

20 juillet 2021 à 10h00 :

Délégation des Pyrénées-Atlantiques

au

Ministère de la Transition Ecologique

conduite par

M. Jean Lassalle, Député de la 4^{ème} circonscription.

Participants :

M. Jean Lassalle ,	Député de la 4 ^{ème} circonscription
Mme Frédérique Espagnac ,	Sénatrice
M. David Habib ,	Député de la 3 ^{ème} circonscription
M. Jean-Paul Mattei ,	Député de la 2 ^{ème} circonscription
M. Jean Sarasola ,	Maire de Gurmençon
M. Bernard Mora ,	1 ^{er} adjoint au Maire d'Asasp-Arros
M. Michel Le Gall ,	Vice-Président de Béarn Adour Pyrénées

Excusé(e)s :

Mme Denise Saint-Pé ,	Sénatrice
M. Max Brisson ,	Sénateur
Mme Laurence Farreng ,	Députée européenne
M. Bernard Uthurry ,	Maire d'Oloron, Président de la CC du Haut Béarn
M. Jacques Marquèze ,	Maire d'Urdos

Présentation à

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari

Ministre délégué chargé des Transports.

Préambule :

- La RN 134/E7 axe européen Paris-Madrid
- Chronologie de 1991 à 2021
- Statut juridique de la RN134/E7
- Carte DIRA de 2008 et carte DIRA de 2020
- Témoignage d'un Aragonais (Prix Femina étranger 2019)
- Trafic PL au tunnel du Somport: + 5%/an en moyenne de 2004 à 2019, résistance depuis 2020

La vallée d'Aspe à Bedous



Une chronologie résumée, de promesses, d'attentes et de frustrations...

30 ans que cela dure et empire...

- **1991** : La France et l'Espagne concluent un accord pour la construction d'un tunnel sous le col du Somport.
- **1993** : La déclaration d'utilité Publique (DUP) du tunnel prévoit **la réalisation préalable** des aménagements nécessaires en Vallée d'Aspe jusqu'à Oloron. **Les recommandations des Commissaires Enquêteurs gardent, hélas, toute leur actualité, 28 ans après !**
- **2003** : **Le tunnel est ouvert à la circulation**, mais seul le contournement d'Etsaut a été réalisé (en 1998).
- Le rapport au Sénat du Sénateur Philippe François conclut, le 30 avril 2003 : **«Voué à un trafic de proximité entre régions pyrénéennes, l'axe du Somport mérite désormais, pour sa partie française, un traitement prioritaire pour achever sa modernisation».**

Statut juridique de la RN134 [DDTM64]

RN134 : Axe Européen E7 - route classée à grande circulation

- Accord franco espagnol relatif à l'exploitation, l'entretien et la sécurité du tunnel du Somport (décret n°2003-1161 du 3 décembre 2003).

«... Intérêt commun d'améliorer les conditions de circulation des biens et des personnes sur l'axe E7 et donc que le tunnel établisse une liaison routière permanente entre les 2 pays dans des conditions de sécurité optimales... »

- Qualité de route à grande circulation (RGC) confirmé par décret n°2009-615 modifié du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.
- Les routes à grande circulation sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation (*article L.110-3 du code de la route*).

Extrait d'ORDESA, de Manuel Vilas, Prix Femina étranger 2019.

Pour arrêter de boire, il faut partir ailleurs. Le bien et le mal sont une des fictions les mieux construites de notre civilisation. Le bien n'existe pas, le mal non plus. J'ai songé à l'anarchie du cœur, là où le bien et le mal s'évaporent et où la vie revient sans attributs. Je suis donc monté dans ma voiture pour me rendre dans les montagnes. J'ai traversé la frontière et suis allé en France par le col du Somport. Là, les villages sont figés dans le temps. Toute personne qui a été à Urdos, Bedous et Lescun et a conduit sur ces routes sait que ces endroits sont restés tels qu'il y a cinquante ans en arrière. J'ai découvert dans ces vallées pyrénéennes une annulation de la vie sociale, j'ai vu des rivières en plein dégel, car on était en juin.

Je suis entré dans un bar à Lescun et j'y ai vu des gens qui buvaient de la bière.

