



## LE MOT DU PRÉSIDENT

### LGV : NE PAS RESTER À QUAI !

LGV : ces 3 lettres portent une promesse, celle du développement économique du territoire favorisé par une meilleure connexion aux métropoles régionales et à Paris. Car depuis 40 ans et l'avènement du TGV, réussite industrielle française mondialement reconnue, la grande vitesse ferroviaire rapproche les territoires...qu'elle dessert.

A contrario, ceux qui comme le nôtre n'ont pas véritablement cette chance s'exposent au risque de devenir toujours plus périphériques. C'est pour cette raison que la concrétisation de la promesse de la LGV dans notre région tient aussi et surtout en 4 lettres désormais : GPSO, comme Grands projets du Sud-Ouest, c'est à-dire un schéma de réalisation de lignes à grande vitesse en deux phases, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax en 1ère phase, puis Dax-Espagne en 2ème phase.

Mais la promesse sonne aussi comme un avertissement pour notre territoire, à savoir l'impérieuse nécessité de se raccorder à ces lignes qui ne le desserviront pas directement. C'est pour cette raison que nous avons milité dès le début des années 2010 pour un raccordement au nom bien entendu de l'équilibre régional et de

la prise en compte de la réalité d'un seul et même bassin économique Béarn-Bigorre.

C'est pour cette même raison qu'au moment où la 1ère phase vient de connaître une avancée décisive avec la signature du protocole de financement, grâce à l'avance de 225 millions d'euros consentie par la Région Nouvelle Aquitaine, la 2ème phase doit être envisagée concrètement.

Alors que la communauté d'agglomération du Pays Basque a d'ores et déjà voté contre la réalisation de la partie Dax-Espagne, position en partie inspirée par les problématiques foncières auxquelles est confronté le Pays Basque, nous pensons qu'une desserte du Béarn et de la Bigorre en connectant la ligne réalisée durant la 1ère phase à l'axe Mont-de-Marsan - Hagetmau - Orthez, en partie existant, est raisonnablement envisageable.

Le possible arrêt de la phase Dax-Espagne ne pénaliserait pas notre territoire, qui resterait ainsi maître de son destin.

Grégory CASADEBAIG

## LE DOSSIER DU MOIS

### UNE DEUXIÈME PHASE À LONG TERME DU GPSO

Pour l'équilibre du territoire il est essentiel et équitable de prévoir une liaison rapide à partir de la nouvelle gare de Mont-de-Marsan vers le Béarn et la Bigorre, ses bassins d'emploi (dont un Territoire d'Industrie) et de vie (400 000 habitants environ). La solution proposée par BAP est raisonnable tant du point de vue environnemental que du point de vue financier et permet de préserver l'avenir. Elle justifie également un engagement équitable du Département des Pyrénées-Atlantiques en sa faveur.

## EN BREF

### DEVLOP'SO •

Dans le prolongement de son assemblée générale du 29 janvier dernier, notre association partenaire, qui milite « pour un arc intérieur de la nouvelle Région », nous fait l'amitié de renouveler sa cotisation à BAP. Naturellement, nous en faisons de même, pour perpétuer l'adhésion croisée et notre mobilisation commune. Pour plus d'informations sur DEVLOP'SO : <https://devlopson24.wordpress.com>

### AEROPORT DE TARBES-LOURDES •

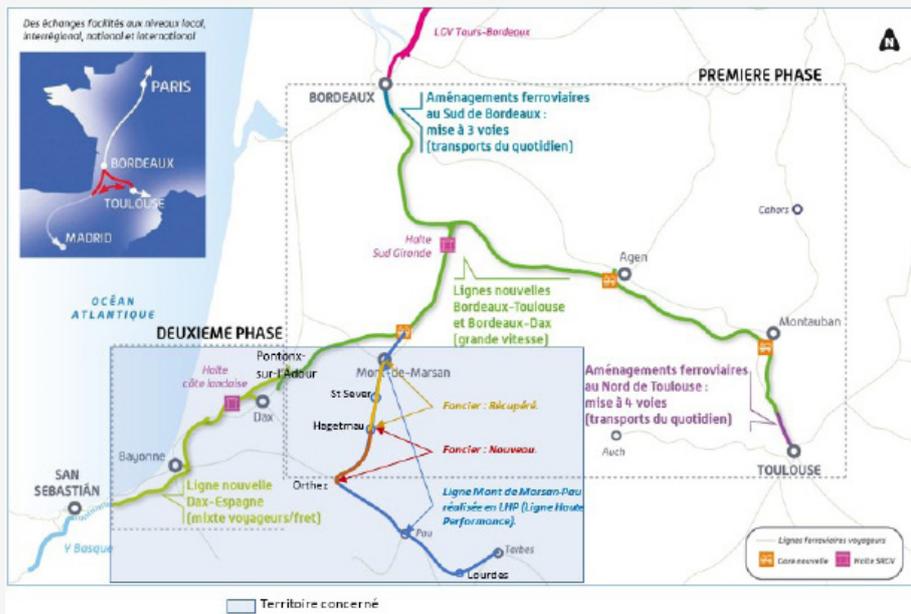
A l'issue de l'appel d'offres mené dans le cadre du renouvellement de l'obligation de service public dont bénéficie l'aéroport de Tarbes-Lourdes, c'est la candidature de la compagnie espagnole low cost VOLOTEA qui a été retenue, moyennant une subvention annuelle de 4,75 millions d'euros. Assurément une rude concurrence à venir pour l'aéroport de Pau sur la liaison essentielle avec Paris-Orly. Nous aurons l'occasion d'y revenir prochainement.

