

Urdos, mardi 17 janvier 2023

Allocution prononcée

pour le 20^{ème} anniversaire de l'inauguration du tunnel du Somport

Merci à tous d'être là.

Aujourd'hui, le ciel est avec nous ! Oui, il est avec nous parce qu'il démontre, s'il était encore besoin, l'utilité du tunnel du Somport, inauguré il y a 20 ans.

Sa fonction première, c'est de permettre d'aller d'Espagne en France, d'Aragon en Béarn, de la vallée de Canfranc à la vallée d'Aspe, en toutes circonstances, peu importe que le Col du Somport soit praticable ou non.

Ceux qui ont connu l'époque durant laquelle le passage du Col était aléatoire en hiver mesurent le progrès accompli.

C'est donc un progrès majeur qui a été réalisé pour aller d'un côté à l'autre de la frontière, et ce progrès il a été accompli dans le cadre de la construction européenne, il faut aussi le rappeler.

Là encore, ceux qui ont connu l'époque où pour aller en Espagne il fallait traverser la frontière, passer au contrôle d'identité, d'abord à Urdos puis au col, se souviennent. Se souviennent que ce n'était pas toujours simple, lorsque l'Espagne n'était pas encore une démocratie, et qu'il fallait impérativement passer avant la nuit tombée.

Mesurer le progrès réalisé c'est aussi mesurer la réalité de l'intégration de l'Espagne au marché unique, la force du projet européen et la nécessité aussi de mieux connecter la péninsule ibérique (près de 60 millions d'habitants) au reste du continent.

Le tunnel du Somport c'est donc d'abord un ouvrage européen, qui rapproche deux peuples voisins longtemps séparés par la barrière naturelle des Pyrénées.

Il faut toujours avoir une approche franco-espagnole, et donc pyrénéenne du sujet, et garder à l'esprit que ce tunnel permet depuis 30 ans à nos voisins de mieux circuler en Europe, ce qui était vital pour eux.

Pourtant aujourd'hui, l'anniversaire de la mise en service du tunnel passe inaperçu en Espagne.

Pourquoi ? Tout simplement parce que les espagnols ont fait ce que les français n'ont pas réussi à faire : ils ont terminé le travail qui leur incombait.

En effet, dès le traité franco-espagnol de 1991, il avait été affiché pour objectif non seulement de réaliser le tunnel, mais aussi, et bien entendu, de réaliser des voies d'accès au Nord et au Sud conformes avec son statut juridique de route à grande circulation, appartenant à l'axe européen E 7.

La déclaration d'utilité Publique (DUP) du tunnel prévoyait en 1993, il y a donc 30 ans, la réalisation préalable des aménagements nécessaires en Vallée d'Aspe jusqu'à Oloron.

Nous connaissons la suite : alors que du côté espagnol, l'axe Saragosse-Canfranc a été intégralement aménagé, au prix de travaux très conséquents comme par exemple au col de Monrepos, du côté français, lorsque le tunnel est entré en service en 2002, seule la déviation d'Etsaut avait été réalisée.

20 ans après, la situation n'a que trop peu évolué. A ce jour, la déviation d'Oloron est à peine programmée, et encore à des horizons indécents puisque les études environnementales doivent être refaites, les précédentes ayant été établies selon des normes qui ne sont plus aujourd'hui en vigueur !

Mais au moins, pour cette déviation, nous pouvons considérer être en phase pré-opérationnelle, ce qui n'est pas le cas pour les autres.

Aussi, nous demandons l'inscription au prochain contrat de plan Etat-région des déviations de Gurmençon et d'Asasp, et la reprise des études pour les déviations de Cette-Eygun et Urdos.

Par ailleurs, pour la partie sud de la RN 134, entre Oloron et Pau, plusieurs constats s'imposent :

- lorsque les travaux de mise en sécurité actuellement en cours entre Belair et Oloron auront été achevés, le potentiel d'amélioration de la RN 134 sera épuisé ;
- la partie la plus critique en termes de circulation entre Gan et Pau ne présente aucun potentiel d'amélioration, de même que la partie accidentée entre Gan et Bélair ;
- le trafic de poids lourd sur la RN 134 et à l'entrée du tunnel du Somport progresse logiquement chaque année, et l'année 2022 a été une année record ;
- la desserte routière du piémont orlonais reste mauvaise, avec une route accidentogène et des conditions de circulation peu fluides compte tenu de l'insuffisance des airs de dépassement, de fréquents embouteillages avec des nuisances environnementales à la clé ;

Cette situation d'enclavement, que tout le monde reconnaît, plus ou moins explicitement, ne pourra bien évidemment pas être solutionnée par la desserte ferroviaire sinon, cela serait déjà le cas puisque jusqu'à preuve du contraire, le train arrive déjà Oloron.

