

LE MOT DU PRÉSIDENT...

Le vingtième anniversaire de l'inauguration du tunnel du Somport ne pouvait bien évidemment pas nous laisser indifférents, ni sans réaction.

Parce que chacun se souvient combien l'opposition à la réalisation de cet ouvrage d'intérêt européen, ardemment souhaité par nos voisins aragonais et nous-mêmes, fut féroce, et bien souvent démagogique en France.

Parce que la mobilisation résolue dont ont fait preuve les partisans du tunnel, parmi lesquels beaucoup d'entre nous, a largement présidé à la création de notre association au début des années 2000 et inspiré son slogan " Nos chemins pour l'Europe ".

Parce qu'au-delà de tout, trop nombreux restent les aménagements à réaliser, depuis trop longtemps, sur la RN 134, et que cette situation, trois décennies plus tard, doit être dénoncée avec force.

Tel était l'objectif de notre mobilisation du 17 janvier dernier.

Grégory CASADEBAIG

LE DOSSIER DU MOIS...

20^e anniversaire de l'inauguration du tunnel du Somport, mardi 17 janvier 2023.



© Gildas Boënnec

Article du 18 janvier 2022 paru dans le journal La République des Pyrénées. Des élus et membres d'associations se sont réunis devant le tunnel du Somport, à l'initiative de BAP, pour les vingt ans de l'ouvrage, afin de rappeler que, malgré les promesses, les déviations du piémont et de la vallée d'Aspe attendent toujours.
[Haut-Béarn : un tunnel construit depuis 20 ans... et beaucoup de déviations en suspens - \(larepubliquedespyrenees.fr\)](http://larepubliquedespyrenees.fr)

RESUME DE L'ALLOCUTION PRONONCEE PAR GREGORY CASADEBAIG.

Aujourd'hui, le ciel est avec nous ! Oui, il est avec nous parce qu'il démontre, s'il en 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 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 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 (CPER) des déviations de Gurmençon et d'Asasp-Arros, 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 Béclair ;
- le trafic de poids lourds 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 oloronais reste mauvaise, avec une route accidentogène et des conditions de circulation peu fluides compte tenu de l'insuffisance des aires 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 à 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.

[Lien vers le PDF de l'allocution sur le site de BAP EUROPE \(version originale\)](#)

EN BREF...

LIGNE A GRANDE VITESSE (LGV) :

1/ Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures préconise de reporter le projet de LGV Bordeaux-Dax au-delà de 2038, ce qui peut donc dissuader l'Europe de participer à hauteur de 20 % au financement du GPSO et compromet fortement l'autre partie entre Bordeaux et Toulouse.

2/ L'Etat, les collectivités, les particuliers et entreprises de communes en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, devront s'acquitter d'une taxe pour payer les nouvelles lignes à grande vitesse. Pour BAP, s'il y a taxation, cela implique impérativement la réalisation simultanée des 2 lignes. Ne pas réaliser la LGV Bordeaux-Dax, c'est isoler le sud Aquitaine et la Bigorre. Le GPSO, ce sont les LGV Bordeaux-Toulouse ET Bordeaux-Dax. L'une sans l'autre, c'est l'inégalité entre les territoires. Le désenclavement d'un côté et l'enclavement de l'autre (plus de 200 km d'une gare LGV).

PAU-CANFRANC :

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures recommande à l'État français de ne pas mobiliser de financements nationaux pour le projet de réouverture de la ligne Pau-Canfranc. L'Espagne a, quant à elle, approuvé la mise en œuvre de travaux, pour que la ligne ferroviaire Huesca-Canfranc, réponde aux normes européennes, avec pour objectif à l'avenir, la circulation des trains entre Pau et Saragosse. Revue de presse espagnole : [Presse espagnole | Béarn Adour Pyrénées \(bap-europe.com\)](#).

AEROPORT DE PAU :

Cela se confirme : la fréquentation de l'aéroport de Tarbes avec 400 000 passagers en rythme annuel, dépasse désormais celle de Pau. C'est la conséquence directe de l'arrivée de Volotea à Tarbes, dans des conditions de concurrence totalement faussées, pour la desserte d'Orly. La ligne Tarbes-Orly capte 50 000 à 60 000 passagers par an à la ligne Pau-Orly.

