls usagers de la déviation nécessiterait un deuxième échangeur au sud de la ville
- Entre Langon et Lescar, six échangeurs seraient prévus lors de la mise en service à Bazas, Captieux, Le Caloy près de Mont-de-Marsan, Aire-sur-l'Adour, Thèze.
- A proximité de Pau, un échangeur supplémentaire sur l'A64 à Lescar compléterait le dispositif et permettrait à la fois la desserte de l'agglomération paloise et celle de l'aéroport Pau-Pyrénées à Uzein.
- Des échangeurs supplémentaires pourraient être réalisés à Roquefort, Les Arbouts, Garlin et Uzein dans un deuxième temps, lorsque le niveau de trafic le justifiera.
- 2 ou 3 aires de service seraient prévues. Des aires de repos également tous les 30 km.

Les arguments de BAP



Jean-Pierre Mariné développe les arguments de BAP (photo BAP).

- ❖ **Concéder la totalité de l'itinéraire de Langon à Pau non seulement pour des raisons de pure logique budgétaire, mais plus encore pour ne pas risquer de voir une partie de la liaison achevée... aux calendes grecques, dans vingt ou trente ans. Indépendamment des perturbations qu'ils engendrent pour les usagers et riverains, les aménagements sur place n'avancent, c'est bien connu, qu'au gré des affectations de crédits - voir l'aménagement de la nationale 10 à 2 x 2 voies entre Bordeaux et Angoulême toujours inachevé.**
- ❖ **Être en alerte permanente pour vérifier que les dates, désormais**

annoncées pour l'ensemble des procédures, soient bien respectées jusqu'à l'achèvement des travaux. Faire pression pour réduire les délais de 2 ans : la date de 2012, envisagée maintenant par le maître d'ouvrage c'est trop long ! La mise en service doit se faire en 2010 conformément à ce qui a été annoncé par les instances gouvernementales.

- ❖ **Réaliser autant d'échangeurs que le programme de base le prévoit, notamment entre Aire et Lescar. Les sorties de Garlin, Thèze et Uzein sont indispensables à une bonne irrigation économique de tout le nord du Béarn. Prévoir celles de Garlin et Uzein dans un second temps revient**

à dire qu'elles ne se feront jamais.

- ❖ **Veiller au bon déroulement du planning et intervenir sur les dérives éventuelles. Prévoir à cet égard dans le contrat de concession l'application drastique d'un bonus-malus. Le viaduc de Millau serait-il un exemple ?**

- ❖ **Faire avancer les procédures de déclaration d'utilité publique annoncées d'abord pour juillet 2005 et actuellement repoussées à 2006.**

- ❖ **Terminer rapidement la déviation d'Aire-sur-l'Adour (gros point noir), dont les travaux sont stoppés depuis plusieurs mois, qui s'imbriquera ultérieurement dans le projet global.**

Les échangeurs au cœur du débat

Pendant un mois, la direction régionale de l'Équipement a tenu dix réunions en Gironde, dans les Landes comme dans les Pyrénées-Atlantiques pour recueillir les avis des acteurs politiques et socio-économiques ainsi que le public des régions concernées sur le projet d'autoroute Langon-Pau.

Plusieurs administrateurs et membres du bureau de BAP ont participé à bon nombre d'entre elles, même à Mont-de-Marsan. Pour écouter, pour recueillir des informations, pour donner également le sentiment de l'association et les arguments déjà développés dans les précédents bulletins, sur le site Internet de BAP ainsi qu'au moyen des lettres électroniques émises sur le web.

Au-delà des problèmes, des inquiétudes légitimes exprimées parfois par les personnes touchées de près ou de loin par le tracé (expropriation, indemnisation, remembrement des terres agricoles, protection acoustique et environnementale) auxquels les responsables de l'Équipement ont répondu, une préoccupation majeure est apparue dans presque toutes les réunions, en particulier dans les Pyrénées-Atlantiques : la localisation des échangeurs.

Desservir le nord-est du département

S'il semble acquis que des sorties soient aménagées – lire l'article sur le scénario 1- dès la mise en service de l'autoroute, à Thèze et dans le secteur de Lescar et Poey où se fera la connexion avec l'A64 et la future liaison Pau-Oloron, la mention d'aménagement ultérieur pour les échangeurs de Garlin et Uzein a suscité de vives réactions.



Une vue de la réunion animée à Thèze (photo BAP).

Dès la première réunion tenue à la CCI de Pau, l'un des premiers à ouvrir le débat sur les échangeurs fut Jean-Jacques Lasserre : « Il ne faut pas qu'on manque ce rendez-vous, a déclaré le président du conseil général des PA. Nous avons la formidable possibilité d'aménager le territoire départemental. Je considère qu'au-delà des embarras financiers. Il faut qu'on ait deux échangeurs entre Lescar et Carlin. Il faut que la consultation ultérieure intègre cette idée ».