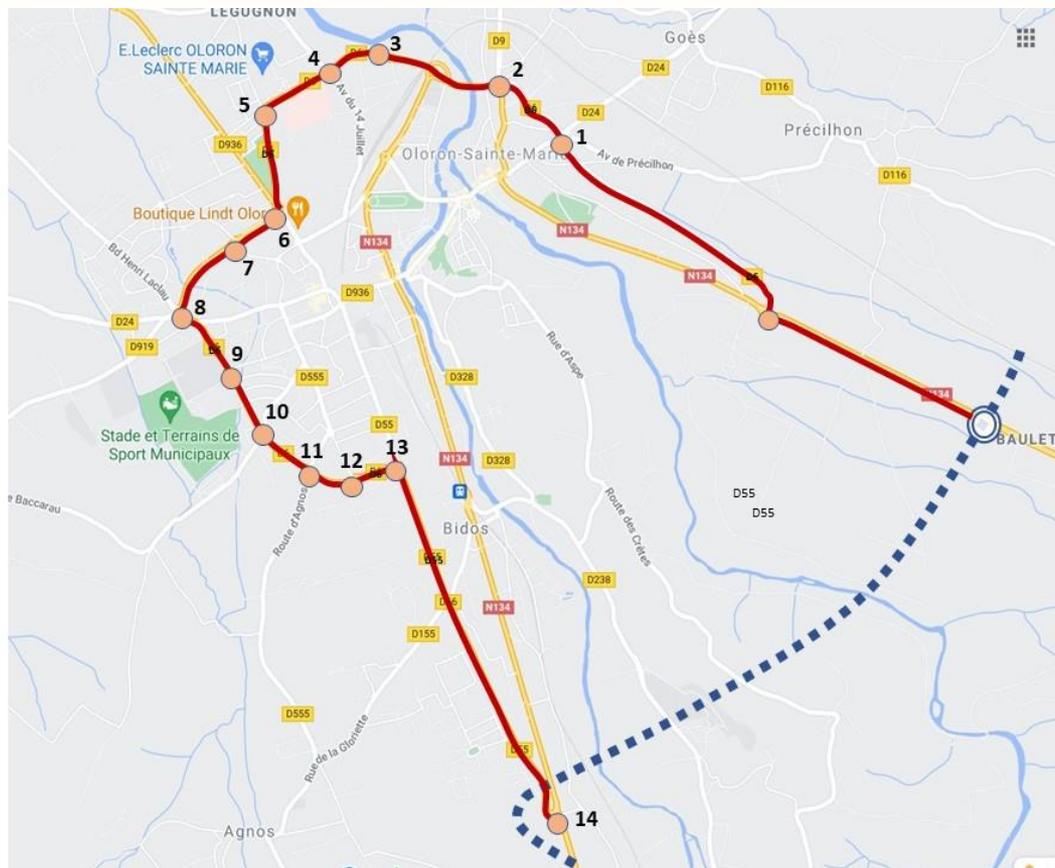
Je suis entré dans un hôtel à Canfranc et j'y ai vu des gens qui buvaient du vin.

Trafic PL au tunnel du Somport :

+ 5% de 2004 à 2019, résistant depuis 2020 malgré la crise sanitaire

Trafic PL au tunnel du Somport								
	2017	2018	2019	2020	2021		2020/2019	2020/2017
	taux annuel							
janvier	6954	11749	7163	8830	7525			
février	7959	11671	9338	9523	8944			
mars	9408	13560	11158	11458	10585			
s/total T1	24321	36980	27659	29811	27054		7,78%	7,02%
avril	9280	10725	11416	8575	8972			
mai	10268	12031	12022	9473	9514			
juin	10158	11813	11668	11008	10830			
s/total T2	29706	34569	35106	29056	29316		-17,23%	
s/tot 6 mois	54027	71549	62765	58867	56370		-6,21%	2,90%
juillet	10808	12788	13051	12059				
août	11571	11699	13083	11097				
septembre	10968	11381	10894	10835				
s/total T3	33347	35868	37028	33991			-8,20%	
octobre	10373	11616	10463	9986				
novembre	10034	9592	9012	8334				
décembre	8651	7561	7023	6371				
s/total T4	29058	28769	26498	24691			-6,82%	
12 mois	116432	136186	126291	117549			-6,92%	0,32%
moy /jour	319	373	346	321				

La déviation Est d'Oloron - dite du Gabarn-Gurmençon - 3,5km, vs le parcours actuel de 9,8km et 14 ronds-points en milieu urbain



Déviation Est d'Oloron ou du Gabarn-Gurmençon: 3,5km, 92M€.

Financement bouclé depuis l'annonce, par M. Jean-Jacques Lasserre, Président du CD 64, à la suite de sa réélection, de l'apport par le Département des 5M€ qui manquaient.

→ **Signer rapidement la Convention de financement entre l'Etat et le Département.**

L'Etat est propriétaire du foncier et des travaux de remembrement ont été faits.

3 recours auprès du TA ont été formés par des associations de protection de l'environnement.

→ **Démarrer les travaux impérativement avant mars 2023, en pratique au plus tard en 2022.**

La DUP initiale date du 14 mars 2008. Elle a déjà été prorogée à 2 reprises, en 2013 et 2018 et échoit le 14 mars 2023.

→ **Avancer de 2 ans la date d'achèvement, actuellement prévue en 2028.**

Le contournement de Gurmençon et d'Asasp-Arros.

- Dépliant de la DIRA août 2002.

La concertation et les premières études ont été lancées en 1995 et se sont poursuivies jusqu'en 1998.

