



## Avec la majorité silencieuse

**F**ondée en l'an 2000, BAP a été présidée successivement par Michel Brau, Jean-Pierre Mariné, Jean-Michel Guillot et Jean-Michel Lamaison. Grâce à eux et à leurs équipes de bénévoles et de permanents, BAP a obtenu pendant ces douze années des résultats remarquables. Et il reste tant à faire qu'avant d'accepter l'honneur qui m'a été fait par les administrateurs de BAP, j'ai bien mesuré le poids de mon engagement. C'est donc en connaissance de cause que j'ai accepté le mandat de président de BAP.

Nos combats prioritaires sont le choix pour le réseau LGV du barreau direct Mont-de-Marsan - Pau, la sécurisation de la RN134 de Gan au Somport et la réalisation d'une nouvelle route Oloron-Lescar, la plus courte et la plus directe possible avec un bon raccordement sur le nœud autoroutier A64/A65. Les autres combats, nombreux, sont aussi pris en compte en permanence, y compris dans le domaine du désenclavement aérien.

En concertation avec nos instances, et accompagné de plusieurs membres du bureau de BAP, j'ai décidé d'aller encore plus sur le terrain, à la rencontre du plus grand nombre: élus, candidats non élus, futurs candidats, représentants du monde socio-professionnel et du monde économique, représentants des

associations opposées ou favorables à nos thèses, dans toutes les Pyrénées-Atlantiques, les départements voisins et les régions frontalières espagnoles. Je reste ouvert à toute demande de rendez-vous.

Près de 150 lettres ont été envoyées en 6 mois. 63 entretiens ont

ces contacts, nous pouvons affirmer que nos combats sont soutenus par plus de 95 % de nos concitoyens et des forces vives de notre région. Nous avons écouté les opposants, très peu nombreux, pour comprendre leurs motivations et tenter de rapprocher nos points de vue. Nous avons redonné

adhérents de continuer à nous soutenir et à nous aider à élargir notre base. Munis de ce document, qu'ils aillent à la rencontre de tous ceux qui sont d'accord avec nous pour qu'ils sachent qu'ils ne sont pas seuls, isolés, matraqués, terrorisés par quelques idéologues passées. Je demande à ceux qui nous ont quitté, pensant que le combat était terminé, de revenir. Que de nombreux nouveaux, particuliers, entreprises, collectivités, nous rejoignent. Nous avons besoin de vous, de votre adhésion, de vos idées, de votre capacité de mobilisation pour aller encore plus loin dans la conquête de l'opinion publique et des médias.

Le Béarn va plutôt mieux, pour le moment, que le reste de la France et que la plus grande partie de l'Europe. Nous le devons aux efforts et au sens visionnaire des générations qui nous ont précédés. Nous avons donc l'ardente obligation de faire au moins aussi bien qu'eux. Nous le devons à nos voisins, basques, landais, bigourdans, aragonais, navarrais. Nous le devons à nos enfants et aux générations futures de Béarn -Adour-Pyrénées.

Fierté, Imagination, Ambition, Action, Unité sont les mots qui guident notre engagement pour vous et avec vous.



Pierre Saubot.

déjà eu lieu. Plusieurs rendez-vous sont programmés. Nous mettons tout en œuvre pour obtenir ceux qui n'ont pas encore été obtenus. En mobilisant plusieurs membres du bureau, nous avons été présents pendant la foire annuelle de Pau, au parc des expositions, et rencontrés un grand nombre de visiteurs de ce salon. Fort de tous

l'espoir à tous ceux qui pensaient que l'avenir du Béarn et de ses voisins était oublié à cause de la situation économique. Nous devons trouver les voies et moyens de montrer que nous représentons la majorité silencieuse. Je vous invite donc à lire attentivement le document intitulé « Les raisons d'être de BAP ». Je demande à tous nos



### Particuliers, associations, entreprise, votre soutien est important : ADHÉREZ À BAP

Bulletin d'adhésion à retourner, avec votre chèque, à l'association BÉARN ADOUR PYRÉNÉES - 21, rue Louis Barthou, 64 000 PAU

Nom et prénom ..... Adresse ..... Code postal ..... Ville .....