A Garlin, le débat fut vif : « Il nous semble totalement illogique de voir un ouvrage aussi important que l'A65 traverser notre commune sans pour autant la desservir » s'exclama Charles Pélanne, conseiller général



Jean-Michel Boutin ingénieur en charge de l'A65 a amplement développé le projet à Thèze, Garlin, Uzein (photo BAP).

et président de Communauté de communes de Garlin. À Thèze, plusieurs élus confient qu'il ne fallait pas opposer l'échangeur de Garlin et de Thèze. Georges Labazée, conseiller général de Thèze et

conseiller régional estima qu'il fallait une contrepartie, c'est-à-dire un échangeur car « ce sont les dix communes du canton qui vont subir les contraintes les plus complexes ». Jean-Pierre Mariné, président de BAP, a eu à plusieurs reprises l'occasion de se réjouir de voir enfin l'opération A65

démarrer. Il exprime surtout le vœu que le calendrier soit tenu. Concernant les échangeurs, il considère que le coût des échangeurs ne doit pas être un frein à l'irrigation des régions du Nord Béarn. Tous les échangeurs programmés sont souhaitables, et ne pas réaliser par exemple celui de Garlin dès la mise en service reviendrait à le condamner dans le futur. Exemple : l'échangeur de Morlaàs à l'est de Pau sur l'A64, oublié depuis quinze ans, dont on reparle malgré tout aujourd'hui car il pourrait utilement s'inscrire dans un programme de décongestionnement de l'agglomération de Pau, tout comme un échangeur supplémentaire sur l'A64 à Lescar pour la desserte de Pau et de l'aéroport Pau-Pyrénées.

Déviations d'Aire-sur-l'Adour

Un an de perdu pour un... vison virtuel

Les travaux de la déviation d'Aire-sur-l'Adour qui allaient pourtant bon train sont stoppés depuis l'été dernier. Certains élus expliquent cet arrêt par l'absence récurrente de crédits d'État. Les problèmes de financement qu'on rencontre hélas ! partout à l'heure actuelle peuvent certes avoir une incidence. Mais la vraie raison avouée tient une fois de plus aux procédures juridiques dilatoires mises en œuvre par des protecteurs de la nature pour freiner les projets.

Une plainte a été ainsi déposée à Bruxelles parce que le maître d'ouvrage de l'opération n'avait pas suffisamment pris en compte l'habitat aquatique potentiel du vison d'Europe – et accessoirement de la loutre – espèces protégées au titre d'une directive. Il est permis de penser que les visons d'Europe pourraient trouver refuge dans la vallée du Brousseau, entre la RD 39 et la RD 2, où, semble-t-il, personne n'en a jamais vus. Le Ministère de l'Environnement s'en est ému et la direction des routes a dû suspendre les travaux de terrassement qui devaient poursuivre ceux du pont sur l'Adour, lequel est terminé depuis belle lurette. Pour satisfaire à ces nouvelles contraintes, les études complémentaires ont été menées et réactualisées en concertation avec le ministère de l'environnement.

Aux dernières nouvelles, la DDE des Landes a décidé une optimisation du tracé de la déviation, lequel devra être modifié de quelques dizaines de mètres pour protéger des petites bêtes virtuelles, ce qui nécessite par ailleurs de nouvelles acquisitions foncières. En attendant, l'autorisation de démarrer le chantier, les services de l'Équipement des Landes font exécuter des travaux préparatoires.

Les terrassements pourraient démarrer début 2006. Plus d'une année a été perdue. La première tranche ne pourra donc pas être ouverte à la circulation avant 2008. Quel gâchis !

BEARN ADOUR PYRENEES
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

Ce bulletin N° 14 de Béarn Adour Pyrénées a été réalisé par un comité de rédaction composé des membres de la commission Communication : Jean-Michel Guillot (animateur), Christian Bombédias, Philippe Dehecoq, François Du Cluzel, Josette Journaux, Gabriel Loudet, Robert Paillassa, Sandrine Taxis.

L'assemblée générale de BAP : les priorités réaffirmées

Pour être administrativement statuaire, l'assemblée générale de BAP n'en donne pas moins lieu à des débats d'un grand intérêt. C'est l'entité même de l'association qui le veut.

On a donc beaucoup parlé de l'état d'avancement – ou de stagnation – des projets d'infrastructures au cours de cette assemblée 2005 qui s'est tenue le 29 mars dans une salle de l'École Supérieure de Commerce de Pau sous la présidence de Jean-Pierre Mariné. Avec la participation de Michel Brau, vice-président de BAP et président de la CCI Pau-Béarn, on notait la présence de Barthélémy Aguerre, vice-président du conseil général, président de la commission infrastructures/transports, Charles Pelanne conseiller général de Garlin, René Rose, président de la Communauté de communes de la vallée d'Aspe et Jean-Claude Cabanne, représentant le district de Lacq. Des infrastructures, il en fut question tout d'abord dans les rapports spécialisés. Jean Tuquet au nom de Guy Roblin, président de la commission ferroviaire, passa en revue tous les moments forts de tout son groupe autour de thèmes comme la traversée centrale des Pyrénées, le TGV sud Europe Atlantique ou le Pau-Canfranc. Concernant ce dernier dossier, Jean Tuquet fit observer que la modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe était plus urgente que la réhabilitation de la ligne ferroviaire : « *Il ne s'agit pas de choisir entre le bitume et la voie ferrée mais d'exiger le respect d'une priorité qui engage notre pays vis-à-vis de lui-même et de l'Espagne* ». Pour le Haut-Béarn, Maïté Potin et François du Cluzel rappelèrent vigoureusement la volonté de leur commission de voir aboutir au plus vite la modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe ainsi que la nouvelle voie entre Pau et Oloron, deux projets auxquels les Oloronais sont très attachés.

