

**Pour la déviation du Gabarn-Gurmençon face à l'incohérence et à l'irresponsabilité
de ceux qui en demandent l'abandon**

La presse locale a évoqué ces derniers jours la demande adressée par les associations PHBE et la SEPANSO 64 au Ministre des Transports pour que soit abandonné le projet de déviation du Gabarn-Gurmençon.

Invités à réagir, nous avons fait part de notre étonnement devant l'incohérence de cette démarche. En effet, le courrier des deux associations précitées appelle plusieurs mises au point.

On y relève d'abord deux erreurs :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) qui se terminait le 14 mars 2023 n'a pas été renouvelée car l'Etat est désormais propriétaire du foncier nécessaire à la réalisation de l'ouvrage. Il n'y a donc plus lieu à expropriations, ce qui est la raison d'être d'une DUP. Il est donc faux d'écrire que « *le projet n'est tellement plus adapté à la réalité des choses et du territoire qu'il a perdu, début 2023, la déclaration d'utilité publique dont il bénéficiait depuis longtemps* ».

- Il est tout aussi inexact de prétendre qu'il manquerait 15 M€ datant, selon les auteurs, d'un accord de financement croisé entre la Région et le Département en 2016. En effet, un accord de financement portant sur 92 M€ a été conclu entre l'Etat et le Département en décembre 2021 (Délibération n° 03-004 du CD64 le 16/12/2021).

A ces erreurs s'ajoutent des imprécisions :

- Il est fait référence à des comptages récents de trafic. Or, lesdits « comptages » ont été faits par PHBE sur une durée de 3h seulement et n'ont rien d'officiel. Et qu'entend-on par « trafic local » ? Si c'est tout sauf le trafic international avec l'Espagne, cela recouvre du trafic longue distance que l'on ne peut qualifier de local (exemples : trafic généré par Lindt et par Safran).

- On aimerait aussi connaître « *les mesures administratives et financières qui permettraient de le faire (assurer la sécurité et la tranquillité des riverains) de manière immédiate et bien plus efficace* ». Interdire les poids lourds ? Installer un péage ? Dans un pays, la France, où la liberté d'aller et venir est constitutionnellement garantie, et dans un espace, l'Union européenne, fondé sur les principes de libre circulation des capitaux et des marchandises, cela est (heureusement) impossible.

- Les auteurs de la lettre chiffrent l'investissement actualisé à 112,4M€ en 2025 et écrivent : « *Il faudra ajouter à cela la hausse considérable des coûts de construction due à l'inflation à deux chiffres que connaît actuellement le secteur* ». Que signifie leur actualisation ? Bien sûr le coût est très (trop ?) élevé. Les manœuvres dilatoires de la SEPANSO 64 et, plus récemment, PHBE, tout comme les attermolements des financeurs ont largement causé ce surcoût. Par ailleurs il n'est pas inutile d'indiquer que le coût de la déviation de Saint-Béat (345 habitants) assez comparable (elle comporte aussi un tunnel et un pont), longue de 5,5 km et en cours de réalisation va dépasser les 142M€ du fait de la découverte récente d'« un aléa géotechnique majeur ». A noter que cette dernière ne soulève pas d'oppositions et ne concerne pas 11000 habitants mais seulement 345.

Quant à la description des dommages occasionnés par la déviation, elle est apocalyptique et péremptoire puisqu'il n'est à aucun moment précisé que des études environnementales sont précisément en cours pour recenser la présence d'espèces protégées.

Mais au-delà de ces erreurs et imprécisions, qui suffisent à discréditer la démarche, la seule question qui vaille doit évidemment être posée : peut-on se satisfaire de la situation actuelle ?

Manifestement oui pour les signataires de la lettre qui s'accrochent donc de voir l'axe routier E 7 Paris-Madrid, classé route à grande circulation depuis 2009, traverser l'agglomération Oloronaise sur 9,5 km, via 14 ronds-points, au milieu de commerces, collège, lycées, hôpital, maison de retraite, habitations ...exposant ainsi la sécurité quotidienne des riverains au passage de milliers de véhicules, dont un nombre croissant de camions.

Assurément non pour nous qui, forts du soutien des différents collectifs de riverains de la RN 134 qui nous ont rejoints ces dernières années, considérons légitimement que cette déviation de 3,6 km, sans rond-point et en dehors de l'agglomération, permettrait de réduire considérablement les risques d'accidents mais aussi ... les émissions de CO2 !

En effet, si l'on suppose que 60% des PL emprunteront la déviation, le supplément de CO2 est de 600 à 660 tonnes par an (avec la déviation 200t/an sur la base de 250g/km de CO2 et 3,6 km, sans la déviation 800t/an à 860t/an sur la base de 350 à 400g/km de CO2) du fait des ralentissements et des réaccélérations des PL à chaque rond-point et 9,5km.

Le raisonnement peut évidemment être étendu aux communes de Gurmençon et d'Asasp, qui connaissent les mêmes nuisances, et dont les déviations seront la suite logique de celle d'Oloron.

Et si le cadre de raisonnement est encore étendu au territoire du Haut-Béarn, il est permis de considérer que le *statu quo* demandé n'améliorera pas les conditions de circulation des habitants de la vallée d'Aspe dont le droit à la mobilité est décidément nié puisque le seul projet d'infrastructure évoqué à leur endroit est la chimérique ligne Pau-Canfranc... Il est vrai que lorsqu'on habite Osse-en-Aspe ou Urdos, on pourrait aller travailler chez Lindt ou accoucher à Pau en train...

Et comment, pour une association comme la nôtre, dont le nom exact est ***Béarn Adour Pyrénées nos chemins pour l'Europe***, ne pas se mettre un seul instant à la place de nos voisins espagnols, qui ont fait leur part du travail de leur côté pour permettre un accès fluide au tunnel du Somport, ouvrage de d'intérêt européen dont on a célébré cette année les 20 ans de l'entrée en service ? Comment accepter que la France persiste pour sa part à procrastiner (seule la déviation de Bedous a été réalisée depuis 20 ans), et à se soustraire ainsi aux engagements pris dans le cadre du traité franco-espagnol de 1991 ? Un traité signé, cela mérite d'être rappelé, dans un contexte d'intégration de l'Espagne à l'Europe, après les décennies sombres du franquisme.

Nous savons qu'il y'a des élections en 2024 et que les périodes préélectorales sont propices aux initiatives les plus démagogiques. Mais puisque gouverner c'est prévoir, il est regrettable que ceux qui ont la prétention d'y parvenir n'expliquent pas ce qu'il faut faire pour améliorer les conditions de circulation sur le territoire, et permettre ainsi à chacun d'exercer son droit à la mobilité.

À y regarder de plus près, la demande d'abandon de la déviation n'est pas seulement incohérente, elle est aussi et surtout irresponsable.