Tél. ..... E-mail ..... Code postal ..... Ville .....

Souhaite adhérer à l'association BÉARN ADOUR PYRÉNÉES « Nos chemins pour l'Europe » et accepte de verser une cotisation pour l'année 2013 : de **20 euros** pour les particuliers - de **40 euros** pour les associations - de **100 et 200 euros** pour les entreprises.

# La nécessité d'avancer

Pour décongestionner la rocade paloise et débloquer l'aménagement du secteur Nord-Est de Pau, la création du diffuseur de Morlaàs apparaît comme inéluctable. L'étude d'opportunité réalisée en ce moment créera sans doute un point de départ.

**T**ous ceux qui l'empruntent matin et soir aux heures de pointe pourront témoigner. Aujourd'hui, la rocade Nord de Pau est victime de son succès et sa saturation croissante n'est plus un secret pour personne. Dimensionnée à deux voies, elle ne permet plus d'absorber plus de trafic, du fait notamment des ouvrages d'art qui n'ont pas été conçus pour accepter une chaussée plus large.

Du côté de Morlaàs aussi, les artères sont bouchées. Que ce soit sur la route de Morlaàs ou sur les petites routes départementales ou communales, l'augmentation du trafic est forte.

La solution est bien évidemment du côté de l'A64. Utiliser l'autoroute comme une portion de rocade serait un levier indiscutable. Pour ce faire, la création d'un diffuseur à Berlanne est indispensable. Un projet d'autant plus réalisable qu'il figure depuis longtemps dans les cartons. La convention de concession qui date de 1992, signée entre l'État et ASF, stipule que ce diffuseur doit être réalisé avant 2032. Depuis, des réserves foncières existent, tant du côté de Pau que de celui de Morlaàs. Mais pour l'avoir avant 2032, il va falloir argumenter le dossier.

## Financée par le Pays de Morlaàs

C'est tout l'objet de l'étude d'opportunité de création d'un diffuseur, qui vient d'être lancée à l'initiative de Dino Forté, maire de Morlaàs et président de la Communauté de communes. Une manière d'apporter des éléments tangibles à un dossier largement évoqué ça et là. « Nous devons confirmer les impressions qui sont les nôtres, que cet ouvrage serait utile. Aussi, j'ai pris la décision de financer une étude d'opportunité de création de ce diffuseur, pour disposer d'un point de départ, d'un élément déclencheur, préalable à une étude de faisabilité. La plupart des acteurs institutionnels poussent à la

réalisation. L'enjeu est de trouver les arguments pour les travaux soient réalisés bien avant 2032 ».

## Conclusions d'ici fin 2013

Alain Couzinier, ancien directeur adjoint du Conseil général des Pyrénées-Atlantiques et responsable du bureau d'études ADC Conseils, a été chargé de réaliser cette enquête, depuis septembre 2012. « Les conclusions seront connues d'ici cette fin d'année et seront remises à tous les institutionnels ». Interrogations d'usagers, rencontres avec des responsables socio-économiques, exploitation de bases de données autour du trafic

## Question d'équilibre

Parmi les arguments avancés par les défenseurs du projet, ce diffuseur doit aussi permettre d'équilibrer le développement du territoire, entre l'Est et l'Ouest de Pau. « Cet équilibre passe par la création de ce diffuseur. L'intérêt économique de ce projet est fort. Le diffuseur générera un gisement important, en matière d'emplois et d'activités ».

Il faut dire que tout ce secteur situé au Nord-Est de Pau reste à aménager et qu'un diffuseur constitue un point de départ. Morlaàs, Buros, Pau, Idrion, Bizanos sont autant de communes qui se-

signée entre l'État et ASF n'est pas forcément très limpide sur cette question du financement » souligne Alain Couzinier.