Le conseil général attentif

Président de la commission Pau-Bordeaux, Didier Domingue ne cacha pas sa satisfaction de voir que le projet d'autoroute A65 était le plus avancé en Béarn. Il détailla la chronologie des événements – voir par ailleurs – mais émit quelques craintes quant aux délais de réalisation. Le rôle de BAP, dans les mois à venir, consistera à surveiller activement le déroulement des dossiers et d'intervenir pour obtenir une mise en service en 2010. Sur ce plan, Barthélémy Aguerre confirma la ferme volonté du conseil général et son engagement officiel dans la répartition des participations financières. Le Département sera également très attentif en ce qui concerne la réalisation des échangeurs dits facultatifs. « *Il ne faut pas, dit-il, laisser passer nos chances de voir se développer certains de nos cantons en Béarn* ». Propos approuvés par Charles Pelanne, lequel insista sur l'importance de l'échangeur de Garlin. Quant à la ligne budgétaire maintenue par le conseil régional d'Aquitaine pour la Pau-Canfranc, il semblerait qu'elle ait été mise en place à l'origine, souligna Barthélémy Aguerre, uniquement dans un but d'équilibre (comptable). René Rose ne pouvait pas ne pas évoquer la situation actuelle en vallée d'Aspe, l'effondrement de la route du Somport, l'impression d'abandon ressentie par les Valléens et la colère des Aragonais.

L'expo Saragosse 2008

Avec Gérard Jaime, l'assemblée s'intéressa aux finances de l'association. Le trésorier de BAP insista sur la nécessité de rechercher des finances stables par un partenariat avec les entreprises de la région. Gabriel Loudet, représentant Jean-Michel Guillot, animateur de la commission communication développa l'intérêt qu'il y avait pour les adhérents de BAP à utiliser l'Internet, pas seulement pour visiter le site de l'association, de plus en plus fréquenté, mais parce que le web permet de recevoir le Flash Infos de BAP, la news letter diffusée en complément du bulletin d'information trimestriel. Josette Journaux, secrétaire général, compléta de son côté le panorama des activités de BAP, beaucoup plus importantes qu'il n'y paraît car l'action de lob-

bying soutenue est faite aussi de multiples rencontres avec des décideurs, personnalités politiques, socio-économiques ou médiatiques à tous les niveaux de la vie locale, régionale, nationale et même internationale.

Pour conclure, Jean-Pierre Mariné rappela quelles étaient les priorités de BAP : obtenir dans les meilleures conditions la réalisation de l'axe Bordeaux-le Somport, les deux échangeurs en option dans le Béarn sur l'A 65 Langon-Pau et la mise en service en 2010 de cet ouvrage trop longtemps attendu, la réalisation de la Pau-Oloron selon le même calendrier et exiger l'achèvement des travaux de la RN 134 en vallée d'Aspe, exigence d'autant plus justifiée que se profile à très court terme l'exposition universelle Saragosse 2008.



Une partie du conseil d'administration de BAP (photo BAP)

Le nouveau conseil d'administration

L'assemblée générale a renouvelé le tiers sortant du conseil d'administration et élu trois nouveaux membres. Ce conseil se présente de la manière suivante :

Michel BARON, Philippe BEZIER, Jean-François BIGOT, Jean-Jacques BOISSEROLLE, Alain BOY (représentant la Chambre des Métiers), Michel BRAU (représentant la CCI), André BROUDEUR, Hubert BUCHOU, Pierre COSSIE, Philippe DEHECQ (représentant ABBAN), Didier DOMINGUE (représentant l'ACBB), François DOUMECQ (représentant l'UD CGC), François DU CLUZEL, Marianne DUCAMP, Maryse FOURCADE (représentant l'UD CFTC), Jean-Michel GUILLOT, Charles HOURS, François HUN (représentant de l'UD CFDT), Gérard JAIME, Josette JOURNAUX, Henri LABOURDETTE, Jean-Michel LAMAISON, Hilaire LAPORTE (représentant le syndicat des Transporteurs), Jean LASSALLE, Jean-Pierre MARINE, Marcel MIRANDE (représentant la chambre d'agriculture) Lucien MURAT, Gérard MOUCHARD, Philippe OSINIRI, Robert PAILLASSA, Maïté POTIN, Guy ROBLIN, Jean-Etienne ROLIN, René ROSE, Jean SALET, Pierre SAUBOT, Hervé TURPIN, Jérôme VINCHES (représentant le CJD).

Trois nouveaux administrateurs

Il s'agit de : Jean-Etienne Rolin, cadre chez Total, Pierre Saubot, ingénieur et vigneron, président de la « Garbure » (Béarnais de Paris), Hervé Turpin, conseiller commerce à la CCI. Par ailleurs, Léon Contou-Carrère s'est démis de ses fonctions d'administrateur mais demeure adhérent de BAP.

Le nouveau bureau

Président d'honneur : Hubert BUCHOU
Président : Jean-Pierre MARINE
Vice-président délégué : Robert PAILLASSA
Vice-président : Michel BRAU
Secrétaire général : Josette JOURNAUX,
Secrétaire général adjoint : Jean-Jacques BOISSEROLLE
Trésorier : Gérard JAIME
Trésorier adjoint : Hervé TURPIN
Animateur commission A65 : Didier DOMINGUE
Animateur commission Haut-Béarn : François DU CLUZEL
Animateur commission ferroviaire : Guy ROBLIN
Animateur commission action : Jean-François BIGOT
Animateur commission information/communication : Jean-Michel GUILLOT.



