

# Qui aura le courage ?

SOUS LA PLUME DE...

MICHEL LE GALL → PRÉSIDENT  
DE BÉARN ADOUR PYRÉNÉES (BAP)



Qui aura le courage d'engager et de réaliser le rapprochement des deux aéroports de Pau-Pyrénées et de Tarbes-Lourdes ? Le courage de concrétiser un slogan lancé par notre association voici cinq ans : « Un aéroport, deux pistes ». Un aéroport renforçant les liens entre le Béarn et la Bigorre, un aéroport pour la métropole Pau-Tarbes, un aéroport que l'on nommerait Pyrénées Sud-Ouest ou Pyrénées Adour...

Qui aura le courage de mettre fin au rêve fou d'une réouverture de la ligne ferroviaire entre Pau, Canfranc et Saragosse ? Un rêve entretenu contre toute raison, technique, financière ou économique, mais bien évidemment pas contre tout calcul politique. Il est hautement souhaitable de développer le fret ferroviaire, en constant déclin depuis plusieurs décennies, mais c'est en investissant pour aménager les corridors atlantique et méditerranéen que l'on obtiendra les meilleures performances à coût équivalent... Et de loin ! La Commission européenne ne s'y trompe d'ailleurs pas et travaille sur ces deux axes et seulement sur eux.

Qui aura le courage de porter et la volonté de faire aboutir le projet d'arc routier intérieur à la Nouvelle-Aquitaine, sur l'axe E7 Paris-Madrid ? Un arc intérieur reliant Limoges, Périgueux, Musidan, Langon, Mont-de-Marsan, Pau et Orlon pour rejoindre l'Aragon et Saragosse. Un arc intérieur permettant de rééquilibrer le poids du littoral dans notre territoire, en redynamisant



L'association Béarn Adour Pyrénées estime qu'une coopération est souhaitable pour les aéroports de Pau et de Tarbes-Lourdes. ©NICOLAS SAUTHER

l'économie, en soulageant l'axe Poitiers-Bayonne et, tout particulièrement, la rocade bordelaise engorgée par un trafic de transit et pompe aspirante d'énormes ressources financières... en pure perte. Dans ce cadre s'inscrivent le projet de route directe entre le nœud autoroutier A64/A65 et Orlon, le contournement Est d'Orlon et le tunnel du Somport... des 2x1 voie – pas des autoroutes – avec possibilités de dépassement quand les pentes dépassent un certain seuil.

Qui aura le courage de confronter les grands principes aux réalités de terrain ?

On peut certes souscrire aux principes selon lesquels, en général, la concurrence vaut

mieux que le monopole ou l'entente, le transport ferroviaire est préférable au transport routier. Mais est-ce toujours le cas ? Ne faut-il pas analyser chaque situation selon ses propres mérites ?

Ainsi arrivons-nous à la conclusion que la coopération est souhaitable pour les aéroports de Pau et de Tarbes-Lourdes alors que la concurrence crée une situation perdant-perdant, contraire à une communauté de destin, inscrite dans la géographie et l'histoire, entre le Béarn et la Bigorre et plus coûteuse pour les finances locales.

L'évaluation d'une éventuelle réouverture de la voie ferrée entre Bedous et Canfranc conduit à un coût rapporté aux services rendus (fret et voyageurs) prohibitif, ce que traduisent des

« QUI AURA LE COURAGE DE PORTER ET LA VOLONTÉ DE FAIRE ABOUTIR LE PROJET D'ARC ROUTIER INTÉRIEUR À LA NOUVELLE AQUITAINE, SUR L'AXE E7 PARIS-MADRID ? »

prix à la tonne-kilomètre pour le seul équilibre d'exploitation bien plus élevés que ceux du transport routier. Et l'investissement dans les corridors atlantique et méditerranéen est bien plus efficace.

Malgré le rejet a priori de tout investissement routier qui prévaut actuellement, le projet de route directe entre le nœud autoroutier A64/A65 et Orlon, présente un intérêt majeur, non seulement pour l'avenir du bassin d'emploi et de vie d'Orlon, mais aussi pour la sécurité et le bien-être des riverains et des usagers ainsi que pour l'environnement en contribuant à diminuer la quantité de CO<sup>2</sup> et de particules fines rejetée dans l'atmosphère. Cet effet bénéfique pour l'environnement résulte de deux causes : un trajet plus court de 10 km et plus fluide, la suppression des bouchons et ralentissements à la sortie sud de Pau par la RN 134 du fait du transfert d'une partie de trafic vers la nouvelle route.

Confronter principes et pragmatisme est nécessaire et fécond pour éclairer les sujets et prendre les moins mauvaises décisions.

Qui aura le courage de défendre une vision cohérente de l'avenir de notre territoire en prenant le risque de bousculer les idées reçues à la mode, au terme d'analyses de terrain très sérieuses, au cas par cas ?