

Nos réf : IL/MLG n° 124.20

Objet : route nouvelle et directe Lescar-Oloron

Pau, lundi 30 novembre 2020

Mesdames, Messieurs les élus,
Mesdames, Messieurs,

Pourquoi parler aujourd'hui de ce projet qui a connu bien des vicissitudes, un projet trentenaire ?

C'est en effet le 5 novembre 1990 que cette voie nouvelle a été inscrite au Schéma Directeur Routier National sous forme d'autoroute concédée. Et cette inscription a été confirmée par Décret (Décret n°92-379) le 1^{er} avril 1992 avec un énoncé des objectifs qu'il est bon de rappeler :

- Faciliter la connexion des principales agglomérations à l'A64,
- Permettre la desserte des principaux bassins d'emploi et des différents secteurs touristiques pyrénéens,
- Faciliter le trafic interurbain,
- Permettre la décharge de la RN 134 au sud de Pau.

Un cinquième objectif est lié à l'entrée récente de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté Economique Européenne (C.E.E.) le 1^{er} janvier 1986 :

- développer 2 liaisons routières à caractère européen entre la France et l'Espagne, l'une étant Toulouse-Pau-Saragosse-Madrid et l'autre Bordeaux-Pau-Saragosse-Valence, dénommée itinéraire européen E7.

Le tronçon Pau-Saragosse est commun à ces 2 liaisons routières à caractère européen et c'est aussi dans ce cadre qu'a été décidée la réalisation du tunnel routier du Somport en 1991.

La cohérence de ces objectifs est illustrée par la carte de 1991, jointe en annexe 1, qui montre que la voie nouvelle et directe entre Pau et Oloron est un maillon de l'itinéraire européen E7.

Trente ans après, les 5 objectifs rappelés ci-dessus ne gardent-ils pas toute leur actualité ? N'ont-ils pas même gagné en pertinence ?

Bref résumé de 30 ans d'histoire, connue et méconnue, du projet.

Un bref résumé des épisodes et rebondissements qui ont ponctué l'histoire de ce projet n'est pas inutile. On trouvera, en annexe 2, un historique plus développé et très instructif.

Le projet initial, étudié dans les années 90 et au début des années 2000, était porté par l'Etat, en tant que Maître d'ouvrage. En 2007, après réalisation de l'Avant-Projet Sommaire (APS) qui a défini la bande de 300 m à réserver pour l'ouvrage et une concertation publique qui a confirmé l'intérêt de la liaison entre Pau et Oloron, le projet qui avait subi plusieurs modifications, était prêt d'aboutir. Mais, lors du Grenelle de l'Environnement, en 2008, l'Etat a décidé de l'abandonner.

Le Conseil général des Pyrénées-Atlantiques (CG 64) a décidé de reprendre le projet en tant que Maître d'Ouvrage dès 2009 et a constitué, en 2010, un Syndicat Mixte d'Etudes pour la liaison routière Pau - Oloron. Le 30 juin 2011, le CG 64, par la Délibération n° 502, a approuvé la prise en considération de la mise à l'étude du projet de liaison routière Pau - Oloron et la délimitation des terrains affectés par le projet soit une bande de 300m réservée pour une période de 10 ans, jusqu'au 30 juin 2021 donc. Il s'agit de réaliser une route à 2 voies (1 voie pour chaque sens), une troisième voie étant prévue dans les tronçons dont la pente dépasse 4%.

Une Délibération du 27 juin 2013 a légèrement modifié la bande de 300 m à l'approche de Pau, et notifié aux communes concernées les parcelles réservés. Cette Délibération, n° 05-001, a été votée par 36 voix pour, 3 contre et 12 abstentions.

Depuis cette date, aucune Délibération concernant le projet dans son ensemble n'a eu lieu.

Le Syndicat Mixte a été dissout en février 2015, les études étant terminées.

Une lettre, conjointement signée par le Président de la Région Aquitaine, la Présidente du Gouvernement d'Aragon et le Président du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques a été adressée à la Commissaire européenne en charge des Transports, le 9 février 2015, pour que ce projet soit pris en compte au titre du réseau central RTE-T, bénéficiant ainsi de crédits communautaires de 40%. (PJ1)

Ce courrier a bien reçu une réponse, mais celle-ci ne semble pas avoir été connue de ses destinataires et n'a donné lieu à aucun suivi, peut-être du fait de changement de majorité au sein du Conseil général, devenu Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques (CD 64).