Les dirigeants de BAP et le président de la CCI ont accueilli les décideurs de l'Aragon à l'hôtel consulaire de Pau. (Photo BAP)

LA DÉLÉGATION ESPAGNOLE :

- Esther Monterrubio Villar, représentante à Madrid du président du Gouvernement d'Aragon pour les affaires étrangères
- Pedro Salas Parra, conseiller du président du gouvernement d'Aragon,
- Antonio Ruspira Morraya, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Huesca, député des Cortes d'Aragon,
- José Luis Abad Martinez, secrétaire général technique pour les travaux publics, l'urbanisme et les transports du gouvernement d'Aragon,
- Jésus Sanchez Faraces, directeur des Transports et communications du gouvernement d'Aragon
- José Luis Melendez, secrétaire général de la CCI de Huesca,
- José Luis Estallo, président de la confédération des entreprises de Huesca
- Fernando Callizo, président de la fédération des Transports de Huesca,
- Antonio Tomé, ancien député des Cortes d'Aragon.

LA JUSTE COLERE DES ARAGONAIS

Une importante délégation d'Aragonais est venue à Pau dire qu'elle n'avait pas le sentiment que la France faisait tout pour faciliter « la libre circulation des hommes et des biens » avec l'Espagne.

L'effondrement d'une partie de la RN 134 à quelques kilomètres d'Urdos en vallée d'Aspe, entraînant l'interdiction pour les poids lourds d'emprunter la route, donc le tunnel du Somport – qu'ils ont financé presque aux trois-quarts - a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase. Déjà irrités par la lenteur des travaux de modernisation dont ils attendent beaucoup, inquiets à l'idée que cet axe international pourrait ne pas être amélioré d'ici l'exposition internationale de Saragosse en 2008,



À la mairie de Pau, Aragonais et Béarnais se prononcent en faveur d'une réouverture rapide de la route du Somport. (Photo BAP)

les décideurs de l'Aragon multiplient les interventions à Paris, à Bruxelles, à Madrid, pour qu'on entende leurs légitimes doléances. Ils sont aussi venus à Pau le 15 mars où, avec BAP, ils ont tenu une conférence de presse à l'hôtel de ville. « Pour nous, cette situation est insoutenable, intolérable, inacceptable ! ». En quelques mots bien sentis, Antonio Ruspira Morraya, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Huesca et député des Cortes d'Aragon a résumé, face aux représentants de la presse écrite et audio visuelle, le sentiment de ras-le-bol unanime des décideurs aragonais, qu'ils soient politiques ou socio-économiques, face au problème posé. Les Aragonais mettent en avant les accords européens du 29 avril

1991 aux termes desquels la France et l'Espagne s'engagent à faciliter la libre circulation des hommes et des biens. Or, cela fait maintenant 14 ans que la France est à la traîne pour sécuriser la RN 134 entre Oloron et le Somport. Faute de volonté politique, faute de crédits, les retards s'accumulent, au point qu'il faudra attendre 2018 pour que cette modernisation indispensable soit achevée. « Nous avons l'impression qu'on se moque de nous », s'exclament les Aragonais qui estiment que la solution au problème est à Paris. Et dans trois ans, aura lieu l'exposition internationale de Saragosse. Des dizaines de milliers de personnes transiteront par le Somport. Belle promotion pour la région que ce chemin muletier en vallée d'Aspe !

Au sud des Pyrénées, 50 millions d'Européens

Les Espagnols rappellent que 154 millions d'euros ont été investis, avec en partie de l'argent européen, pour le tunnel : « Nous devons finaliser l'opération signée il y a 14 ans. En Espagne, l'autovia ira jusqu'à Jaca. Ensuite la route nationale sera modernisée jusqu'au Somport. Nous avons besoin d'une connexion au centre des Pyrénées ». Jésus Sanchez renchérit : « Le marché unique est conçu pour la libre circulation des hommes et de toutes les marchandises européennes. On semble oublier qu'il y a, au sud des Pyrénées, une péninsule de 50 millions d'Européens ».

Janine Chiros, adjointe au maire de Pau avoue sa honte devant cette situation : « S'il y avait une volonté politique, on n'en serait pas là aujourd'hui. Il faut reconnaître que les Espagnols, eux, ont fait les efforts nécessaires ». Jean-Pierre Mariné partage l'embarras de Janine Chiros. « On peut avoir honte, en 2005, de n'être capable d'offrir aux Aragonais, pour franchir les Pyrénées, qu'une route datant de 1850. Il serait encore plus honteux que ce soit sous la contrainte européenne que nous soyons obligés d'agir ». Le président de BAP fait allusion ici à l'entretien que Marcelino Iglesias, président du Gouvernement d'Aragon, a eu avec Jacques Barrot Commissaire européen aux transports à Bruxelles. La France, pour sa désinvolture envers l'Espagne, s'exposerait, en l'occurrence, à des sanctions...

