

En finir avec l'enclavement du Béarn !

Il n'aura pas fallu bien longtemps, quelques semaines à peine, pour que la dépression économique induite par la crise sanitaire renvoie implacablement le Béarn à la problématique de son enclavement, raison d'être de l'Association Béarn Adour Pyrénées (BAP), créée en 2000, sous l'égide de la CCI de Pau Béarn.

La (très) timide et très lente reprise d'activité de l'aéroport de Pau a été vigoureusement dénoncée par François Bayrou, et dès le 5 mai dernier, les parlementaires des Pyrénées-Atlantiques demandaient *"la reconnaissance du caractère stratégique du transport, en particulier ferroviaire et aérien, en matière de relance de l'économie locale"*.

La clarté de ces prises de position ainsi que la relative unanimité politique qui y président interpellent à plus d'un titre :

- Elles ont d'abord la force de l'évidence : le développement économique d'un territoire périphérique tel que le nôtre, à plus de 200 kilomètres des métropoles bordelaises et toulousaines, adossé à la barrière naturelle des Pyrénées et plus proche kilométriquement de la capitale de l'Espagne que de la capitale de la France, est avant tout conditionné par son accessibilité.
- Devant le péril économique et social, nos élus retrouvent la lucidité et l'unité que leur font souvent perdre les querelles politiques, les prudences budgétaires ou la crainte de contestations spectaculaires mais souvent très minoritaires des projets d'infrastructures.
- Enfin, les occasions manquées de la décennie écoulée (report aux calendes grecques du projet de LGV au Sud de Bordeaux, lenteur des travaux d'amélioration de la RN 134/E7 entre Pau et le tunnel du Somport, stagnation du projet de route directe Pau-Oloron, concurrence néfaste et faussée entre les aéroports de Pau et de Tarbes...) risquent de s'avérer particulièrement regrettables dans la décennie à venir compte tenu de l'ampleur prévisible de la crise.

Puissent-elles cependant fonder une action résolue des pouvoirs publics à œuvrer désormais de concert avec le monde économique, les entreprises de toutes tailles et de tous secteurs de notre territoire étant pour leur part de longue date convaincues de l'absolue nécessité de son désenclavement.

Légitime et nécessaire, cette action s'inscrira dans un contexte que l'on imagine financièrement très contraint mais que l'on peut espérer porter.

En effet, les villes dites "moyennes", dont la population est comprise entre 30.000 et 100.000 habitants, sont louées pour leur qualité de vie idéale, par effet miroir avec les inconvénients des métropoles : promiscuité, intensité des épisodes caniculaires, coûts du logement. A n'en pas douter, une ville comme Pau qui, au « beth ceü », ajoute une vitalité universitaire indéniable, présente des atouts de premier choix alors qu'en 2019, 53 % des cadres envisageant une mobilité souhaitent déménager dans une ville de taille moyenne contre 31 % dans une métropole, selon un sondage réalisé par Cadremploi. L'association Du Béarn aux Grandes Ecoles (DBGE), avec laquelle BAP a noué un partenariat actif, travaille d'ailleurs depuis quelques mois sur la thématique du « retour au pays » des jeunes diplômés.

De surcroît, un consensus politique semble émerger autour de l'idée qu'à la suite de la loi NOTRE qui, depuis 2014, a renforcé significativement le poids des métropoles régionales, le temps est au rééquilibrage et que *"les villes moyennes doivent assurer un rôle de relais avec leurs territoires connexes, permettant un maillage géographique beaucoup plus fin"*, ainsi que le soutient le think tank « Droit de Cité ».

Si le consensus politique existe pour un rééquilibrage entre métropoles et périphéries, la crise exige désormais d'agir vite pour qu'elle ne frappe pas notre territoire plus durement que d'autres, du fait de ses handicaps actuels, ce qui impose d'assumer :

- Que le transport ferroviaire ne sera véritablement attractif que lorsqu'il présentera des gains de temps significatifs par rapport au transport routier ou aérien, ce qui ne sera pas le cas tant qu'il faudra plus de temps pour aller de Pau à Bordeaux que de Bordeaux à Paris. La LGV Bordeaux-Espagne est donc nécessaire et l'Etat français engagé à la réaliser vis à vis de l'Union européenne.
- Qu'il est absurde que la concurrence entre les aéroports de Pau et Tarbes, distants de 50 kilomètres à peine (soit moins que Orly et Roissy!) empêche la mutualisation du moindre service, dans un contexte réglementaire faussé ;
- Qu'il est indécent que les riverains de la RN 134 soient quotidiennement exposés aux dangers et aux nuisances d'une route toujours plus fréquentée puisque située sur l'axe européen E7 (Paris-Pau-Saragosse-Valence), et que l'augmentation constante du transport routier entre l'Espagne et la France ne pourra qu'être très peu compensée par l'éventuelle réouverture de la ligne ferroviaire Bedous-Canfranc ;
- Qu'il est incohérent de condamner la réalisation de la voie directe Oloron-Pau pour des motifs environnementaux quand la circulation quotidienne et les embouteillages aux heures de pointe sur la partie Nord de la RN 134 (Pau-Jurançon-Gan) génèrent la perte de millions d'heures et l'émission inutile de milliers de tonnes de CO2 par an, et quand cet accès direct au bassin d'emploi d'Oloron est vital pour son avenir ;
- Qu'il est urgent, alors que la transition numérique s'accélère et que le télétravail devient la norme, d'équiper convenablement tout le territoire, notamment les vallées béarnaises.

Certes, assumer cela ne permet pas la réalisation opérationnelle de ces projets structurants mais c'est un préalable indispensable.

Quant aux contraintes budgétaires, sans les occulter, il est permis de penser que le plan de relance de la Commission Européenne, considéré comme ambitieux, pourrait apporter d'importants financements s'agissant de projets de dimension transfrontalière pour certains d'entre eux (LGV, axe routier Pau-Espagne).

En définitive, la situation actuelle et à venir, pour compliquée qu'elle soit, pourrait offrir à notre territoire l'occasion d'obtenir les infrastructures si nécessaires pour le quotidien de ses habitants et de ses entreprises et si cruciales pour un futur durable.

« Les hommes n'acceptent le changement que dans la nécessité et ils ne voient la nécessité que dans la crise » constatait, il y a longtemps déjà, Jean Monnet.

Pour le Béarn, il est l'heure !

Michel Le Gall, Président

Grégory Casadebaig, Responsable Commission Entreprises