Autant dire que passé la décision technique de la création du diffuseur, il faudra très certainement faire un tour de table financier. Des négociations très probables, d'autant plus que ce sont les acteurs locaux qui sont demandeurs de l'avancement du calendrier. Dans ces négociations, les locaux, et notamment le Département, tiennent un atout de poids dans leur manche : la possibilité de céder à ASF la D1, entre Sames et Bayonne, en échange de la réalisation et/ou du financement. Une décision politique qu'il faudra suivre.



L'enjeu est de désengorger la rocade au nord de Pau.

autoroutier ou des diverses routes départementales... l'objectif est d'analyser le trafic et l'évolution du trafic afin de vérifier le sentiment général autour de la nécessité de créer ce diffuseur de Morlaàs. « Dans notre approche, nous veillons à faire attention entre l'objectif et le subjectif. L'étude enquête se traduit par des comptages de la circulation, des croisements avec d'anciennes enquêtes, l'analyse des entrées des véhicules légers et poids lourds à Soumoulou ou Pau Centre. Toutes ces données permettront d'éditer un document qui prouvera ou non, qu'il est opportun de réaliser ce diffuseur. Les premiers retours tendent à confirmer le sentiment général qu'il est indispensable de réaliser ce diffuseur avant 2032. Ma ligne de conduite dans ce dossier est de dissocier l'objectif du financement » confie Michel Couzinier.

raient impactées par le diffuseur. « Il est donc important pour chacun d'entre nous de savoir si nous nous basons sur le diffuseur, de savoir où il est positionné est exactement, de donner une échéance de réalisation car tout l'aménagement de ce secteur en dépend, notamment le réseau ferroviaire ». Et Dino Forté de soutenir une sortie de ce diffuseur côté Morlaàs. « Sinon cela n'aurait aucun intérêt et la route de Morlaàs resterait pénalisée ! » affirme-t-il.

## La question du financement

« Pour créer un diffuseur, il faut compter 10 à 12 millions d'euros » indique Alain Couzinier. Si à l'heure actuelle tout le monde s'accorde pour dire qu'il faut le diffuseur, le plus grand flou artistique règne sur la question du financement. « La convention

## Côté planning

« Il faudrait qu'au premier semestre 2013, nous puissions traduire tous les éléments issus de l'étude, sur un document d'orientation. L'objectif est que ce diffuseur soit réalisé dans les 5 ans à venir. Il faut être ambitieux ».

Quoi qu'il en soit, nul doute que toutes les énergies seront nécessaires pour avancer rapidement dans ce dossier. Ce qui fait dire à Dino Forté que « l'on attaque un marathon... il va falloir avoir du souffle ! ».

## Quid des réserves foncières ?

Sur le Plan Local d'Urbanisme de Morlaàs, une réserve foncière de 3 hectares est mentionnée depuis 2005. Ce sont les terrains situés le long de l'A64, derrière le Pau Hunt. De l'autre côté de l'autoroute à Pau, les réserves foncières existent aussi, que ce soit derrière la zone d'activités Europa ou un peu plus loin le long du Cami Salié en direction de Sendets, notamment avec le site de l'ancien cimetière de Pau.

# Quand BAP planche sur les actions à venir

Trente-cinq membres du bureau et des commissions de BAP se sont retrouvés récemment chez leur président, au Domaine du Cinquau à Artiguelouve pour une journée de travail studieuse, animée et fructueuse tant sur le plan des idées que sur celui des projets. Le président Pierre Saubot souhaitait qu'une réflexion fût menée sur la stratégie à développer par l'association dans le futur. À partir des expériences de lobbying menées depuis 2000 pour faire avancer les opérations d'infrastructures propres à désenclaver le Béarn et des éléments d'informations plus nouveaux, les dirigeants de BAP ont défini les grandes lignes de leurs actions à venir et fixé, dans cette perspective, les moyens à mettre en œuvre. Pour BAP, les préoccupations majeures sont la réalisation de la nouvelle route Lescar-Oloron et le choix d'une desserte du Béarn et de la Bigorre par la LGV (Mont-de-Marsan-Pau). Cependant BAP ne reste pas indifférente aux autres dossiers auxquels ses commissions travaillent : la création d'un diffuseur sur l'A64 à Morlaàs-Berlanne, l'avenir de l'aéroport Pau-Pyrénées et, bien sûr la sécurisation de la RN 134 entre le Somport et Gan, ainsi que la ligne ferroviaire Pau-Canfranc - Saragosse et son corollaire la TCP.