En finir une fois pour toutes

Michel Brau, président de la CCI Pau-Pyrénées et vice-président de BAP confie : « Nous nous battons depuis des années pour le Somport, pour que le tunnel débouche sur une route raisonnable en vallée d'Aspe. Pour nous, c'est un constat d'échec. Demain, s'il y a un accident dramatique, nous serons très mal à l'aise ». Le président de la CCI Pau-Béarn reste optimiste : « A quelque chose, malheur est bon. J'espère que cet incident va nous permettre d'exercer une pression importante et qu'on en finisse, une fois pour toutes, avec la mise en conformité de cette route ».



Voici le trou qui a fait déborder le vase. On peut lire en dernière page en quoi consistent les travaux. (Photo BAP).

Le mercredi 16 mars, Esther Monterrubio Villar et Jésus Sanchez Faraces, accompagnés de Manuel de Luna Aguado, consul d'Espagne à Pau, ont présenté les doléances de l'Aragon au préfet des Pyrénées Atlantiques, Philippe Grégoire.

Depuis, les travaux, certes délicats sur le plan technique ont débuté en avril. Ils pourraient être achevés fin juin.

Pour compliquer la situation des communications routières entre l'Aragon et le Béarn, la neige a perturbé fortement le passage du col du Pourtalet où par ailleurs se sont produits des effondrements de rochers...

Les responsables de BAP et tous les membres de la délégation espagnole ont participé à une réunion de travail dans le but d'élaborer des actions communes. Objectif : faire prendre conscience à l'État français qu'il doit remplir ses obligations vis-à-vis de l'État espagnol en achevant rapidement la modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe.

SARAGOSSE EXPO 2008, VALLEE D'ASPE 1908

Nous reprenons ci-dessous, dans ses grandes lignes, le point de vue de BAP paru en février dans divers quotidiens, notamment Sud Ouest, l'Eclair et la République des Pyrénées

L'organisation de l'exposition Internationale de 2008 à Saragosse est un événement si considérable qui aura des retombées importantes dans notre Sud ouest.

Sur les sept millions de personnes attendues – sur les bords de l'Ebre durant les trois mois de l'été 2008, bon nombre viendront de l'Aquitaine et aussi de l'ouest de l'Hexagone, du Benelux et des Iles britanniques. Ce qui implique que la majeure partie d'entre elles, traverseront les Pyrénées, à un endroit ou à un autre, en empruntant les itinéraires les plus courts :

1 - le col du Pourtalet par la vallée d'Ossau, peu propice cependant aux grands trafics
2 - le tunnel du Somport, merveilleux ouvrage s'il en est, mais qui présente toujours l'inconvénient d'être accessible, en vallée d'Aspe au moyen d'une route nationale moyenâgeuse sur la moitié de son itinéraire. Une liaison indigne de la France.

L'exemple de Millau

L'indignation de BAP est alimentée par l'incapacité chronique des pouvoirs publics à réaliser le programme de sécurisation de la RN 134 entre Oloron et le tunnel, puisqu'à peine dix kilomètres ont été exécutés ces dix dernières années et qu'il reste à accomplir les dévia-

tions de Gurmençon, d'Asasp, de Bedous, de Cette-Eygun et d'Urdo. Nous avons calculé qu'à la cadence actuelle des contrats de plan Etat-Région, le programme en question ne serait achevé qu'en 2015 ou pire, en 2018.

Autant dire qu'il est utopique de penser que la rénovation indispensable de la route en vallée d'Aspe qui a encore, en beaucoup d'en-

tunnel international sans le doter d'une route d'accès acceptable, alors qu'eux-mêmes ont superbement adapté leur réseau routier jusqu'à la frontière.

On ne nous fera pas croire que le pays qui a construit l'extraordinaire pont de Millau en trois ans n'est pas capable d'aménager une route de vallée dans le même laps de temps. Même si aucune étude

Le jeu financier du train entre Pau et Saragosse par Canfranc, proposé par certains, n'en vaut pas la chandelle. Nous imaginons mal que les contribuables aquitains acceptent de mettre la main à la poche pour régler la note de la réhabilitation et du fonctionnement d'une ligne qui est désaffectée depuis 35 ans et qui n'a jamais rendu les services que ses concepteurs lui avaient promis, même à l'époque où l'automobile était une denrée rare.



Pour atteindre la belle ville de Saragosse les visiteurs de l'Expo 2008 emprunteront en Béarn une route moyenâgeuse (photo BAP).

droits, le profil de... 1908 sera achevée pour l'Expo Saragosse 2008. Sauf à le vouloir. Et à œuvrer à marche forcée comme on a su le faire pour aménager la route utilisée pour le transport des pièces monumentales de l'A 380 entre Langon et Toulouse.

La moindre des décences ne serait-elle pas que notre pays mette les bouchées doubles pour respecter ses engagements, en particulier vis-à-vis des Espagnols qui ne comprennent toujours pas que les Français aient accepté de bâtir un

sérieuse n'a encore été engagée, notamment pour le passage délicat des gorges du fort du Portalet.

Trancher le sort du Pau-Canfranc

Or ici, une solution existe qui pourrait régler beaucoup de difficultés techniques d'un seul coup : il suffirait d'emprunter, en deux ou trois endroits, l'emprise de la voie de chemin de fer pour « désengorger » la route coincée entre le gave et le rail.

