

BAP demande la relance du projet Lescar-Oloron

INFRASTRUCTURES L'association Béarn Adour Pyrénées alerte les élus et acteurs économiques sur l'importance de reprendre le projet de cette voie directe, pour désenclaver Oloron

Étienne Czernicka
e.czernicka@isudouest.fr

L'association Béarn Adour Pyrénées (BAP) a décidé de se remonter les manches et de reprendre d'assaut un sujet vieux comme Hérode : la voie rapide Lescar-Oloron, dont les premières avancées datent de 1990. BAP, par la voix de son président, Michel Le Gall, rappelle les objectifs qui étaient alors mis en avant. « 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 consistait à « développer deux 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 ». Michel Le Gall pose la question : « Trente ans après, les cinq objectifs rappelés ci-dessus ne gardent-ils pas toute leur actualité ? N'ont-ils pas même gagné en pertinence ? »

« Rien depuis 2013 »

BAP rappelle que le projet était près d'aboutir 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, mais que l'État a décidé d'abandonner le projet l'année suivante, au moment du Grenelle de l'Environnement.

Depuis, c'est le Conseil départemental qui a récupéré la maîtrise d'ouvrage (1). Mais depuis une dé-



Le Département est déjà engagé dans la construction de la déviation d'Oloron, la Gabarn-Gurmençon. Un projet chiffré à plus de 80 millions d'euros. ARCHIVES DAVID LE DEDIC

libération de 2013, aucune concernant le projet dans son ensemble n'a eu lieu, s'inquiète l'association. 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'État. »

Michel Le Gall s'appuie sur « la crise économique engendrée par la crise sanitaire, potentiellement mortelle pour nombre d'entreprises de notre territoire », mais aussi la « vulnérabilité » du bassin de vie et d'emploi d'Oloron confiée par « la mauvaise qualité des liaisons routières, tant vers le nord que vers

le sud », pour demander, « au plus vite, un signal fort ».

Trente ans de travail perdus ?

Et ce signal, BAP souhaite qu'il prenne la forme d'une négociation de la reprise de la maîtrise d'ouvrage avec l'État et la Région, mais aussi qu'il permette d'engager la phase d'avant-projet. Selon les calculs de l'association, le désengagement de la sortie sud de Pau par la RN 134, via la Lescar-Oloron, permettrait « d'éviter de faire perdre au moins 1,5 million d'heures et de disperser inutilement dans l'air 9 000 à 10 000 tonnes de dioxyde de carbone par an ».

Et d'asséner : « Il serait paradoxal,

au moment où notre pays se mobilise pour se réindustrialiser, que le bassin oloronais connaisse un destin inverse. » Derniers arguments mis en avant, cette voie routière permettrait de « ne pas passer en pure perte le coût de près de trente ans de travail et d'études, ne pas perdre le bénéfice de la bande de 300 mètres réservée depuis 2011, et réduire à 100 mètres, à l'issue de l'avant-projet, la largeur de la bande à réserver, libérant ainsi les deux tiers de l'emprise actuellement gelée ».

(1) Les services départementaux n'ont pas encore répondu à nos sollicitations.