Aussi, une analyse lucide de la situation actuelle, des perspectives, et, j'y reviens, du statut juridique de l'axe routier entre Pau et le Somport, nous conduit à l'évidence : la réalisation d'une liaison directe entre l'agglomération paloise et Oloron est plus que jamais nécessaire.

Bien évidemment, elle ne peut être dissociée de la réalisation des déviations dont nous parlions précédemment, car il est évident que les plus pénalisés par l'absence de desserte routière convenable entre Pau et Oloron sont ceux qui vivent dans les vallées les plus éloignées.

Plus que des mots, un exemple illustre cette situation inacceptable : aujourd'hui, en vallée d'Aspe les femmes enceintes sont contraintes de programmer leur accouchement à Pau, puisqu'il n'y a plus de maternité à Oloron, à l'avance car, en l'état des conditions de circulation, un accouchement précipité pourrait s'avérer dangereux...

Quel formidable retour en arrière ! En effet, jusqu'au milieu du siècle dernier, les femmes pouvaient accoucher à la maison.

Comment dans ces conditions espérer voir des jeunes venir s'installer sur ce territoire ? Comment attirer des médecins, des créateurs d'entreprises, des familles qui vont inscrire leurs enfants à l'école, avec des parents qui télétravaillent ? C'est aujourd'hui possible, mais ailleurs...

Qui peut croire que la réalisation de la ligne ferroviaire entre Bedous et Canfranc permettra de répondre à ces défis pour le territoire ?

Réalisation dont le calendrier est toujours aussi flou mais dont l'ambition semble avoir significativement diminué puisque le président de la région Nouvelle Aquitaine a uniquement évoqué lors de ses vœux, des perspectives touristiques. Il n'est plus question de transport de marchandises, et il n'a jamais été question de transport du quotidien.

Cet aveu implicite ne nous surprendra pas puisque nous savons depuis le premier jour que la ligne ne permettra pas d'attirer de nouveaux habitants dans la vallée.

Le problème en revanche est que beaucoup, soit par hypocrisie, soit par paresse intellectuelle, soit les deux à la fois, ont pour seule et unique réponse aux insuffisances des voies de circulation routière entre Pau et le Somport la réalisation de la ligne ferroviaire.

Est-ce respecter les habitants de ce territoire que d'adresser à leurs problèmes quotidiens, une réponse aussi désinvolte ?

Alors, puisqu'on ne nous fait que des réponses navrantes, nous sommes contraints de poser des questions dérangelantes.

- Qu'est-ce qui justifierait que les habitants de ce territoire soient privés du droit à la mobilité ?
- Le droit à la mobilité est-il réservé aux habitants de territoires privilégiés ?
- Les territoires les plus reculés, au relief parfois hostile, doivent-ils être exclus par principe de toute possibilité de mobilité ?

À la vallée d'Aspe, qui a été au rendez-vous de l'histoire, celui de la solidarité européenne avec l'Espagne, lors de la réalisation du tunnel du Somport, on expliquerait aujourd'hui qu'elle est condamnée à la relégation territoriale ?

Nous sommes convaincus pour notre part que le droit à la mobilité est un droit qui doit bénéficier à tous car au-delà de la mobilité physique quotidienne, quel que soit le moyen de transport, c'est la mobilité sociale qui est en jeu.

Et au-delà de tout, nous considérons que c'est tout simplement une question de dignité.

Aujourd'hui, en cette date anniversaire, nos revendications sont très claires :

- que l'État français, et les collectivités locales concernées, assument les engagements pris lors de la réalisation du tunnel pour que l'axe Pau-Somport soit conforme au statut juridique de cette voie de circulation et soit dimensionné en rapport avec le volume et la nature du trafic ;
- que les déviations restant à accomplir soient programmées au prochain Contrat de Plan Etat-Région ;
- que le Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques, maître d'ouvrage du projet de liaison directe entre Lescar et Oloron, lance un appel à la réalisation d'études (« notes blanches ») par les concessionnaires éventuellement intéressés.

Ces revendications ce ne sont pas les nôtres : elles sont largement consensuelles.

Elles ont été portées, à l'occasion d'une réunion avec le ministre des transports Jean-Baptiste Djebbari le 21 juillet 2021, par une délégation transpartisane de parlementaires du département.

Nous tenons à votre disposition le support de la présentation qui avait été faite au ministre ce jour-là.

Grégory Casadebaig
Président de BAP