ENTRETIEN | Jean Lassalle : « Nous sommes prioritaires parmi les prioritaires »



Les adhérents de BAP souhaitent savoir quelle action vous pensez mener, en tant que député de la circonscription, appartenant à la même famille politique que le ministre de l'Équipement et des Transports, pour faire accélérer les opérations de modernisation de la RN 134 en vallée d'Aspe ? Il y a une véritable urgence avec la

perspective de l'Expo Saragosse 2008 qui risque, si rien n'est fait d'ici là, de mettre fâcheusement en évidence les graves insuffisances de cet axe routier international et par voie de conséquence, les carences politiques de notre pays

« Il y a un mois environ, j'ai rencontré Gilles de Robien et lui ai demandé de faire le point sur l'état d'avancement de la programmation actuelle des projets et sur la prévision des travaux. Je souhaitais savoir en particulier si des études sont menées pour les déviations d'Urdo et de Cette-Eygun. Le ministre m'a confié qu'il n'excluait

pas que ces deux déviations puissent se faire avant 2008. Il faudrait, lui ai-je dit, que des progrès significatifs montrent notre volonté d'aller de l'avant. Pour ce qui est du problème délicat du fort du Portalet, il faut envisager un passage enterré sur la rive gauche du gave. Un élargissement de la route ne peut se faire dans ce passage trop étroit. Un tunnel permettrait de valoriser ce site grandiose avec le fort et le chemin de la Mâtre et libérerait la route actuelle que les visiteurs pourraient librement s'approprier. On obtiendrait ainsi un gain important en terme de protection de la nature ».

« Je constate que le chantier de la déviation du vallon de Bedous se déroule dans un excellent climat. Aujourd'hui, ces travaux du tunnel d'Osse sont régulièrement visités par les habitants de la vallée. Je me réjouis du contexte qui a évolué d'une manière favorable. Comme quoi, la patience, l'explication et la concrétisation des opérations permettent de dédramatiser une situation parfois tendue ».

« Je suis heureux par ailleurs que l'on soit revenu, pour l'autoroute Pau-Bordeaux, à une position lucide car le principe de la concession qui semble désormais être bien admis soulagera les finances de l'Etat et des collec-

tivités. C'est la raison pour laquelle j'ai insisté auprès de Gilles de Robien pour que soit mis à l'étude l'ensemble de la route en vallée d'Aspe, de façon à pouvoir immédiatement utiliser les crédits ainsi libérés ».

« Certes, à l'heure actuelle, l'Etat bloque tous les financements. Nous sommes dans un pays malade. Mais je considère que ces nouvelles orientations vont dans le bon sens. J'estime que nous sommes ici prioritaires parmi les prioritaires. C'est ainsi qu'il faudrait un statut particulier pour la Pau-Oloron. Je suis très favorable par exemple à un partenariat public-privé qui évite de fragiliser les finances de l'Etat et des collectivités ».

« J'attends par ailleurs que soit purgé le contexte électoral actuel du référendum pour mener une ultime tentative auprès de l'Union européenne afin de voir s'il n'y a pas des fonds à récupérer. Il serait bien que nous montions un projet avec l'Aragon et que nous allions ensemble à Bruxelles pour obtenir une participation du FEDER. On ne peut pas laisser des milliers de gens aller à Saragosse en 2008 par la route actuelle sinon, médiatiquement, notre pays se couvrirait de ridicule ».

Tunnel d'Osse : dure, dure la roche !

Les Aragonais, plus encore que les Béarnais, car le Somport est pour eux la porte de sortie naturelle pour l'Europe, constatent avec une inquiétude légitime qu'il reste sur l'itinéraire Oloron-Somport plusieurs sections dont l'état de dégradation et d'inconfort est parfaitement inadapté aux normes de circulation d'aujourd'hui. Ces sections où rien de significatif n'a été fait depuis 1850 sont loin d'avoir le profil d'une route nationale même ordinaire seulement décente, encore moins d'un itinéraire européen (E7). Elles vont constituer, pour le Béarn et l'Aquitaine, une très mauvaise image, si rien n'est fait d'urgence, au moment de l'Exposition Universelle de Saragosse en 2008.

La déviation de Bedous ouverte en 2008

Les travaux de la déviation de Bedous se poursuivent à la vitesse du limaçon, non pour des raisons techniques croyons-nous savoir, mais surtout en raison de la modestie des moyens financiers mis à la disposition du maître d'ouvrage, la direction départementale de l'Équipement. Le seul chantier en cours, celui du percement du micro-tunnel sous la montagne d'Osse-en-Aspe a connu quelques difficultés en raison de la nature des roches rencontrées.

Les trois entreprises, Bec, Cari et Laborde qui procèdent jour et nuit au percement du tunnel depuis l'automne dernier ont rencontré en effet une roche très dure et fracturée, de l'ophiolite, en sorte qu'il a fallu changer de procédé pour assurer le soutènement provisoire de la paroi. On pose des cintres métalliques au lieu et place de l'agrafage de la roche par boulonnage, à un rythme moins rapide (1,30 m au lieu de 2,50) à chaque opération. Il en résulte un surcoût relativement important et un retard d'environ un mois. Un peu plus des deux tiers des 149 mètres de long étaient percés début mai, le creusement devant être achevé en juin. Mais il faudra attendre le début de 2006 pour que l'ouvrage, avec ses têtes de 50 mètres de part et d'autre – pour l'esthétique du site – ce qui fera au total un tunnel de 250 mètres, soit totalement achevé.

