



CONTOURNEMENT À 2 VOIES D'OLORON SAINTE MARIE *ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE*

Contribution de l'association Béarn Adour Pyrénées
Février 2007

SOMMAIRE

Perte de temps et nuisances	4
Sécurité, fluidité, développement	4
Les arguments de BAP en faveur du projet	5
Deux cas particuliers à Gurmençon et Soeix	6
Annexe 1 : Présentation de l'association	8
Le Conseil d'administration	8
Les membres du Bureau de Béarn Adour Pyrénées	9
Annexe 2 : Carte des aménagements routiers entre Pau et le Tunnel du Somport – DRE Aquitaine – Août 2005	10
Annexe 3 : Carte détaillée du contournement d'Oloron-Sainte-Marie	11

Depuis près de sept ans maintenant, BEARN ADOUR PYRENEES « Nos Chemins pour l'Europe », association loi 1901, forte des près de cinq cents adhérents, dont plus de cent entreprises et décideurs socioéconomiques, œuvre pour la promotion des infrastructures de transport, sans exclusive, dont l'indigence handicapé lourdement l'Aquitaine et particulièrement le Béarn et les Pays de l'Adour où elles font cruellement défaut par leurs insuffisances.

Dotée de cinq commissions d'études, BAP a multiplié les contacts avec les décideurs institutionnels et politiques au sens large de terme ainsi qu'avec les départements voisins, lorsqu'ils ont bien voulu l'accepter. Sans esprit polémique, nous avons toujours privilégié l'intérêt général avant les intérêts particuliers avec un souci constant d'objectivité.

Le suivi des différents projets ayant une bonne crédibilité et une certaine consistance, ferroviaires - TGV Sud Europe Atlantique, Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne, Traversée centrale des Pyrénées au moyen d'un tunnel à basse altitude, accessoirement réhabilitation de la ligne Pau-Canfranc si elle se révèle indispensable et rentable -, maritimes (autoroutes de la mer) nous ont montré que leurs réalisations opérationnelles se situeraient bien après 2015 jusqu'après 2030 !

Seule la route, dans l'immédiat, peut offrir une solution à notre nécessaire désenclavement. Et tout particulièrement les réalisations d'une liaison rapide et sûre :

- D'une part, entre PAU et sa métropole régionale BORDEAUX, liaison autoroutière ici dont le projet a donné lieu en décembre 2006 à un décret du Premier ministre à la suite de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique conduite au printemps dernier,
- D'autre part, entre Pau et le tunnel du Somport, via Oloron-Sainte-Marie, liaison dont une petite partie seulement de la modernisation a fait l'objet d'une exécution en vallée d'Aspe

Avant tout réaliste et pragmatique, notre association se réjouit de voir, qu'après de fâcheuses pertes de temps, le projet de la déviation d'Oloron qui est indissociable de la liaison Pau-Somport est enfin sur la bonne voie.

C'est pourquoi, par un acte mûrement réfléchi et raisonné, nous avons décidé de participer, à notre place, à cette enquête et de faire part de nos réflexions sur le sujet à la Commission d'enquête.

Il va sans dire que, autant que tout autre, nous sommes soucieux que notre région ne soit pas saccagée et qu'y soient préservés tous nos patrimoines, mais nous ne saurions laisser la place à des arguties virtuelles ou idéologiques

Perte de temps et nuisances

Quand on jette un coup d'œil à la carte routière du Sud Ouest, on observe qu'Oloron-Sainte-Marie est la seule ville moyenne de toute la grande région à ne pas bénéficier de la moindre déviation. Tarbes, Lourdes, Bayonne, Auch, Mont-de-Marsan, Dax, Agen, Marmande, Orthez, sont toutes contournées, soit par une autoroute, soit par une rocade.

A Oloron, rien de tout cela. Les usagers de la route qui doivent transiter par cette ville, quelle que soit leur destination, n'ont d'autre choix que d'emprunter les rues certes sympathiques du centre ville, mais inadaptées à une circulation dense ou de prendre, comme le font les chauffeurs routiers, un cheminement complexe pour aller par exemple de Pau à la vallée d'Aspe.