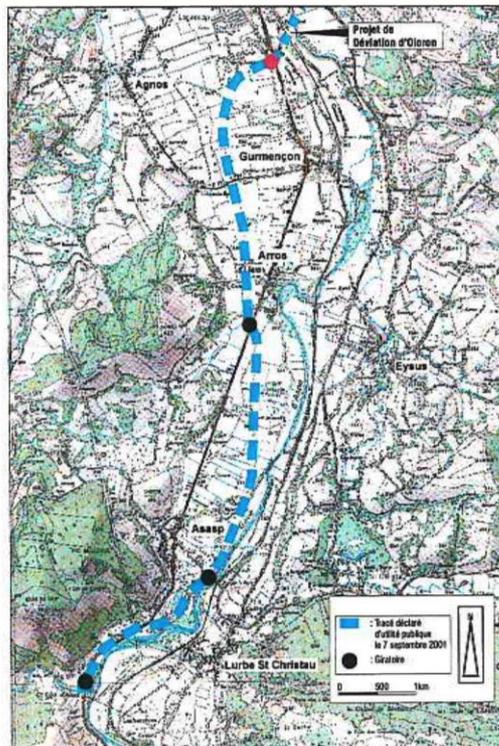
Le principe de tracé a été approuvé par décision du directeur régional de l'équipement en date du 14 mai 1999.

Vous avez pu faire part de vos observations sur ce tracé de base au cours de l'enquête publique qui s'est déroulée du 07 novembre 2000 au 09 décembre 2000.

Préalablement à cette enquête publique, le directeur départemental de l'équipement a consulté les autres administrations (environnement, agriculture et forêt, défense, culture, ...), dans le cadre d'une instruction mixte clôturée le 15 février 2001.



le chemin vieux au nord de Gurmençon



Une déviation de 7,25 km
à deux voies de circulation



RN 134

Dévi-
ation
de Gurmençon
et d'Asasp-Arros



Dossier des Engagements de l'Etat

C'est en tenant compte des remarques ainsi recueillies que le projet a été déclaré d'utilité publique et qu'ont été définies les dispositions que l'Etat s'engage à mettre en œuvre pour assurer l'exécution de cette déviation dans votre



Le contournement de Gurmençon et Asasp-Arros annoncé en 2002 pour 2006.

de Gurmençon et d'Asasp-Arros est déclarée d'utilité publique. L'ETAT S'ENGAGE SUR VOTRE ENVIRONNEMENT

Le projet de déviation de la route nationale 134 au droit des villages de Gurmençon et d'Asasp-Arros a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 07 septembre 2001.

A cette occasion, l'Etat prend des engagements pour assurer une bonne insertion de cette déviation dans votre environnement.

Le Dossier des Engagements de l'Etat est à votre disposition :

- Dans les mairies d'Asasp-Arros, d'Agnos et de Gurmençon
- à la subdivision de l'équipement de Bedous,
- au siège de la DDE au service Travaux Neufs à Pau,
- à la sous-préfecture d'Oloron-Sainte-Marie,
- à la préfecture des Pyrénées Atlantiques, service des Collectivités Locales,

concernent en particulier :

- l'intégration au paysage,
- la protection du gave d'Aspe,
- le rétablissement des circulations agricoles,
- le maintien de l'intégrité de la voie ferrée,
- la protection contre le bruit,
- la réduction des nuisances de chantier.



prairie en bordure du gave d'Aspe

Et maintenant :

Le projet n'est évidemment pas encore arrêté dans tous ses détails.

C'est la direction départementale de l'équipement, subdivision études et travaux neufs n°3, (boulevard Tourasse à Pau, 05.59.80.88.03), qui est chargée de



la traversée d'Asasp

Demain :

Le préfet s'assurera dans le cadre du comité de pilotage de l'instance de concertation de l'aménagement de la RN134 au sud d'Oloron-Sainte-Marie que ces engagements seront bien tenus.

Deux ans d'études sont encore nécessaires de sorte que les travaux de la déviation pourraient s'engager dès 2004 pour une mise en service vers 2006 sur Asasp et 2008 sur Gurmençon.



Le contournement de Gurmençon et Asasp-Arros.

→ Dans le prolongement de la déviation du Gabarn-Gurmençon, (voir carte à droite).

Long de 7,250 km.

DUP du 7 septembre 2001, prorogée en 2006, échue en 2011.

L'Etat est propriétaire des terrains.