RN 134 :

1/ Alors que le chantier du pont Rouge à Ogeu s'achève, l'État continue ses chantiers de sécurisation de la RN134. Les prochains travaux d'élargissement concerneront Belair et Herrère-Escout.

La réunion annuelle du comité de sécurisation de la RN 134, à l'initiative de la Sous-Préfecture d'Oloron Sainte-Marie, a eu lieu le 2 mars 2023 à Oloron. Pour 2023, le budget consacré à l'entretien de la RN 134 a été fixé à 7,3 millions d'euros.

2/ ARDA (Association des Riverains d'Asasp-Arros), partenaire de BAP, a exprimé sa stupéfaction, en découvrant dans le reportage que consacrait FR3 aux 20 ans du tunnel du Somport, pas un mot, pas la moindre allusion aux désagréments et à l'insécurité que subissent en permanence, et depuis tant d'années, les riverains de la RN 134 sur les communes de Gurmençon, d'Asasp-Arros et d'Urdos : "[Les oubliés du Somport 19/20 FR3 - YouTube](#)" ARDA a également fait entendre, dans une tribune adressée à la presse locale, son exaspération devant l'inertie des pouvoirs publics : [20 ans en Vallée d'Aspe | Béarn Adour Pyrénées \(bap-europe.com\)](#)

3/ TRAFIC AU TUNNEL DU SOMPORT – Avec le passage de 135 992 Poids lourds l'année 2022 enregistre un record. Sur les 5 dernières années le trafic PL connaît une progression moyenne de 3,15% par an.

HAUBAN NORD :

Le hauban nord-ouest, tronçon routier de 3 km entre Sauvagnon et Serres-Castet, mis en service il y a trois ans et censé délester une partie de la circulation de la route de Bordeaux, n'a pas réglé les bouchons au nord de Pau.

A65 :

L'augmentation du tarif de 6,59 % pour les véhicules légers (classe 1) et 7,65 % pour les poids lourds (classe 4) est la plus élevée en France, la moyenne étant de 4,75%.

GARE DE PAU :

Le pôle multimodal de la gare sera livré mi-juin.

ECONOMIE NUMERIQUE :

La communauté locale French Tech Pau-Béarn, qui regroupe 120 adhérents, est l'une des 32 communautés en France à être labellisée. Ce label vient d'être confirmé pour trois ans. La French Tech Pau-Béarn est présidée par Vincent Escudé.

DEVLOP'SO :

L'association implantée en Dordogne, qui milite pour le rééquilibrage des infrastructures en Nouvelle-Aquitaine (entre le littoral et l'intérieur), et BAP, envisagent une initiative conjointe pour appeler à une répartition régionale des flux de transport.

RENCONTRES :

Janvier 2023 : Participation aux vœux François Bayrou, Président CAPBP et maire de Pau, Fabienne Buccio, Préfète Région Nouvelle-Aquitaine, Didier Laporte, Président CCI.

13/01/2023 RDV avec Iñaki Echaniz, Député de la 4^e circonscription des Pyrénées-Atlantiques

02/02/2023 Rdv avec Mohamed Amara, VP CAPBP, Adjoint au Maire, chargé de l'attractivité de la ville et de la prospective

17/02/2023 RDV avec Jérôme Le Bris, Directeur Aéroport de Pau

14/03/2023 RDV avec Michel Bernos, VP CAPBP et Maire de Jurançon

05/04/2023 RDV avec Julien Charles, Préfet des Pyrénées-Atlantiques

07/04/2023 RDV avec Nicolas Patriarche, VP CAPBP et Maire de Lons

COMMUNICATION :

[Lettre aux adhérents et appel à cotisation 2023, cliquez ici :](#)

Nous remercions vivement ceux d'entre vous qui ont renouvelé leur adhésion et invitons les autres à le faire.

Pour adhérer à BAP et nous soutenir, cliquez [ici](#)

BÉARN ADOUR PYRÉNÉES

CCI PAU BÉARN - 21 rue Louis Barthou - BP128 - 64001 PAU Cedex

Tel : 05 59 82 56 40 - Email : bap@pau.cci.fr

Site : bap-europe.com Facebook : facebook.com/bap.europe

Cet email a été envoyé à {{contact.EMAIL}}

Vous l'avez reçu car vous êtes inscrit à notre newsletter.

[Se désinscrire](#)