À la fin du mois de mai, doivent en principe débiter, au sud du tunnel, les travaux d'un autre pont enjambant le gave, dévolus à l'entreprise Mas. Ce chantier a six mois de retard pour une question d'obtention des crédits.



C'est un bien grand tunnel pour une bien petite montagne à traverser.



Cette photo montre les cintres qui confortent les parois creusées avec une infiltration de ciment entre les arceaux et la roche. (Photos BAP)

On peut raisonnablement prévoir que la déviation de Bedous pourra alors être ouverte en 2008. C'est du moins ce qu'espère le préfet des PA, Philippe Grégoire : « C'est évidemment l'objectif poursuivi. Les grands travaux étant lancés, cette opération doit désormais bénéficier d'un enchaînement normal de réalisation. Les propositions de programmation financière tiendront compte de cet objectif ».

Cette-Eygun et Urdos : on consulte

Alors qu'on en sait l'urgence, ces deux déviations ainsi que la traversée délicate des gorges du Portalet qui contribuent largement à l'image vétuste de l'itinéraire ne font l'objet d'aucun projet clairement défini et encore moins budgété à l'heure actuelle. Néanmoins, nous a confié le préfet, la direction de l'Équipement procède à une consultation de bureaux d'études pour l'élaboration d'un avant-projet sommaire (APSM) afin de réaliser un dossier d'enquête publique pour Cette-Eygun. Pour Urdos, une consultation de bureaux d'études est en cours principalement pour la recherche de tracés.

Asasp et Gurmençon en panne de crédits

Le projet des deux déviations d'Asasp et Gurmençon, immédiatement au sud d'Oloron et dont on peut dire qu'elles ne constitueront pas un luxe, devait normalement commencer à se concrétiser en 2005, mais on constate là encore que rien ne se passe. Pour quelles raisons ? L'administration préfectorale indique que ces opérations poursuivent leur cheminement administratif normal en vue d'une réalisation des travaux d'ASASP en 2006 et 2007, ceux de Gurmençon devant intervenir entre 2008 et 2009. « Mais les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de donner d'échéance certaine de démarrage des travaux ».



La déviation de Gan donne l'impression d'être terminée. Elle fait la joie pour l'heure des cyclistes ou des rollers. (photo BAP)

La déviation de Gan : Un cadeau pour Noël ?

La déviation de Gan fait l'objet de railleries justifiées de la part des usagers. Tous les surnoms lui sont attribués : la belle endormie, l'Arlésienne, la déviation du bout du monde, etc. Depuis plusieurs mois, rien ne bouge en effet, sur ce chantier alors que le revêtement a été posé et que tout semble prêt pour l'ouverture. Pour l'heure, la déviation fait le bonheur des seuls promeneurs, des adeptes de rollers et des apprentis cyclistes.

Il faut rappeler, ce qui ajoute à la perplexité des citoyens-usagers, que l'avant-projet sommaire de cette opération remonte à mai 1994 et que la déclaration d'utilité publique a été signée le 22 juin 1995. Plus de dix ans ont donc été nécessaires pour réaliser cette déviation, longue seulement de 2,5 km, ce qui en fait le chantier routier le plus lent de France si l'on tient compte du rapport temps/kilomètre. Il n'y a guère que la déviation de Bedous qui peut lui faire concurrence, c'est dire...

Pourquoi ne la termine-t-on pas ? Parce que tout simplement les crédits de l'État indispensables à ce chantier dans le cadre du contrat de plan Etat-Région ont été bloqués. Ce ne sont pas les travaux de marquage au sol, la signalisation et le marquage au sol qui sont les plus coûteux, mais les protections phoniques destinées à mettre quelques riverains gantois à l'abri du bruit. Peu de chose en somme au regard de l'importance de ce chantier qui se prolonge de manière incompréhensible depuis cinq ans. Le 9 mai prochain devrait être passé le marché pour les écrans acoustiques, en sorte que les travaux pourraient débiter en juin. Après quoi, six mois seront nécessaires pour achever l'ouvrage. On peut donc supposer que la déviation pourrait nous être offerte à Noël.

Le préfet des Pyrénées-Atlantiques nous assure qu'au stade d'avancement des travaux, la DDE disposera des crédits nécessaires pour la mise en service à la date annoncée.

Réouverture aux poids lourds à la mi-juin

L'effondrement de chaussée sur la RN134 en haute vallée d'Aspe au lieu-dit Pène d'Aret, dont on doit à la providence qu'il n'ait pas eu de conséquences humaines ni environnementales graves, devrait être réparé et rouvert à la circulation dans des conditions normales, y compris aux poids lourds, dans la deuxième quinzaine de juin. Le délai de ce chantier peut paraître long si l'on considère qu'il consiste à consolider l'existant sans y apporter la moindre amélioration de profil. Cependant, il faut bien se rendre compte que les techniciens doivent réaliser un chantier dit « acrobatique », les ouvriers intervenant à partir d'une nacelle suspendue dans le vide au-dessus des véhicules légers dont la circulation a été maintenue, dans

des conditions toutefois restreintes, notamment la nuit. Pour n'être pas monstrueux, le chantier n'en est pas moins specta-