Bref, « traverser Oloron, c'est galère ! », vous diront tous les conducteurs d'automobiles ou de camions. En temps normal, il faut un bon quart d'heure pour franchir l'obstacle, plus certains jours ou à certaines heures. Galère pour les automobilistes et les routiers. Galère pour les riverains qui voient défiler sous leurs fenêtres des voitures et surtout des poids lourds indésirables. Situation qui a pour corollaire, côté désagréments, les risques d'accidents, les nuisances sonores et les pollutions engendrées par les gaz d'échappement dont la production est évidemment multipliée par les bouchons et les feux de circulation. Bonjour le CO² !

Le remède à cette situation anachronique, ce sont donc les voies de contournement. Une est en voie de réalisation au nord : c'est la déviation dite de Gabarn, partant de ce lieu-dit sur la RN 134 à l'est de l'Oloron au Pont Laclau et permettant d'éviter la rue Jéliotte. C'est le Département qui en est le maître d'ouvrage.

L'autre déviation, celle qui nous intéresse plus particulièrement aujourd'hui, est le contournement de la ville à l'est, partant là encore du lieu-dit Gabarn sur la RN 134 et rejoignant Gurmençon au sud et de là, la vallée d'Aspe. L'opération, ici, est du ressort de l'Etat qui a conservé dans son patrimoine quelques itinéraires comme la RN 134 entre Pau et le Somport.

Sécurité, fluidité, développement

Cette opération est sans doute particulière, mais en fait, elle s'inscrit dans un schéma plus global, le schéma directeur national des routes, datant du 1^{er} avril 1992 qui détermine l'utilité du projet de la liaison Pau-le Somport et au-delà son insertion dans le projet plus global de la liaison Bordeaux-Saragosse.

Le maître d'ouvrage – l'Etat, c'est-à-dire la direction des Routes au ministère de l'Équipement et des Transports – prend le soin de spécifier comme nous avons pu le noter en consultant les documents de l'enquête – que cette voie de contournement Gabarn-Gurmençon est conçue « *pour éviter la zone urbaine d'Oloron dans des conditions de sécurité et de fluidité* » ; qu'elle favorisera le développement économique de la région– ce qui n'est pas douteux – ; qu'« *elle favorisera également le développement et l'accessibilité à la vallée d'Aspe* » – c'est évident – et enfin qu'« *elle se prêtera aux échanges interrégionaux entre le bassin de l'Ebre et le bassin Adour-Garonne* ». C'est certain, mais encore fallait-il le souligner, ce à quoi les Aragonais seront sensibles...eux qui attendent depuis belle lurette qu'on leur ouvre un peu mieux les portes à travers les Pyrénées.

Autant d'arguments que nous approuvons en faveur de cette déviation « Gabarn-Gurmençon » qui donne lieu à deux enquêtes préalables, l'une à la déclaration d'utilité publique du contournement d'Oloron par la RN 134 et son classement dans la voirie nationale, l'autre à la mise en compatibilité de documents d'urbanisme (plans locaux d'urbanisme ou plans d'occupation des sols).

Notre association s'est mobilisée pour dire « oui » avec force au projet comme elle l'a fait l'année dernière à l'occasion de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A65 Langon-Pau.

Les arguments de BAP en faveur du projet

Voici, en résumé, les arguments qui sont ceux de BAP et qui militent très fortement pour la réalisation de la déviation d'Oloron.

- ❑ Le déplacement extra-muros d'un trafic très important de voitures et de poids lourds circulant sur la RN 134 contraints de transiter par les rues inadaptées du centre d'Oloron pour aller à Pau ou réciproquement en vallée d'Aspe, la déviation Gabarn-Pont-Laclau participant de son côté à l'amélioration du transit en direction de Bayonne, de la vallée du Barétous ou de Monein.,
- ❑ La suppression des nuisances, qu'elles soient sonores et atmosphériques, dont les riverains d'Oloron se plaignent à juste raison à l'heure actuelle
- ❑ La diminution du risque d'accidents dans l'agglomération
- ❑ Un gain de temps assez considérable pour les véhicules en transit. On estime qu'un bon quart d'heure sera gagné par tous les automobiles et poids lourds venant par exemple de Pau et se rendant en vallée d'Aspe
- ❑ Un confort de conduite et plus de sécurité pour les mêmes véhicules en transit