Pourtant la réponse de Madame la Commissaire européenne en charge des Transports, datée du 23 avril 2015, invite à agir pour que la liaison Pau-Oloron puisse être incluse dans le réseau central RTE-T, sachant que l'examen de la mise en œuvre de ce réseau interviendra d'ici 2023 et que ce type d'infrastructure routière pourrait bénéficier d'un co-financement européen à hauteur de 10%. (PJ2).

La situation actuelle

Depuis mars 2015, seule la déviation Est d'Oloron (dite de Gabarn-Gurmençon) a fait l'objet de Délibérations et d'une Convention de financement après que le Département en a restitué la Maîtrise d'Ouvrage à l'Etat.

Nous comprenons fort bien que le Département ne souhaite pas être Maître d'ouvrage et n'a pas les moyens d'assurer seul le financement d'infrastructures importantes.

Mais la situation de crise que nous connaissons et les mesures exceptionnelles décidées par le Gouvernement dans le cadre du « Plan de relance » et, plus largement dans le cadre d'un effort de solidarité inédit entre pays membres de l'Union Européenne, bouleversent complètement le champ du possible, si la volonté politique est là. D'autant qu'une possibilité de financement communautaire à hauteur de 10% reste ouverte.

Les conséquences de la crise économique engendrée par la crise sanitaire sont potentiellement mortelles pour nombre d'entreprises de notre territoire. Le bassin de vie et d'emploi d'Oloron, un bassin exceptionnel par l'importance de l'activité industrielle rapportée à sa population, est particulièrement vulnérable du fait de la mauvaise qualité des liaisons routières tant vers le nord que vers le sud. Pour conjurer des décisions industrielles qui seraient fatales, il importe de donner au plus vite un signal fort.

Nous pensons que ce signal fort consiste à négocier la reprise de la maîtrise d'ouvrage avec l'Etat et la Région et à réactiver les études préalables à la réalisation de la route directe entre Pau et Oloron, en l'occurrence à engager la phase d'avant-projet (AP).

Les études sur la route directe Pau-Oloron ont été menées jusqu'au stade de l'avant-projet sommaire (APS). Des études complémentaires ont été conduites qui permettraient vraisemblablement, en évitant d'avoir à creuser un tunnel, de réduire sensiblement le coût des travaux (rapport de Jean Poulit).

Le Département dispose de dossiers déjà élaborés pour engager les discussions avec l'Etat dans le cadre du « Plan de relance », mais aussi avec la Région qui semble plus à même de reprendre la maîtrise d'ouvrage en anticipant sur les moyens d'action accrus dont elle disposera aux termes de la loi 3D (Décentralisation, Déconcentration, Différenciation) en cours d'élaboration et sur le prochain CPER 2022 - 2027, sans oublier la Commission européenne, qui a bien indiqué dans un courrier d'avril 2015 que de tels investissements pouvaient bénéficier d'une subvention de l'Union européenne à hauteur de 10%.

Au total, l'investissement, étalé sur 5 à 10 ans, représente une charge supportable par ces 4 acteurs, si l'on considère que l'Union européenne et le Département y contribuent chacun à hauteur de 10%, l'Etat et la Région participant, eux, à hauteur de 40%.

Que faire ?

Que faire pour ne pas gaspiller les milliers d'heures de travail et de réunions et les millions d'euros dépensés en études? Que faire pour servir le Pays de Béarn en s'affirmant européen ?

Nous ne sous-estimons pas les difficultés, principalement des oppositions locales près de Pau.

Il faut cependant noter que tous les contentieux engagés tant par 2 communes proches de Pau que par des associations telles que CODE Béarn ou la SEPANSO ont été perdus par ces dernières.

Les 5 objectifs énoncés en 1992 pour justifier la création d'une liaison directe entre Pau et Oloron sont toujours d'actualité. Le trafic routier a sensiblement augmenté, celui des PL en particulier. L'intérêt plus général du bassin de vie et d'emploi oloronais, de l'avenir de plusieurs centaines de salariés et de commerçants et de leurs familles devrait prévaloir, d'autant que les forces politiques du Haut-Béarn y sont favorables. Nous avons également chiffré les avantages de la route directe Pau-Oloron pour désengorger la sortie sud de Pau par la RN 134 : on évite de faire perdre au moins 1,5 million d'heures et de disperser inutilement dans l'air 9000 à 10 000 tonnes de dioxyde de carbone par an (annexe 3). Il serait paradoxal, au moment où notre pays de mobilise pour se réindustrialiser, que le bassin oloronais connaisse un destin inverse.