Les équipes travaillent jour et nuit. Les ouvriers sont suspendus dans le vide pour consolider le mur de soutènement. À gauche on peut voir le trou de la chaussée effondrée. (photo BAP).

culaire. En effet, dans la poussière et le bruit, après la neige et le froid, les équipes des entreprises Etair Pyrénées et LTP coordonnées par Pyrénées- Minage s'emploient à consolider le mur de soutènement sur une longueur de 140 mètres en

injectant des coulis de ciment de façon à clouer le remblai à la roche. De plus des forages sub-horizontaux sont engagés dans le but de clouer le mur de soutènement à la falaise. Plus de 170 clous dont certains ont 14 m de long sont plantés. Une couche de béton projeté avec une armature de treillis métallique soudé complètent le renforcement. Le chantier coûtera environ 900 000 € la somme étant prise sur des crédits spéciaux de l'État. Interrogé à ce sujet, le préfet des Pyrénées-Atlantiques, Philippe Grégoire, estime que la probabilité est forte que la route soit ouverte

entre le 15 et le 30 juin. Le préfet souligne que personne ne peut donner l'assurance que de tels incidents ne se reproduiront pas ailleurs sur cette route datant de 1850 peu conçue pour la circulation des poids lourds « puisque même dans



Vu de la route, le chantier est vraiment très acrobatique (photo BAP).

un délai normal d'inspection périodique réalisée à cet endroit l'incident a eu lieu. C'est pourquoi la DDE engagera dès la fin des travaux une inspection généralisée de l'ensemble des murs ».

Déviations d'Oloron Toujours pas inscrites au CPER

Elle se compose rappelons-le de deux sections : l'une sous la responsabilité de l'État va, à l'est, du lieu-dit Gabarn à Gurmençon, l'autre, à la charge du Département va, au nord, de Gabarn au pont Laclau. La section Gabarn à Gurmençon prend du retard pour des raisons essentiellement budgétaires. Des études complémentaires sont lancées au niveau du futur tunnel de Serres-Soeix. En sorte que la déclaration d'utilité publique pourrait être prise, au mieux en 2006,

l'achèvement de l'ouvrage ne doit pas être attendu avant 2010. On peut être plus optimiste pour la section Gabarn-Pont Laclau. Les acquisitions foncières sont en cours et la réalisation du giratoire d'entrée coté pont Laclau se fera au deuxième semestre de cette année. Les travaux sur la voie elle-même commenceront en 2006. BAP se pose la question de savoir si l'attribution normale des crédits peut être envisagée pour la réalisation de cette déviation impatientement attendue. Réponse du préfet des PA : « La réalisation de la déviation d'Oloron par l'État n'est pas inscrite au contrat de plan Etat-Région (CPER), au-delà des études et procédures d'utilité publique

censées préparer le plan suivant. Ces démarches sont en cours ».

Pau-Oloron Pas de calendrier

Tous les décideurs politiques sont d'accord sur la conception technique de cette nouvelle liaison qui se substituera à l'actuelle RN 134 totalement inadaptée. Tout ce que l'on sait, c'est que « le projet est mené avec détermination » a confirmé Yves Massenet, directeur régional de l'Équipement de BAP. On sait aussi que des études complémentaires sont lancées pour préciser le projet de tunnel d'Arbus avant d'élaborer

l'avant-projet sommaire (APS). Peut-on espérer que le calendrier de cette opération très attendue dans le Haut Béarn coïncide avec celle de l'A65 Pau-langon ? la réponse de Philippe Grégoire n'est pas de nature à nous entretenir dans cet espoir : « Aucune indication de programmation de la liaison Pau-Oloron n'a été donnée, au-delà de la conduite des études en cours et des procédures d'utilité publique. Il n'y a aucune raison de lier la liaison Pau Oloron et l'autoroute A 65, ces deux liaisons répondant à des finalités très différentes. Les perspectives de la première relèveront de la préparation du prochain contrat de plan ».

Adresses utiles sur Internet :

Pour tout savoir sur le projet de l'autoroute Pau-Bordeaux : www.a65.aquitaine.equipement.fr

Pour connaître les avancées des projets routiers inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région : http://www.aquitaine.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=106

Pour connaître les avancées des projets ferroviaires inscrits dans le Contrat de Plan Etat-Région : http://www.aquitaine.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=104

Pour tout savoir sur le projet de Traversée Centrale des Pyrénées - Avis du Conseil général des Hautes Pyrénées : <http://www.cg65.fr/cg65/ins/TCP.pdf>

Pour connaître l'actualité sur le réseau routier national - Direction des Routes : <http://www.route.equipement.gouv.fr/RoutesEnFrance/index.htm>

Rejoignez-nous

Si vous partagez notre volonté de faire bouger les choses, rejoignez-nous. Votre adhésion à BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " renforcera notre détermination. Faites également adhérer vos amis.

BULLETIN D'ADHESION

à retourner, avec votre chèque, à l'association BEARN ADOUR PYRENEES
21, rue Louis Barthou, 64000 PAU

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

Souhaite adhérer à l'association BEARN ADOUR PYRENEES " Nos chemins pour l'Europe " et accepte de verser une cotisation pour l'année 2004.
- de 15 euros pour les particuliers
- de 30 euros pour les associations
- de 150 euros pour les entreprises