- ❑ Le désenclavement de l'agglomération oloronaise et plus généralement du Haut-Béarn. Depuis trop longtemps cette région est isolée et ne peut concevoir son développement dans l'avenir sans une amélioration de ses infrastructures de communication
- ❑ Cette déviation qui se connectera à la fois sur la nouvelle liaison Pau-Oloron au nord et sur la déviation de Gurmençon et d'Asasp au sud contribuera largement à améliorer la desserte de la vallée d'Aspe - qui en a bien besoin - et devrait en tirer profit., notamment sur le plan touristique.
- ❑ Le contournement d'Oloron est également très attendu des Aragonais qui s'impatientent à juste titre depuis plusieurs années de ne pas pouvoir mieux communiquer avec le Béarn et l'Aquitaine.

Deux cas particuliers à Gurmençon et Soeix

Deux variantes de la déviation d'Oloron ont été étudiées par le maître d'ouvrage à l'endroit où la déviation arrive à Gurmençon :

- ❑ L'une, appelée variante courte, longue de 3200 m, d'un coût de 32 M€, fait arriver la déviation directement sur le rond-point de la porte d'Aspe, au nord de la commune de Gurmençon. Les usagers souhaitant se rendre en vallée d'Aspe empruntent alors, à ce même giratoire, la déviation de Gurmençon-Asasp qui y est connectée et qui, elle, a été déclarée d'utilité publique en 2001 et confirmée en 2003. Cette variante a suscité, localement, certaines oppositions.
- ❑ L'autre, appelée variante longue, (3590 m) et d'un coût plus élevé (35M€) mais d'un moindre impact environnemental, consiste à faire passer la déviation sous la voie ferrée Oloron-Canfranc ainsi que sous la RN 134 et la RD 55 pour rejoindre un rond point à réaliser à partir duquel partira la déviation Gurmençon-Asasp. De ce rond-point partira un barreau de raccordement jusqu'au rond point d'Aspe, permettant de gagner Gurmençon ou Bidos et le sud d'Oloron.

BAP souscrit à cette dernière variante que propose le maître d'ouvrage à l'occasion de l'enquête en considérant, comme il est dit sur le document d'enquête, « qu'elle semble constituer le meilleur compromis entre les besoins à satisfaire et les contraintes environnementales et économiques ».

Ce qui est certain, c'est que le gros du trafic entre Pau et la vallée d'Aspe (11320 véhicules/jour dont 5% de poids lourds (chiffres 2004) empruntera cette déviation et que le trafic existant entre le lieu-dit Gabarn et la route de Bayonne passera lui par la déviation Gabarn-Pont-Laclau qui absorbera, une fois cet ouvrage terminé (il le sera bien avant la déviation Gabarn-Gurmençon, les travaux ayant déjà débuté), 6200 véhicules/jour dont 13% de poids lourds.

Ne restera donc sur la RD 55 que le trafic constitué par les véhicules venant de la vallée d'Aspe et allant vers Bayonne. Les estimations réalisées par les services de l'Etat montrent qu'il sera allégé pratiquement des deux tiers concernant les camions puisque le trafic devrait passer de 8150 véhicules/jour aujourd'hui, dont 12% de poids lourds, à 7600 véhicules/jour dont seulement 4% de camions lorsque la déviation sera ouverte.

BAP, suivant en cela un souhait exprimé par sa commission du Haut-Béarn, ne verrait enfin aucun inconvénient, au contraire, à ce qu'une entrée et une sortie soient prévues au niveau du quartier de Soeix. Cette communication directe avec la déviation correspond en effet à un besoin réel pour les raisons suivantes:

- une meilleure communication pour tous les usagers voulant se rendre dans le sud d'Oloron et à Lurbe-Saint-Christau. Cela enlèverait en outre du trafic à la porte d'Aspe à Gurmençon
- un accès direct à la base nautique, au futur terrain de golf et à divers lotissements en projet.

