



BEARN
ADOUR
PYRÉNÉES

Nos chemins pour l'Europe

Conférence de presse

Oloron-Sainte-Marie le 30 novembre 2018



RN 134/E7

ce que défend BAP

- pour la sécurité, la santé et le calme des riverains
- pour la sécurité des usagers
- pour une liaison moderne entre Béarn et Aragon

Bref historique en 3 dates principales

- **1991 / 1993**: le traité entre la France et l'Espagne pour la réalisation d'un tunnel sous le Somport et, au préalable, les contournements des communes traversées et autres aménagements, études et DUP en 1993
- **2003**: ouverture du tunnel à la circulation et rapport du Sénat rappelant les engagements – non tenus – de 1991
- **2006**: ouverture du tunnel au passage – prévu dès l'origine - de produits dangereux

La situation actuelle (1)

- seules les communes d'Etsaut (1999) et Bedous (2009) ont des déviations
- Gurmençon, Asasp-Arros, Cette-Eygun et Urdos n'en ont toujours pas , malgré des promesses et des engagements réitérés, de multiples études et projets, des DUP et des acquisitions foncières par l'Etat
- et la déviation Est d'Oloron est encore retardée

La situation actuelle (2)

- le trafic routier augmente, tout particulièrement celui des PL passé de 60 000 en 2004 à près de 150 000 cette année au tunnel du Somport, +22% sur les 10 mois 2018
- ce trafic est appelé à croître encore avec l'achèvement prochain des autopistas A21, A22 et A23 (autoroutes 2x2 voies sans péage) qui convergent à Jaca
- seule la capacité du tunnel peut le limiter

La situation actuelle...en Espagne (3)





**BEARN
ADOUR
PYRÉNÉES**

Nos chemins pour l'Europe

La situation actuelle (4)

- une **situation INTOLERABLE** pour les riverains
- et une vraie **DANGEROUSITE** pour tous, riverains et usagers
- voir vidéo sur U-Tube du 9 mars 2018

<https://www.youtube.com/watch?v=7y8RRP4KB48>

7 situations dangereuses et 4 infractions en
moins de 12'

Pourquoi en sommes-nous là?

- **une responsabilité principale: celle de l'Etat,**
 - qui ne respecte pas ses engagements, nationaux et internationaux (Espagne, UE)
 - qui n'assume pas son rôle de garant de la sécurité et de la santé de ses concitoyens
- **une responsabilité des opposants** au tunnel d'abord, aux aménagements indispensables ensuite
- **« une alliance objective »** entre celui qui ne souhaite sans doute pas faire et ceux qui veulent, ad absurdum, que rien ne se fasse ?

Les solutions envisagées

- Elles sont multiples, de court ou de long terme radicales ou de compromis, réalistes ou non
- Examinons-les, une à une, le plus lucidement et objectivement possible



BEARN
ADOUR
PYRÉNÉES

Nos chemins pour l'Europe

1. ne rien faire

- solution préconisée par ceux qui pensent que cela ralentira le trafic de PL
- les chiffres contredisent cette idée: depuis 15 ans, seule la déviation de Bedous a été créée, pourtant le trafic PL augmente: +22% pour les 10 premiers mois de l'année/ 10 mois 2017
- cela ne fait que prolonger et accroître les souffrances des riverains et les dangers pour les usagers

2. interdire le passage des produits dangereux

- les produits les plus dangereux ne circulent pas par la route,
- le tunnel du Somport a été conçu, dès l'origine, pour le passage de produits dangereux et leur contrôle sous l'autorité d'un comité de pilotage franco-espagnol;
c'est une sécurité!
- il est ouvert à ce passage depuis septembre 2006 car, à la suite de l'incendie du tunnel du Mont Blanc, des normes de sécurité renforcées ont nécessité des travaux supplémentaires importants,
- **une décision d'interdiction unilatérale ne peut être prise, elle serait irrémédiablement condamnée.**

3. interdire le passage des PL

- une telle interdiction suppose qu'il existe une alternative, c'est à dire une déviation, un contournement possible,
- or , précisément, les contournements prévus , étudiés et, le plus souvent, déclarés d'utilité publique, des communes de Gurmençon, d'Asasp-Arros, de Cette-Eygun et d'Urdos ne sont toujours pas réalisés,
- l'interdiction de passage des PL au cœur des communes ne sera donc possible qu'une fois ces déviations et celle d'Oloron-Est réalisées.

4. des radars, une circulation alternée, un contrôle des PL

- les propositions récentes de la Préfecture, reprennent des propositions anciennes, rejetées il y a 4 ans,
- ce sont des **mesures de court terme** qui, si elles peuvent marginalement améliorer la sécurité, **compliquent le quotidien des usagers** en ralentissant le trafic et **esquivent le vrai sujet, l'état de cette route nationale (RN 134) et internationale (E7)...** limiter la vitesse à 70km/h ferait de la RN 134 la Nationale la plus lente de France,
- les PL transportant des produits dangereux sont déjà contrôlés au passage du tunnel.



**BEARN
ADOUR
PYRÉNÉES**

Nos chemins pour l'Europe

5. toutes les marchandises en fret ferroviaire

- cette proposition est soutenue par plusieurs associations, sans arguments techniques et chiffrés à l'appui,
- les caractéristiques hors normes de la voie entre Bedous et Canfranc (pente moyenne de 27/1000, culminant à 43/1000 par exemple) ne permettent, au mieux, que le passage de convois de 400t de charge utile – et certainement pas de 1500t
- les estimations de BAP, objets d'une note dans le cadre du SRADDET, portent sur un volume annuel de fret envisageable compris entre 500 000 et 800 000t,
- alors qu'il transitera environ 3 millions de tonnes de marchandises par le tunnel cette année.
- BAP poursuit son travail, sans préjugés et sans exclusive, en relation avec la Région N-A, l'Aragon et SNCF Réseau, mais **il est certain que le fret ferroviaire ne pourrait, au mieux, assurer qu'une partie (entre 15 et 25%) du trafic de marchandises passant par la route.**

6. faire les contournements et améliorations indispensables

- l'examen rigoureux des 5 pistes envisagées ramène invariablement à la même solution,
- **réaliser, enfin, les contournements, promis** dès 1991 et à nouveau en 2003, des communes de Gurmençon, Asasp-Arros, Cette-Eygun et Urdos, ainsi que celle, encore retardée, d'Oloron-Est de sorte qu'aucun cœur de commune ne soit plus traversé par la RN 134,
- **améliorer et sécuriser les tronçons indignes d'une route nationale et internationale,**
- **pour le bien-être et la sécurité de tous.**

En conclusion

- Il ne s'agit pas de faire une autoroute , le trafic ne le justifie pas, le respect de la vallée non plus,
- mais, simplement, d'améliorer une voie romaine, devenue route napoléonienne au XIX ème siècle, pour en faire une ROUTE MODERNE, évitant les zones habitées et sûre, entre Béarn et Aragon.
- Sommes-nous capables d'unité et de solidarité pour faire pression sur l'Etat, décisionnaire, et y parvenir pour le bien-être et la sécurité de tous?
- Telle est la question!

car nous l'aimons tous cette vallée





**BEARN
ADOUR
PYRÉNÉES**

Nos chemins pour l'Europe

oui, tous!