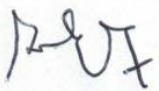
Et comment pourrait-on négliger l'importance de cette liaison pour les relations transfrontalières, entre la Nouvelle-Aquitaine et l'Aragon, entre la France et l'Espagne ? Impossible pour notre association dont la dénomination s'accompagne de la mention « Nos chemins pour l'Europe ».

La date du 30 juin 2021 qui marquera l'échéance des 10 ans prévus pour la réserve d'une bande de 300 m est toute proche. **Nous demandons que, sans délai, l'Etat, la Région et le Département se concertent sur un éventuel transfert de la maîtrise d'ouvrage et qu'une délibération soit prise, avant le 30 juin 2021, pour engager, dans le cadre de la poursuite de sa prise en considération, l'étude d'avant-projet de la route directe Pau - Oloron.**

Cela permettra de :

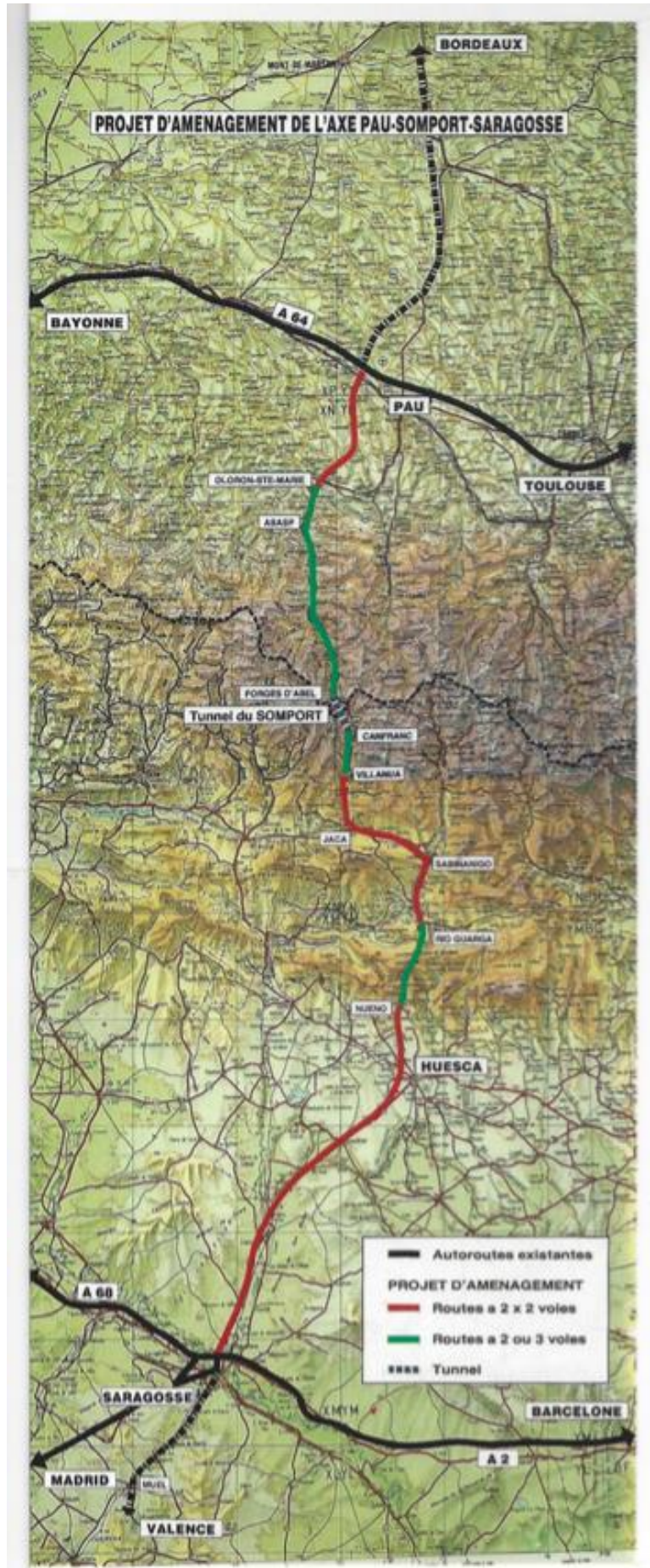
- **ne pas passer en pure perte le coût de près de 30 ans de travail et d'études,**
- **ne pas perdre le bénéfice de la bande de 300 m réservée depuis 2011,**
- **réduire à 100 m, à l'issue de l'avant-projet, la largeur de la bande à réserver, libérant ainsi les 2/3 de l'emprise actuellement gelée,**
- **ne pas faire injure à l'avenir en condamnant le bassin de vie et d'emploi d'Oloron à un enclavement définitif, potentiellement mortel.**

Nous joignons à cet envoi un tout petit questionnaire que nous vous serions très reconnaissants de bien vouloir nous retourner, afin de connaître votre opinion sur ce projet (annexe 4) et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, l'assurance de toute notre considération.