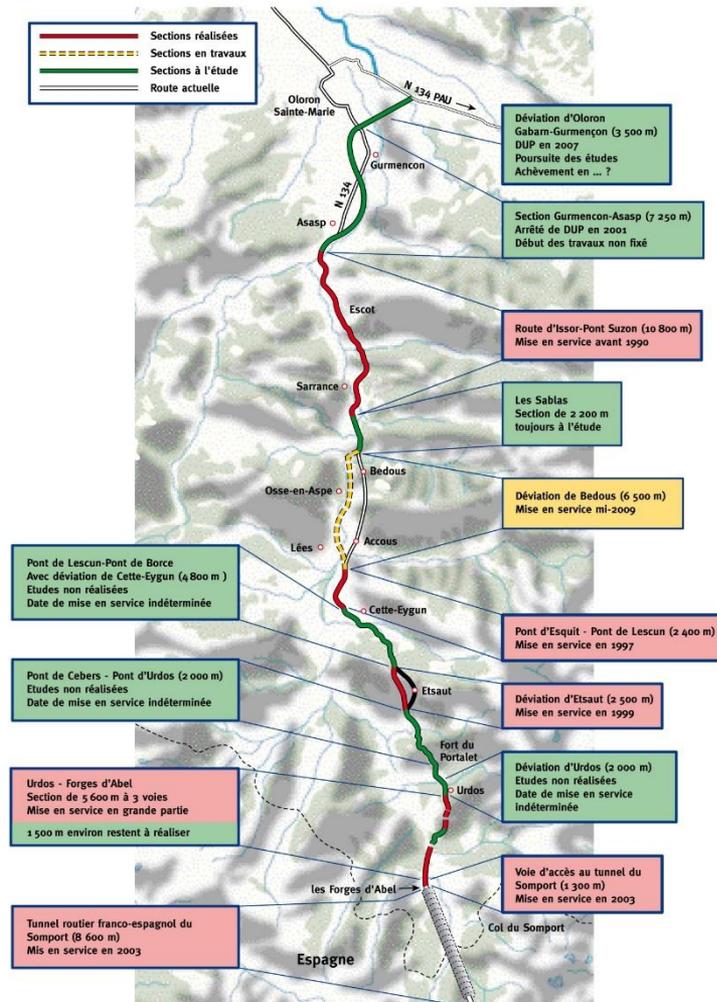
Pas d'ouvrage d'art significatif.

Coût estimé entre 30 et 35 M€

→ Le réaliser en même temps que la déviation du Gabarn-Gurmençon, en l'inscrivant au CPER 2022-2027

Ce qui, plus rationnel :

- évite d'aggraver l'insécurité et les nuisances pour les riverains.
- réduit les coûts de l'ensemble.



Les déviations de Cette-Eygun et d'Urdos :

Les aménagements ponctuels de sécurisation.

Déviation de Cette-Eygun.

Le projet est bien défini avec une déviation sur la rive gauche du Gave d'Aspe. L'Etat est propriétaire d'une partie des terrains. Il ne reste qu'une saligue et un petit terrain, propriété de la commune, à acquérir pour compléter l'emprise prévue. Selon que la déviation englobe ou non le virage du Marbre, sa longueur est de 1,3 ou seulement 1 km. Il serait hautement souhaitable de retenir la 1^{ère} option (plutôt que de dépenser de l'argent - 200k€ - pour un dispositif expérimental à base de vidéo-surveillance).

→ **Inscrire l'enquête d'utilité publique et l'acquisition des terrains manquants au prochain CPER 2022-2027.**

Déviation d'Urdos.

Aucune étude n'a été faite à ce jour, 30 ans après l'avoir promise.

→ **En inscrire – enfin – l'étude au prochain CPER 2022 - 2027**

Aménagements ponctuels de sécurisation.

Virage du Marbre (cf ci-dessus), route au droit du Fort du Portalet...

→ **Les inscrire au prochain CPER 2022 – 2027.**

La route directe Pau-Oloron ou Lescar Oloron

- **5.11.1990** Inscription au Schéma Directeur Routier National sous forme d'autoroute concédée (A650).
- **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.
- **27.08.1996** Choix de la bande de 300 m fixé par décision ministérielle
- **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 DUP n'est pas lancée
- **10.2003** Etudes relancées sur la base d'un nouveau scénario technique et financier (rapport Forgerit). 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 le 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 (bande de 300m réservée jusqu'au 30/06/2021.**
- **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.
- **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)
- **22-29.03.2015** Elections cantonales.

Son importance stratégique et vitale pour le bassin d'emploi et de vie d'Oloron, un bassin d'emploi exceptionnel par son taux d'emplois industriels supérieur à 30%.