## Les raisons d'être de BAP

### OBJECTIFS:

- Dynamiser le développement économique, social et transfrontalier du Béarn et du Bassin de l'Adour et donc créer des emplois dans l'Industrie et les services.
- Appliquer les théories du développement durable sous tous les aspects, environnemental, économique et social.
- Sauvegarder l'environnement, mettre en valeur le patrimoine, assurer la promotion touristique.
- Améliorer la sécurité des personnes.

### MOYENS:

- Obtenir le désenclavement par la réalisation et l'amélioration d'infrastructures adaptées et modernes.
- Intervenir régulièrement auprès des décideurs locaux, nationaux et européens et les rencontrer.
- Faire appel à l'intelligence, à l'imagination et au sens de l'intérêt général de toutes les personnes concernées.
- Sensibiliser les usagers.
- Tenir compte des intérêts des riverains dans la mesure du possible et évaluer les préjudices inévitables.

### MÉTHODES:

- Diffuser des bulletins d'information, des flash-info informatiques, animer le site internet.
- Évaluer les réalisations récentes pour en connaître l'impact réel.
- Être à l'écoute de tous sur les projets, petits, moyens, grands et dialoguer.
- Rechercher la vérité. Obtenir le consensus dans le cadre d'une vision globale.

### CERTITUDES:

Nous préparerons un bon avenir pour nos enfants et les générations futures si nous sommes unis et parlons d'une même voix. Notre principale raison d'exister, c'est de dire tout haut ce que la grande majorité pense tout bas.

### > Contacts

Depuis son élection à la tête de BAP Pierre Saubot, généralement accompagné d'un membre du bureau, multiplie les contacts avec les élus et hommes politiques de la région de toutes tendances, les décideurs économiques et administratifs et des responsables de la société civile, jusques et y compris des personnes ne partageant pas nécessairement les mêmes idées que BAP. « Tous ces contacts, explique-t-il, me permettent de mieux comprendre toutes les situations et de faire valoir les points de vue de notre association ». Dernier contact : le préfet de région. Futur rendez-vous : Alain Rousset.

### > Nouveau : une commission Air

BAP avait jusqu'à présent trois commissions : Routes, Ferroviaire et Communication. Une quatrième vient de naître, approuvée par le Conseil d'administration : la commission Air qui se propose de se pencher sur tous les problèmes aéroportuaires des Pays de l'Adour. Son animateur est Jean Tuquet. La première réunion s'est tenue le 12 décembre 2012. Les personnes intéressées par ces questions peuvent s'adresser au secrétariat de BAP ou à l'intéressé (jean.tuquetbarbe@neuf.fr).

### > À 65 : ça roule !

À ceux qui doutent encore de l'intérêt de l'A65, nous leur conseillons d'emprunter l'autoroute par exemple un dimanche soir. Le 11 novembre - fin des vacances il est vrai - on se serait cru sur l'A64 tant le trafic y était dense et fourni. Comme quoi il ne faut pas désespérer. Un peu de patience, que diable !

### > Nécrologie

#### Léon Contou-Carrère

Membre de la première équipe de BAP, fin connaisseur des projets d'infrastructures de la vallée d'Aspe où il avait eu des responsabilités à la DDE, ardent défenseur du tunnel du Somport, Léon Contou-Carrère nous a quittés à Oloron où il s'était retiré. BAP lui doit beaucoup. La commission Haut-Béarn a bénéficié pendant longtemps de ses connaissances techniques et de sa clairvoyance, de la cordialité qu'il inspirait à tous. Marcel Amont était un de ses amis. Nous prions sa famille de croire à nos sentiments d'amicale sympathie.