Michel LE GALL
Président de BAP

ANNEXE 1 : ITINERAIRE EUROPEEN E7 PAU - SARAGOSSE carte de 1991
en rouge, à l'ouest et au sud-ouest de Pau, la route directe Pau-Oloron



ANNEXE 2 : Route directe Pau - Oloron Chronologie détaillée depuis 1990

- ▶ **5.11.1990** Inscription au Schéma Directeur Routier National sous forme d'autoroute concédée
- ▶ **1.04.1992** Confirmation de l'inscription au Schéma Directeur Routier National (Décret n° 92-379)
- ▶ **1993** Etude préliminaire (APSS) pour proposer un fuseau de 1000 m
- ▶ **14.04.1994** Approbation du fuseau par décision ministérielle
- ▶ **09.1995** Concertation préalable locale sur la bande de 300 m
- ▶ **27.08.1996** Choix de la bande de 300 m fixé par décision ministérielle
- ▶ **1997** Décision contestée par des élus et riverains d'Arbus et des associations, sans succès.
- ▶ **13.01.1998** Nouvelle décision ministérielle confirmant la bande de 300 m
- ▶ **7.07.1998** Prise en considération de cette bande d'étude par arrêté préfectoral, portée dans les documents d'urbanisme pour préserver sur une période de 10 ans les emprises du projet
- ▶ **5.05.2000** Avant-Projet Sommaire (APS) approuvé par décision ministérielle, mais l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'est pas lancée
- ▶ **10.2003** Etudes relancées sur la base d'un nouveau scénario technique et financier (rapport Forgerit)
- ▶ **02.2006** Concertation publique qui confirme l'intérêt de la liaison directe entre Pau et Oloron
- ▶ **07.2007** Avant Projet Sommaire modifié approuvé
- ▶ **14.03.2008** DUP de la déviation d'Oloron Est (Gabarn-Gurmençon)
- ▶ **04.06.2008** Abandon du projet par l'Etat à la suite du Grenelle de l'Environnement
- ▶ **02.2009** Liaison Pau-Oloron. Faisabilité de réalisation d'une route départementale. Rapport d'étude. Frédéric Dupin.
- ▶ **20.11.2009** Délibération n° 204 du CG 64 : le Département devient Maître d'Ouvrage et adopte les statuts d'une Société Mixte d'Etudes
- ▶ **9.02.2010** Création du Syndicat Mixte d'Etudes pour la liaison routière Pau-Oloron
- ▶ **30.06.2011** Délibération n° 502. Conseil Général 64. Les déplacements. Gestion des Infrastructures. Moderniser le réseau. Prise en considération de la mise à l'étude du projet de liaison routière Pau-Oloron et délimitation des terrains affectés par le projet.
- ▶ **20.12.2012** Etude des itinéraires routiers existants entre Pau et Oloron, SNC. Lavalin
- ▶ **29.01.2013** Convention pour le financement
- ▶ **16.05.2013** Syndicat Mixte d'Etudes de la liaison routière Pau-Oloron : Compte-rendu du comité consultatif. Marchés publics de prestations intellectuelles. Etude pour la mise à jour de l'avant-projet sommaire et l'établissement des dossiers réglementaires. Statuts.
- ▶ **14.06.2013** Liaison routière Pau-Oloron, Comité syndical, Conseil général
- ▶ **27.06.2013** Délibération n° 05-001 session Décision modificative n° 1 de l'exercice 2013 du Conseil général, contournement d'Oloron-Sainte-Marie (Gabarn-Gurmençon)
- ▶ **Décembre 2014** - Protocole pour la maîtrise d'ouvrage et le financement de la déviation d'Oloron-Sainte-Marie, Préfet de la Région Aquitaine et Président du Conseil général
- ▶ **12.02.2015** Session Budget Primitif 2015 du Conseil général, signature d'un protocole avec l'Etat pour la déviation d'Oloron-Sainte-Marie (tronçon Gabarn-Gurmençon)
Dissolution du Syndicat Mixte d'Etudes (Etudes terminées)
- ▶ **13.02.2015** Déviation d'Oloron-Sainte-Marie Gabarn-Gurmençon, Dreal Aquitaine.
- ▶ **22-29.03.2015** Elections cantonales
- ▶ **18.02.2016** Session Budget Primitif 2016 du Conseil départemental, Contournements d'Oloron-Sainte-Marie
- ▶ **27.05.2016** Session Extraordinaire du Conseil départemental, Contournement d'Oloron-Sainte-Marie
- ▶ **27.10.2016** Session d'automne du CD 64 , Annexe1 : Conventions de financement de la section Gabarn-Gurmençon du contournement sud est d'Oloron Sainte-Marie
Annexe 2 : Convention relative au financement du projet d'aménagement foncier, opération liée au contournement d'Oloron-Sainte-Marie