- Lindt : 600 CDI + 500 temporaires 7 mois
- Safran Landing Systems : 1000 emplois

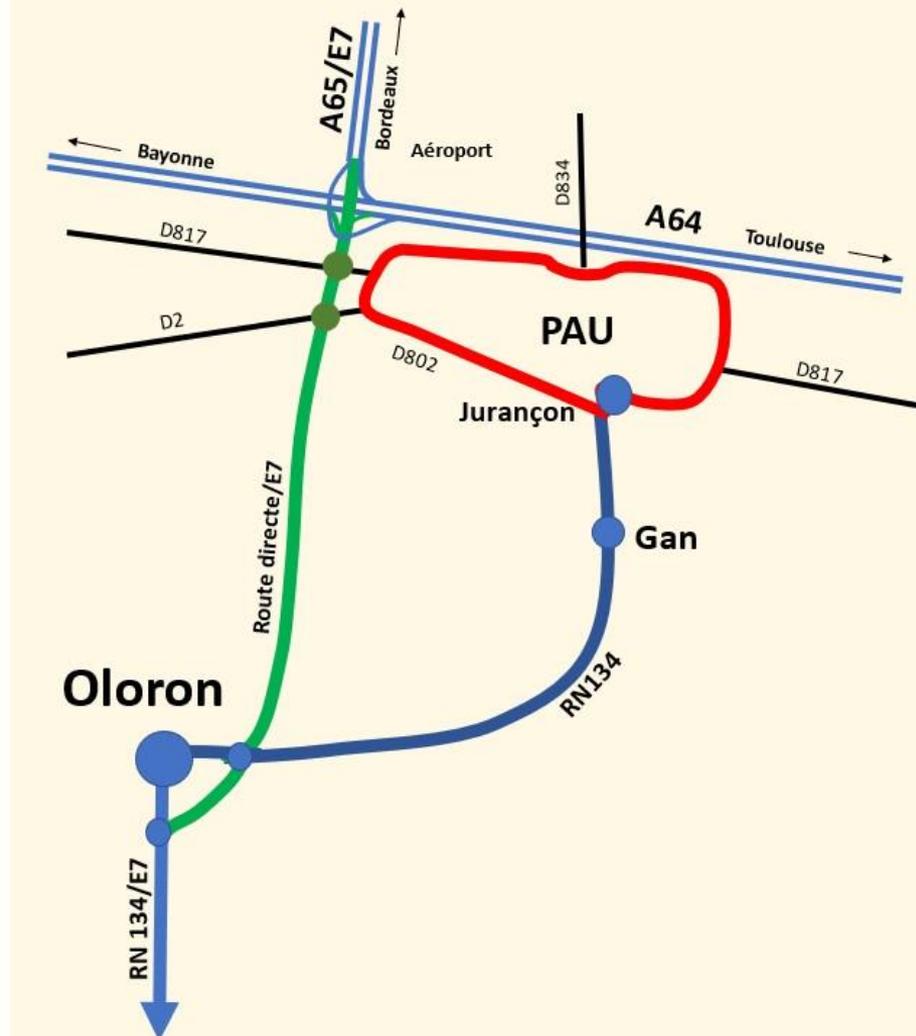
Questionnaire route directe Lescar – Oloron.

Liste des entreprises qui ont répondu, toutes favorablement.

Entreprise	Lieu	Répondant	Fonction	Secteur	Emplois
Lindt	Oloron	Marco Capodicasa	DG		600 CDI 500 temporaires 7 mois
Safran	Bordes, Bidos	Thierry Dietrich	Responsable Logistique		1000 à Bidos 4300 à Bordes
Eaux d'Ogeu	Ogeu	Pascale Lapassade	Présidente		80 à Ogeu
Chemparc	Lacq	Patrice Bernos	DG		3500 drechts, 4000 indir.
Toyota	Lons	Guiboux	Directeur	Concessionnaire	
Lacadée	Arthez de Béarn	Jean-Bernard Lacadée	Directeur		
Despagnet	Nay	Patrick Despagnet	Directeur	BTP	
Roy	Pau	Jean-Marc Roy	Directeur	Expert-Comptable	
CDC P-A	Pau	Geneviève Puyau	Représentante	Financement	
De Verbizier	Morlaàs	Thierry de Verbizier	DG	Architecte	
Berdery	Lons	Christian Berdery	DG		
Giavarini	Gimont	Cédric Giavarini	DG		
Le Tutour	Oloron Vic en Bigorre	Philippe Le Tutour	DG	Expert-Comptable	
Constuction Sud Ouest	Morlaàs	Lionel Doussan	DG	BTP	
Le Cinquau	Artiguelouve	Pierre Saubot	Président	Viticulteur	
Foueillassar	Gurmençon	Pierre Foueillassar		Eleveur	
Forces Motrices	Gurmençon	Christine Etchegoyen	DG	Prod. Electricité	
Eden Auto	Oloron	Anthony Keraudan	DG	Concessoinaire	
Haut Béarn Electricité	Oloron	Bruno Bénavent	DG	Electricité	
Actuelburo	Oloron	Pascal Maurin	DG		
France Pare-Brise	Oloron	X			
Navarre Auto	Pau	Stéphane Mazen	DG	Concessionnaire	
Groupe Daniel	Lescar	Caroline Gadomski- Brouqueyre	Responsable communication	Carrières	330
SARL ANJ	Oloron	Joël Nunez			
Fundación Transpirenaica	Saragosse	Bruno Oliver	DG		

Son utilité pour désengorger la sortie Sud de Pau par la RN 134 et son bilan carbone positif.