#### Robert Candebat

Ancien cadre de la SNCF, Robert Candebat est décédé brutalement à l'âge de 84 ans en faisant du vélo, discipline qu'il exerçait avec passion. BAP avait fait appel à lui en raison de sa grande expérience des problématiques ferroviaires de notre région. Il intervenait, en qualité d'expert du rail et se déclarait fervent défenseur de la réouverture de la ligne Pau-Canfranc. C'était de surcroît un homme chaleureux. Nous le regretterons vivement. Nous présentons nos condoléances à son épouse et à sa famille.

# « Les acteurs du territoire doivent s'unir »

Tour d'horizon des sujets d'actualité avec Martine Lignières-Cassou, députée-maire de Pau et présidente de la Communauté d'Agglomération de Pau.

**Le Ministère des Transports pourrait remettre en cause certains projets de Ligne à Grande Vitesse, et notamment la desserte du Béarn. Que comptez-vous faire, dès maintenant, pour que le barreau Mont-de-Marsan/Pau soit inclus dans le GPSO ?**

Nous devons raisonner non pas en terme de tracé mais en terme de temps de parcours. Notre objectif n'a pas changé et nous continuons à le défendre : il s'agit de placer Pau à 1h de Bordeaux et à 3h de Paris, Tarbes à 1h30 de Bordeaux et 3h30 de Paris.

Parvenir à rattacher le projet Béarn Bigorre dans les grands projets du Sud Ouest est une solution intéressante. Pour que la LGV arrive à Pau, il faut qu'elle parvienne au sud de Bordeaux, nous devons donc nous engager pour la réalisation de GPSO et réussir à accrocher la desserte Béarn Bigorre à ce calendrier.

La LGV est un dossier vital pour notre territoire. Notre territoire a besoin d'être désenclavé et malgré les difficultés budgétaires j'espère que c'est bien cette dimension d'aménagement du territoire qui prévaudra. Une commission nationale d'évaluation des projets d'infrastructures contenue dans le schéma national des infrastructures de transport a été mise en place par le gouvernement. Nous allons suivre de près ces travaux et rencontrer les membres de cette commission pour promouvoir le projet de desserte du Béarn et de la Bigorre.

Dans l'immédiat, nous devons obtenir de Réseau Ferré de France qu'il saisisse la commission nationale du débat public sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre, pour cela il faut le feu vert de l'État. Je dois rencontrer le cabinet du ministre des transports ainsi que la présidence de RFF.

Encore une fois, seule une démarche collective nous permettra de parvenir à obtenir la desserte LGV de notre territoire. Nous devons nous unir et parler d'une seule voix pour parvenir collectivement à peser. Les acteurs du territoire doivent s'unir ; je pren-

drai très prochainement de nouvelles initiatives dans ce sens.

**Le projet de liaison routière Lescar-Oloron n'avance guère alors qu'il s'agit bien d'une priorité pour notre territoire. Quelle est votre position ?**

Ma position sur la liaison routière Pau-Oloron n'a pas changé. Le désenclavement du Bassin d'Oloron par une liaison fiable et sécurisée ne pourra être mis en œuvre qu'au moyen de solutions respectueuses de l'environnement et des populations concernées. L'agglomération de Pau Pyrénées a intégré le syndicat mixte d'étude sur la liaison Pau Oloron mais ne s'est pas engagée au financement d'une voie nouvelle.



Photo DR

**Martine Lignières-Cassou.**

Sur le tracé d'une voie nouvelle, je suis solidaire des préoccupations des Arbusiens exprimées par leur maire. 250 hectares de la commune d'Arbus - et 40 hectares de la commune de Poey de Lescar - sont gelés en vue de la réalisation d'une voie nouvelle entre Pau et Oloron. La moitié de ces terrains sur Arbus sont gelés depuis près de 20 ans. Cela crée une situation préjudiciable. Le tracé de la voie nouvelle qui traverserait le village d'Arbus est inacceptable. Le gel des terres auquel il a été procédé en vue de cette traversée doit être levé (1).