ANNEXE 3 Avantages économique et écologique d'une voie directe entre Pau et Oloron Note BAP du 2 octobre 2019



Nos chemins pour l'Europe
le 2 octobre 2019

Avantages économique et écologique d'une voie directe entre Pau et Oloron

1) La situation actuelle :

La sortie Sud de Pau se fait par la RN 134 (axe européen E7 de plus) (en bleu sur la carte) qui passe ensuite par Jurançon où elle sert de raccordement sur 200 m environ entre les rocadés Est et Ouest de Pau (en rouge sur la carte), puis par Gan pour arriver à Oloron.

Le trafic moyen journalier entre Pau et Gan est de 22000 véhicules dont 15% de PL, puis de 15000 entre Gan et Oloron.

La route du fait de ses caractéristiques qui n'ont pas changé depuis des dizaines d'années, et ne peuvent changer du fait du bâti, est saturée 4 fois par jour entre Pau et Gan les jours ouvrés, avec ce que cela signifie en termes d'embouteillage, de temps perdu, d'émissions de dioxyde de carbone et autres gaz à effets de serre ainsi que de particules fines. Sans parler aussi des nuisances pour les riverains.

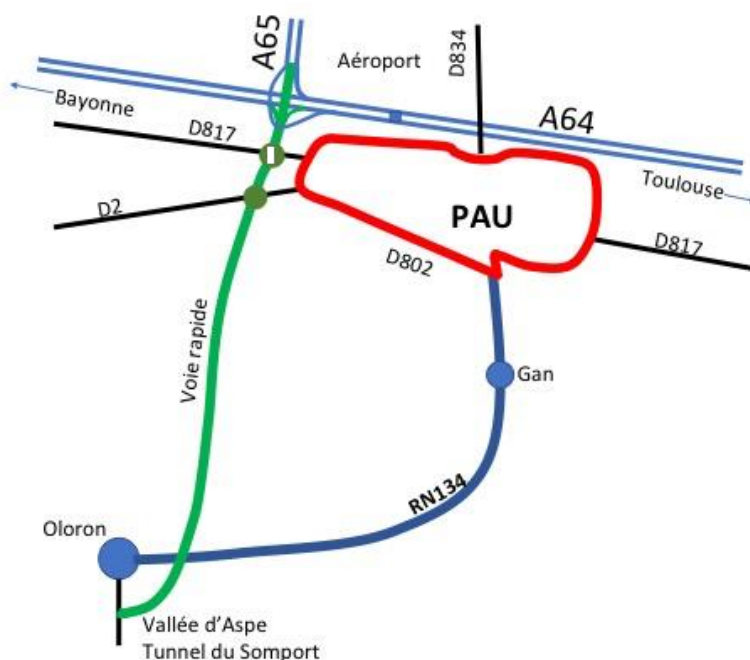
Temps perdu : on peut estimer que 16000 véhicules sur 22000 perdent 10' du fait des ralentissements et embouteillages chaque jour ouvré. Celle représente 2667h par jour ouvré et **plus de 650000 h par an**, d'autant que les ralentissements et les embouteillages de la RN 134 affectent aussi les jonctions avec les rocadés Est et Ouest.

Ces chiffres pourraient être affinés si l'on disposait des données de Waze ou de Mappy, données qui enregistrent les temps supplémentaires sur un trajet donné au cours de la journée.