- Une sortie Sud saturée à plusieurs reprises dans la journée avec 20000 véhicules/jour.
- Son intérêt en termes de **gain de temps (1,5 à 1,65 M heures/an)** et ses vertus écologiques, avec une **réduction de 9000 tonnes/an des émissions de CO₂** du fait combiné des moindres ralentissements sur la RN 134 et d'une longueur moindre que la route actuelle : le parcours est réduit de 10km.
- En valorisant l'heure à 11€ et la tonne de CO₂ entre 250 et 300€ sur la base de la valeur d'abattement ou valeur tutélaire du carbone (rapport Alain Quinet, France Stratégie, 2019), on obtient un gain compris entre 18,75 et 20,85 M€ /an.
- Pour un coût de l'ouvrage estimé à 400 M€ (peut-être moins avec un cahier des charges adapté) le délai de retour est compris entre 19 et 21 ans sans compter tous les autres avantages (pour le bassin d'emploi et de vie d'Oloron).



Son intérêt pour les relations entre la France et l'Espagne, entre la Nouvelle Aquitaine et l'Aragon

Côté espagnol de très importants travaux ont été réalisés et 3 2x2 voies (autovias) convergent à Jaca, 27 km au Sud de la frontière :

- A21 vers Pampelune et Saint-Sébastien
- A22 vers Lerida et Barcelone
- A23 vers Saragosse et Valence, et Saragosse et Madrid

(Routes à 2x2 voies gratuites.)

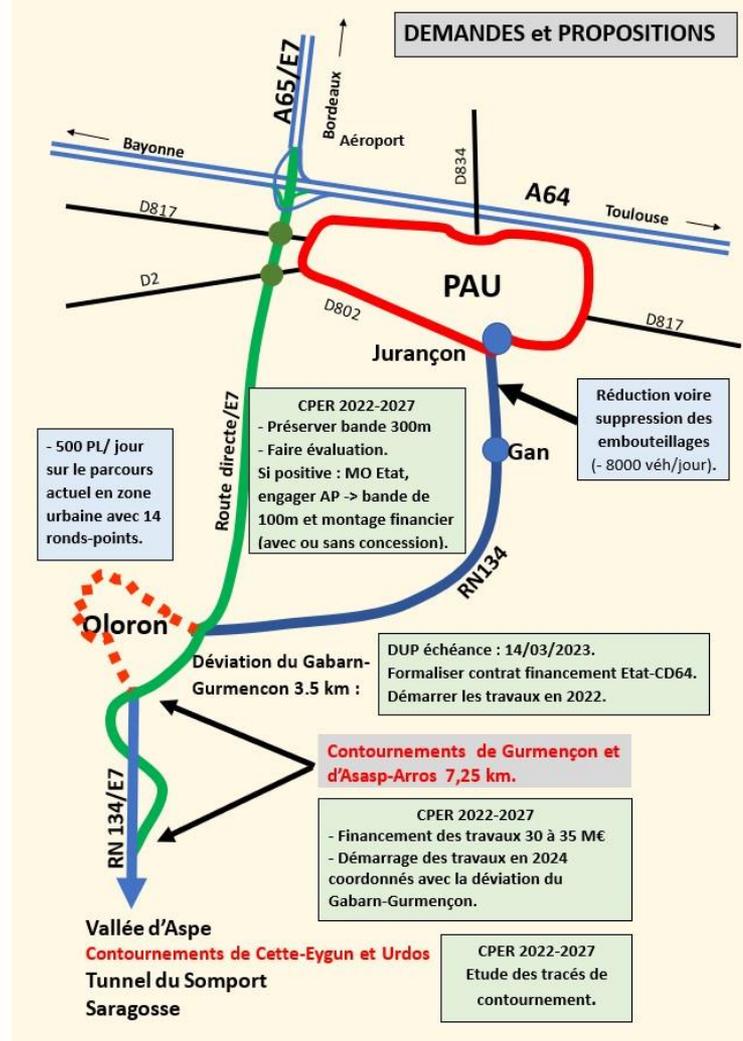
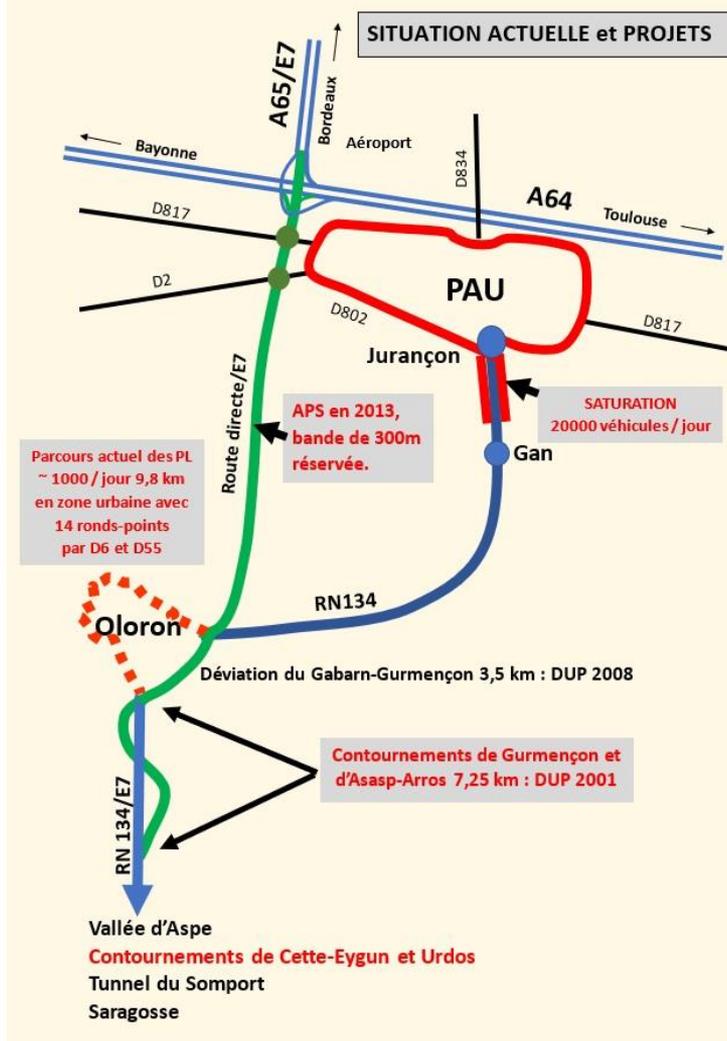
Convergeant à Jaca, à 27 km au sud du Somport :

