

**La Communauté de communes du Haut Béarn débat des infrastructures routières : le déni, la désinformation et la réalité des chiffres**

La Communauté de communes du Haut Béarn (CCHB) avait inscrit à l'ordre du jour de sa réunion du 23 septembre dernier deux débats relatifs aux infrastructures routières, suivis d'un vote purement consultatif.

Ainsi que la presse locale s'en est fait l'écho le lendemain, les deux thèmes abordés (le caractère prioritaire de la réalisation des déviations sur la RN 134 et l'intérêt de la réalisation d'une nouvelle voie directe entre Pau et Oloron) n'ont pas connu exactement le même sort.

**S'agissant du caractère prioritaire de la réalisation des déviations sur la RN 134, la quasi-unanimité des conseillers communautaires a émis un vote favorable. Ce résultat apparaît comme une clarification bienvenue à plusieurs titres.**

Tout d'abord, il a le mérite d'écarter nettement (et espérons-le définitivement) toute idée de moratoire, soutenue par quelques opposants, parfois bruyants mais toujours très minoritaires au regard des résultats électoraux de leurs partisans.

En démocratie, visibilité et représentativité ne sont pas la même chose.

Il appartient désormais à l'Etat et aux collectivités locales concernées d'engager la phase opérationnelle de la réalisation de ces axes, ce qui doit se traduire dans les tous prochains mois par le lancement des travaux de la déviation Gabarn – Gurmençon.

Pour les déviations de Gurmençon, Asasp-Arros, Cette-Eygun et Urdos, la nomination d'un chef de projet, conformément à l'annonce du Ministre délégué aux Transports Jean-Baptiste Djebbari le 20 juillet dernier devant une délégation d'élus béarnais, traduit la volonté de l'Etat de concrétiser ces projets tout à fait indispensables à l'amélioration des conditions de circulation sur la RN 124, qui est par ailleurs (on l'oublie trop souvent) l'axe européen E7.

Nous serons désormais tout particulièrement attentifs à ce que les intentions affichées soient reprises dans le cadre des prochains contrats de plans Etat / région.

**S'agissant du vote négatif sur l'intérêt de la réalisation d'une nouvelle voie directe entre Pau et Oloron, le résultat extrêmement serré (ce qui est inhabituel à la CCHB) nous semble instructif et encourageant.**

Force est de constater que les conseillers communautaires ont été extrêmement partagés alors même que le président de la CCHB, désormais contre la voie directe, avait de toute évidence « serré les rangs » de sa majorité municipale.

Ce vote est de surcroît intervenu dans un contexte d'insuffisance d'information, voire de désinformation quant à la situation actuelle de desserte routière d'Oloron et du piémont oloronais.

Il est en effet totalement inopérant de « miser sur l'amélioration de la RN 134 », argument avancé par ceux qui contestent ou relativisent l'intérêt d'une liaison directe depuis PAU.

De toute évidence, la marge d'amélioration de la RN 134 est particulièrement limitée : les travaux entre Béclair et Oloron sont d'ores et déjà programmés, et ils constituent la dernière étape de ce qui peut être techniquement réalisé.

Pour ce qui est de la partie a plus critique de la RN 134, à savoir la section entre Pau et Gan, les possibilités d'amélioration sont particulièrement limitées, pour ne pas dire nulles puisque l'élargissement de la voie permettant de fluidifier le trafic impliquerait d'abattre un nombre considérable des platanes bordant la chaussée, à supposer que toutes les expropriations préalables aient pu être menées à bien, et dans des délais raisonnables...

Ainsi, prétendre que l'amélioration de la RN 134 permettra de désenclaver Oloron et le piémont oloronais est parfaitement inepte. Cela ne revient même pas à appliquer un pansement sur une jambe de bois, car en réalité, il n'y a pas de pansement !

Pendant ce temps-là, des riverains et usagers toujours plus nombreux (puisque des communes au Sud de Pau comme Gan, Lasseube, Jurançon voient leur population régulièrement progresser) continueront d'utiliser quotidiennement cette route dangereuse, encombrée aux heures de pointe, indigne de l'axe européen qu'elle est.

Quant aux doutes sur l'intérêt général d'une liaison routière directe, les raisons permettant de les réfuter sont tellement nombreuses, qu'un livre entier pourrait y être consacré.

Sur le plan environnemental, il est évident que la fluidité du trafic que cela générerait permettrait d'éviter les émissions de CO2 quotidiennes liées aux embouteillages entre PAU et GAN.

Sur le plan économique, et là encore de manière extrêmement synthétique tant les raisons sont nombreuses sur la pertinence de la liaison directe, une brève observation sera faite.

Nous avons pu lire avec un certain étonnement, sur le rapport établi par la CCHB en vue du vote du 22 septembre, que la situation de l'emploi du bassin oloronais ne serait pas particulièrement défavorable car le taux de chômage y est inférieur à la moyenne nationale.

Souligner cette réalité objective est de bonne guerre, s'en féliciter est déjà plus audacieux, en faire un argument pour s'accommoder des conditions de desserte routières actuelles et donc n'offrir aucune perspective d'amélioration aux entreprises (créatrices de la plupart des emplois, faut-il le rappeler ?) est tout simplement inconséquent.

Nous n'irons pas plus loin dans l'argumentation sur ce point-là car, par une cruelle ironie de l'actualité, la presse locale a, quelques jours plus tard, rappelé tout le monde à la réalité implacable des chiffres, en l'occurrence ceux de l'INSEE : en 10 ans, Oloron a perdu plus de 600 habitants, soit près de 5 % de sa population, le nombre d'oloronais vivant au-dessus du seuil de pauvreté est supérieur à la moyenne nationale et son solde démographique y est négatif.

Alors si la situation des autres communes du piémont oloronais est plus réjouissante, ce qui invite à nuancer le diagnostic, il n'en demeure pas moins qu'on a connu meilleur présage pour l'avenir d'une commune, en l'occurrence, la sous-préfecture départementale, et capitale historique du Haut Béarn, que de connaître davantage de décès que de naissances.

Il nous sera permis de penser que si le vote sur l'intérêt de la liaison routière directe entre Pau et Oloron était intervenu quelques jours plus tard, après la publication de ces chiffres de l'INSEE, le résultat eût été différent...