Emissions de CO₂ : 10' au ralenti entraînent autant de production de CO₂ que 7 ou 8 km à 60km/h. Comme le mix de véhicules émet 185g/km (160 pour les VL et 320 pour les PL), cela signifie environ 20 tonnes par jour ouvré et **5000 tonnes de CO₂ par an**.

Sans compter les oxydes d'azote, d'autres gaz à effet de serre et les particules fines.

2) La situation avec la voie directe Pau - Oloron :



La voie directe projetée entre Pau et Oloron, pour laquelle une bande de 300m est réservée depuis 2011, (en vert sur la carte) se raccorde idéalement au nœud autoroutier A64/A65 et à la D2 qui débouche sur la rocade Est de Pau (D802).

Elle est plus directe et plus courte que la liaison actuelle par la RN 134 d'une dizaine de km pour les véhicules qui peuvent grâce à elle éviter d'emprunter les rocades de Pau pour aller à Oloron.

Temps gagné : si l'on suppose que c'est le cas de 8000 véhicules par jour, le gain de temps réalisé est de 25' (45' par la RN134, 20' par la voie rapide) , le gain de temps est de 3333 heures par jour et **de 850000 à 1000000 heures par an.**

Emissions de CO₂ : le gain de 10km se traduit par 1,85 kg par trajet sur la base retenue plus haut mais que l'on doit réduire un peu du fait de la vitesse supérieure. En retenant une économie de 1,50 kg par trajet, cela représente **une moindre émission d'environ 4000 tonnes de CO₂ par an.**

3) Bilan total :

Le trafic capté par la voie directe (8000 véhicules/jour) élimine les ralentissements et embouteillages sur le RN134 à la sortie sud de Pau.

En conséquence les effets des 2 situations ci-dessus s'ajoutent **en temps et en valeur:**

Le gain total de temps est de 1,5 à 1,65 million d'heures par an. L'heure étant valorisée à 11€, cela représente **une valeur de 16,5 à 18M € par an.**

Le coût de l'ouvrage étant estimé à 300M € (*), **il faut 17 à 18 ans pour équilibrer ce coût, ce qui semble raisonnable pour en justifier l'intérêt économique.**

En dioxyde de carbone et en valeur :

L'économie totale d'émission de CO₂ est **d'environ 9000 tonnes par an.**

La valeur de la tonne de CO₂ est très faible actuellement, évoluant entre 15 et 20€ par tonne. Les perspectives à plus long terme sont un peu plus élevées, entre 45 et 50€ /t.

La valeur de l'économie de CO₂ réalisée est faible, 150000 à 180000€/an aux cours actuels, 400 à 450 k€/an sur une base plus long terme.

Ceci est loin de tenir compte de tous les avantages d'une telle liaison directe :

- le tracé de la RN 134 entre Oloron et Gan est difficile et dangereux, surtout dans certaines conditions : mauvais temps, nuit, mauvais temps et pluie,
- des entreprises telles que la Société des Eaux minérales d'Ogeu ou la Miellerie Michaud ont récemment implanté certains de leurs services à Pau (les services administratifs de la SEMO) ou au nord de Pau (le stockage pour Michaud) plutôt que de se développer sur place (à Ogeu, pour la première, à Gan pour la seconde). Ce mouvement pourrait se développer s'il n'est pas remédié à la situation actuelle.
- le temps de livraison vers Oloron ou d'Oloron à partir de ou vers la A64 ou la la A65 est long, 1h45 à 2h00. En période chargée les transporteurs ne desservent pas Oloron. Ramener ce temps à 1h00 - 1h00 change la donne, évite aussi d'emprunter la D9 comme alternative à la RN134.
- le recrutement de personnes mariées dans le bassin d'emploi d'Oloron peut être facilité si l'un des conjoints travaille dans l'agglomération de Pau.

4) En conclusion :

Ne rien faire est la pire des politiques. Contrairement à ce que l'on peut entendre, la réalisation d'une route nouvelle qui permet de désengorger des secteurs particulièrement propices aux embouteillages et aux ralentissements présente un intérêt économique et un intérêt écologique bien réels, sans parler des gains en bien-être et qualité de vie pour les conducteurs, les passagers et les riverains que cela engendre, même si cela n'empêche pas d'encourager le co-voiturage ou autre forme mutualisée de transport.

(*) peut être moins si l'appel d'offres est ouvert à des entreprises de BTP espagnoles.
Une route aux caractéristiques semblables en Aragon a coûté 150M € il y a 5 ans.