- A21 (Lerida, Barcelone),
- A22 (Pampelune, Saint-Sébastien),
- A23 (Saragosse, Valence et Saragosse, Madrid)



Propositions d'actions à mener

- **Préserver la bande de 300m définie par l'APS au-delà du 30 juin 2021 (alerte du Préfet des P-A, arrêté conservatoire...). Reprise de la Maîtrise d'ouvrage par l'Etat ou la Région (qui n'en veut pas).**
- **Evaluation rapide de l'intérêt social, économique et environnemental de l'ouvrage par le Ministère des Transports et, si besoin, contre-expertise du SGPI (Secrétariat Général pour l'Investissement).**
- **Consultation d'entreprises (Eiffage, Vinci...) pour une éventuelle concession.**
- **Si l'évaluation est positive, inscription de l'étude d'avant-projet (AP) au CPER 2022-2027 (ce qui réduira à 100m la largeur de la bande à réserver) et étude du montage financier, la Commission européenne pouvant contribuer à hauteur de 10% au titre du RTE-T Global ou Central (voir échange de courrier 2015 joint).**



La remise en service de la voie ferrée entre Bedous et Canfranc (33 km).

Petite chronologie des études, rapports et autres sur la Pau-Canfranc.

- **02/2003** : Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport (Inspection Générale des Finances et Conseil Général des Ponts et Chaussées)
- La réouverture de la ligne Pau-Canfranc.
- Les différentes études menées à ce jour sur la remise en service de cette ligne internationale pour le trafic de fret et de voyageurs entre Pau et Saragosse laissent entrevoir des niveaux de rentabilité socio-économique très faibles, voire négatifs, pour cette opération dont le coût, coté français, pourrait excéder 300 M€. A la demande des ministres des Transports, français et espagnol, un nouvel examen des possibilités et des conditions de réouverture de la ligne a été engagé. Les études se poursuivent. En attendant leurs conclusions, la mission souligne sa préoccupation à l'égard d'un projet dont l'intérêt pour la collectivité paraît aussi manifestement contestable.
- **02/2004** : Dossier d'Avant-Projet (AVP) de RFF (Réseau Ferré de France) négatif
- **2007** : la Région Aquitaine, malgré cet AVP négatif, décide de rouvrir la ligne entre Oloron et Bedous (24,7 km)
- **2010** : la voie est rénovée entre Pau et Oloron : coût : 35 M€
- **17/07/2013** : l'Enquête d'Utilité publique sur la réouverture de la ligne entre Oloron et Bedous, se conclut par un avis négatif à l'unanimité.
- **19/02/2014** : Arrêté Préfectoral déclarant la réouverture de la ligne Oloron-Bedous d'intérêt public, malgré l'avis négatif des Commissaires
- **28/04/2015** : Phase 1 de l'étude de Rail Concept
- **03/07/2015** : Phase 2 de l'étude de Rail Concept
- **26/06/2016** : Réouverture de la ligne Oloron-Bedous : coût 104 M€
- **21/04/2017** : Arrêt du Tribunal Administratif de Toulouse, déboutant l'association CROC de sa requête en annulation de la DUP du 19/02/2014
- **26/10/2017** : Convention de financement des études pour la réouverture de la ligne entre Bedous et Canfranc et entre Canfranc et Saragosse entre la Région Nouvelle-Aquitaine et l'INEA, dans le cadre du MIE (Mécanisme pour l'Interconnection en Europe) coût total des études : 14,7 M € (supporté à 50% par la Commission européenne).
- **01/02/2018** : Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, présidé par M. Philippe Duron : l'avis est clair :
Réouverture de Pau-Canfranc-Saragosse par le tunnel du Somport: abandonnée.
- **21/10/2019** : Rapport de la Chambre régionale des Comptes de N-A : négative sur les conditions d'exploitation de la ligne Oloron- Bedous et sur une éventuelle réouverture de la ligne Canfranc - Saragosse.
- **11/12/2019** : présentation du livre blanc par la Région N-A et l'Aragon.