**Êtes-vous favorable à la modernisation de la RN 134 jusqu'au tunnel du Somport ?**

La sécurisation de la RN 134 est un impératif. La dangerosité et les nuisances pour les usagers et riverains relèvent d'un problème de

santé publique. J'ai reçu dernièrement le collectif pour la RN 134 Pau-Somport. Ce collectif regroupe des maires, des usagers des riverains, de cette voie qui éprouvent un sentiment d'impuissance face à l'absence de visibilité sur les travaux à venir.

Ce collectif sollicite l'organisation d'une table ronde entre le Conseil Général des Pyrénées Atlantiques et l'État au sujet de la sécurisation et des déviations et je leur ai apporté mon appui dans cette démarche.

**Les difficultés de circulation aux heures de pointe sur la rocade du grand Pau, ne justifient-elles pas qu'on se préoccupe de faire réaliser par les ASF un échangeur sur l'A64 à Berlanne ?**

Je suis bien entendu favorable à la réalisation rapide d'une entrée-sortie d'autoroute supplémentaire à hauteur de Morlaàs-Berlanne. Cela permettrait de mieux irriguer le territoire y compris les zones d'activités voisines. Nous devons aussi encourager le covoiturage aux entrées et sorties d'autoroute.

La démarche des contrats d'axe ferroviaire menée par la Région Aquitaine, qui permettra à terme sur le cadencement des liaisons ferroviaire Puyôo-Coarraze et Oloron-Pau, facilitera les déplacements en train plutôt qu'en voiture entre les principaux pôles urbains du Béarn et devrait ainsi soulager les axes routiers.

**Le trafic aérien à l'aéroport de Pau-Pyrénées est sérieusement concurrencé par Tarbes et Biarritz, notamment dans le domaine des liaisons lowcost. Que pensez-vous de la création d'une plateforme aéroportuaire réunissant les aéroports de Pau et de Tarbes-Lourdes ?**

L'aéroport de Pau est un outil indispensable pour l'attractivité et de développement économique du territoire. En perte de vitesse, il doit être redynamisé et cela passe par l'ouverture de nouvelles lignes low cost notamment. Les collectivités territoriales du Grand Pau sont prêtes à s'engager pour aller plus loin dans la

prospection de ces lignes. Nous devons attirer de la concurrence afin, notamment, de faire baisser les prix actuels pratiqués par Air France pour la liaison Pau-Paris, souvent prohibitifs.

Le Conseil général s'est engagé dans une démarche de rapprochement des aéroports de Pau et de Biarritz avec la création d'une structure commune qui permettrait de démarcher ces low cost. Cette démarche au niveau départemental a du sens, elle doit être menée à son terme. Peu importe la forme juridique que prendrait cette structure : nous avons besoin d'une stratégie d'attractivité de notre territoire pour attirer des voyageurs. Je pense notamment à la vente de produits touristiques clé en main, par exemple du transport aérien au séjour en station de ski.

Nous avons intérêt à jouer groupés à l'échelle du piémont Pyrénées et à renforcer les liens avec nos voisins bigourdans c'est valable dans toutes les dimensions y compris les infrastructures. La proximité des aéroports de Pau et de Tarbes doit nous amener à envisager des coopérations : il y a des complémentarités à trouver entre les deux plateformes et sans doute une stratégie commune à adopter. Ces questions, nous devons nous les poser alors que se profile en 2015 le renouvellement de la délégation de service public. Elles seront au cœur du choix du délégataire.

**(1) : La nouvelle route projetée ne passe pas dans le village d'Arbus mais dans une zone non urbanisée de la commune entre Arbus et Artiguelouve. Pour BAP, le projet consiste à désenclaver Oloron mais aussi à délester la route actuelle (RN 134).**

**Retrouvez les actions réalisées par BAP sur le site internet : [www.bap-europe.com](http://www.bap-europe.com) et la page facebook : [www.facebook.com/Olorondirect](http://www.facebook.com/Olorondirect)**