### AEROPORT DE PAU •

La desserte de l'aéroport de Paris-Orly par la compagnie TRANSAVIA, filiale low-cost d'Air France, commencera le 27 mars prochain. Les tarifs semblent attractifs, même si la perspective de la concurrence avec VOLOTEA qui assurera la liaison Tarbes-Lourdes Paris-Orly, à compter du 1er juin prochain, suscite quelques inquiétudes en Béarn.

### ECHANGEUR DE BERLANNE •

Enfin la décision est prise ! Le projet retenu (au Sud de l'A 64 sur le territoire de la commune d'Ildron) donne lieu à une concertation publique du 21 février au 25 mars. Vous pouvez y prendre part sur le lien suivant : <https://www.a64-amenagement.com/amenager-l-autoroute/echangeur-pau-morlaas>



Cette 2ème phase, qui n'est actuellement pas programmée dans le temps, est nécessaire et a déjà fait l'objet d'études il y a une dizaine d'années qui ont démontré l'impossibilité d'améliorer significativement et à un coût raisonnable la ligne actuelle entre Dax et Orthez.

En effet, en 2011, un rapport de M. Frédéric Perrière de Réseau Ferré de France (maintenant SNCF Réseau) a établi que la reprise de la ligne existante entre Dax et Orthez serait très coûteuse du fait de la topographie entre Dax et Puyoô, et ne permettrait pas une réelle amélioration de la vitesse.

Le gain des temps se limiterait ainsi à quelques minutes (8 au plus) entre Dax et Pau. Il est donc certain que l'amélioration de la ligne Dax-Pau, slogan souvent repris ici ou là, présente en réalité un intérêt très limité et doit inviter à envisager un barreau de raccordement.

C'est précisément ce qui conduisait le rapport Perrière à préconiser la réalisation d'un barreau à Grande Vitesse entre Mont-de-Marsan et Orthez ou Pau, pour un coût comparable à l'amélioration de l'actuelle ligne Dax-Pau mais avec un gain de temps nettement plus important.

**S'agissant des modalités de desserte, la réalisation d'une Ligne à Haute Performance (LHP) entre Mont-de-Marsan et Orthez à la vitesse maximum de 250 km/h nous semble préférable à une LGV (Ligne à Grande Vitesse) dont le coût serait plus élevé.**

Le tracé plus court et la vitesse accrue placeraient ainsi Pau à environ 1h15' de Bordeaux, en concurrence directe avec la route entre Pau et Bordeaux et avec l'avion entre Pau et Paris.

Cette solution présente un 3ème avantage puisque l'emprise de vieilles lignes entre Mont-de-Marsan, Saint-Sever et Hagetmau constitue une réserve foncière très utile pour en réduire l'impact environnemental et agricole. Ainsi, il ne resterait qu'environ 35 km entre Hagetmau et Orthez pour se connecter à la voie actuelle.

**C'est cette alternative que nous proposons d'intégrer à la deuxième phase du GPSO.**

**Elle réduit d'une heure le trajet entre Bordeaux et Orthez, Pau, Lourdes et Tarbes.**

[BAP-projet-LHP-Mont-de-Marsan-Pau-Tarbes-Lourdes.pdf](#) ([bap-europe.com](http://bap-europe.com))

**RN 134** • La réunion annuelle du comité de sécurisation a eu lieu le 11 février à Oloron. Nous retiendrons notamment le très prochain démarrage des travaux sur la partie de 2,8 kilomètres entre Ogeu et Béclair.

**FRENCH TECH PAU BEARN** • Présidée par Mehdi Jabrane, la French Tech Pau Béarn, qui fédère les startups et autres TPE/PME innovantes locales, a pris son envol. Nous vous ferons découvrir plus en détail cet écosystème lors d'une prochaine lettre d'information. Dans l'immédiat, pour en savoir plus : French Tech Pau Béarn ([frenchtechpaubearn.com](http://frenchtechpaubearn.com))

**TRES HAUT DEBIT** • Le développement du très-haut débit se poursuit dans le département : plus de la moitié des prises optiques sont construites (114 000 sur 226 000 fin février 2022). THD64, qui déploie ce réseau, prévoit toujours la fin du chantier pour fin 2023. Pour en savoir plus : <http://thd64.fr/>

**ADHESION** • Qui dit nouvelle année, dit renouvellement de l'adhésion ! Nous remercions vivement ceux d'entre vous qui l'ont renouvelée, et invitons les autres à le faire. Et nous nous réjouissons de compter cette année encore, de nouveaux adhérents. Pour nous soutenir : <https://bap-europe.com/nous-soutenir/>