Le potentiel de fret ferroviaire

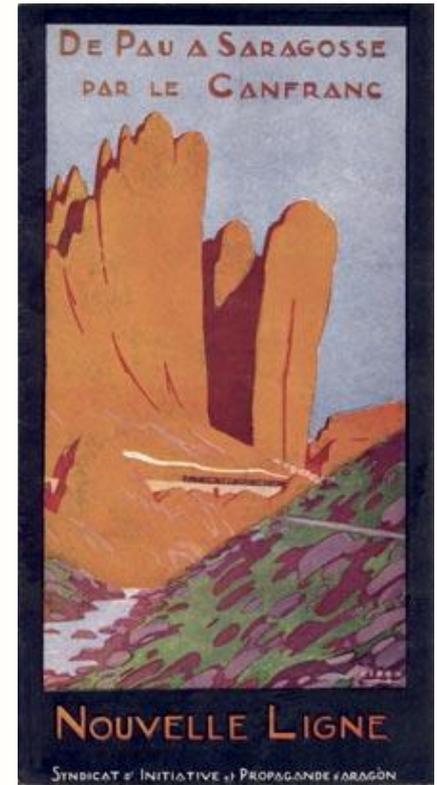
Du fait de multiples contraintes, physiques (voie unique, rampes jusqu'à 46,5/1000...), techniques (puissance des motrices...), logistiques, le potentiel est limité.

- Entre 150 000 et 200 000 tonnes/an avec traction diesel,
- Entre 500 000 et 600 000 tonnes/an avec traction électrique,

Contre 3 M tonnes/an par le tunnel routier du Somport.

Le coût de l'ouvrage est estimé à 400 M€ (diesel) et 500 M€ (électrique).

Le prix de revient de la tonnexkm sur la base des seuls coûts de fonctionnement ne sera pas compétitif.



Livret publicitaire pour la ligne ferroviaire Pau-Saragossa. Syndicat d'initiative et de propagande d'Aragon, vers 1930. Le rapide de nuit partait de Paris-Orsay à 19 h 13 et atteignait directement Canfranc le lendemain à 10 h 19 ; correspondance à 11 h 10 de Canfranc pour arriver à Saragossa à 14 h 45, coll. part.

Propositions d'actions

- Evaluation rapide de l'intérêt social, économique et environnemental de l'ouvrage par le Ministère des Transports et, si besoin, contre-expertise du SGPI (Secrétariat Général pour l'Investissement) sachant que plus de 150 M€ ont déjà été dépensés pour remettre la voie en service de Pau à Bedous et qu'il faut financer un déficit d'exploitation chaque année.
- Si l'évaluation est négative et celle de la route directe plus favorable, ne faut-il pas abandonner la Canfranc et, à coûts comparables, avancer sur la route directe, en espérant qu'aucune délocalisation importante ne survienne à Oloron entre temps, ce qui coûterait encore plus cher à l'Etat ?

Synthèse

- Le montant total des demandes que nous souhaitons voir inscrites au CPER 2022-2027 est inférieur à 40 M€ mais contribue efficacement à l'amélioration de la sécurité et des conditions de vie des riverains, à la sécurité des usagers de la route et n'insulte pas l'avenir du bassin d'emploi et de vie d'Oloron.
- Il semble plus rationnel d'un point de vue économique et plus essentiel d'un point de vue humain d'affecter les sommes que l'on semble prêt à dépenser pour rouvrir la voie ferrée entre Bedous et Canfranc (*) à la réalisation de la route directe entre le nœud autoroutier A64/A65 et Oloron dont le bilan carbone est positif, sous réserve de validation par les évaluations demandées.
- Nous souhaiterions une ou deux réunions techniques sur ces sujets à la rentrée et nous tenons à votre disposition.

(*) après 140M€ d'investissements jusqu'en 2016, 10M€ pour couvrir les déficits d'exploitation entre 2016 et 2020 et 25M€ d'études actuellement en cours en France et en Espagne.