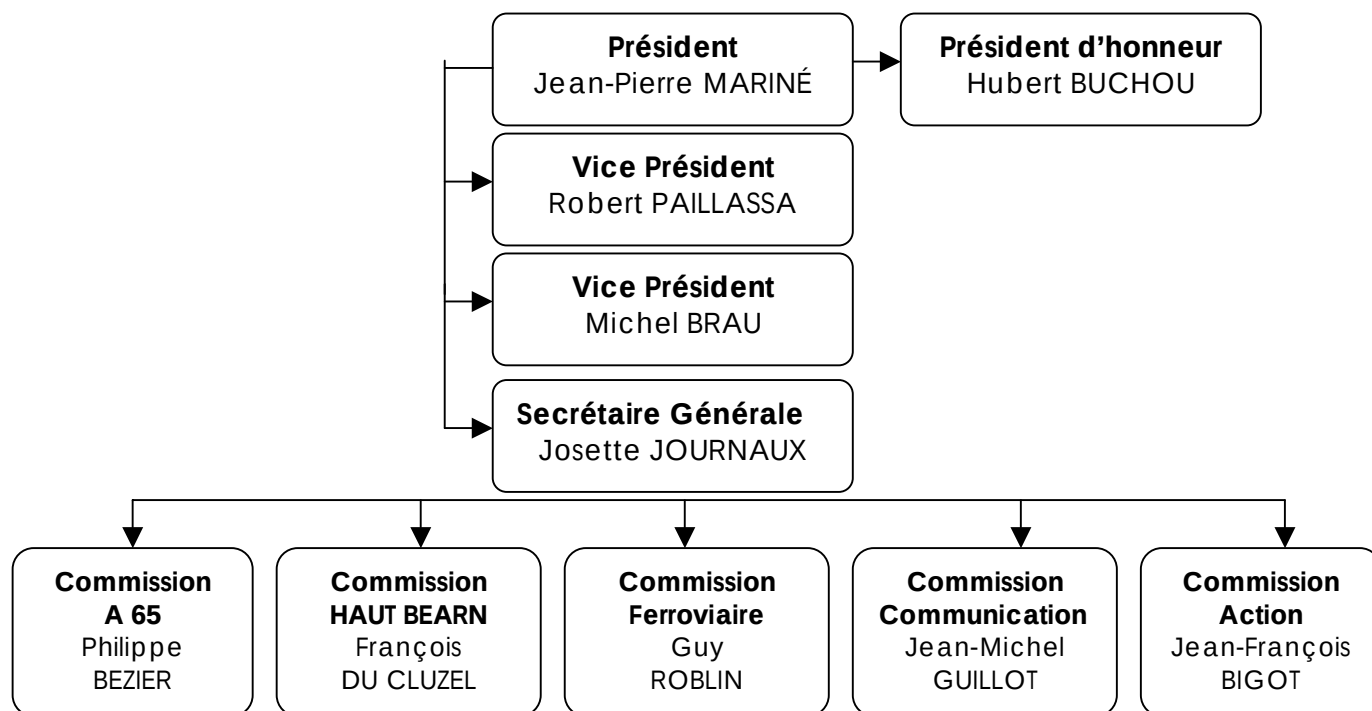
BAP souhaite donc que cette disposition particulière, qui ne figure pas dans le projet soumis à l'enquête, soit étudiée par le maître d'ouvrage.

Annexe 1 : Présentation de l'association

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (MARS 2006) :

Michel BARON	ancien président départemental du syndicat CFE-CGC - Pau
Philippe BÉZIER	ancien directeur général de LINDT - Oloron
Jean-François BIGOT	gérant Atout Négociation
Jean-Jacques BOISSEROLLE	Président de l'Union départementale CFTC, Vice-Président de l'Union Régionale CFTC
Alain BOY	représentant la Chambre de Métiers des Pyrénées Atlantiques, Garagiste - Oloron
Michel BRAU	Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Pau Béarn
André BROUDEUR	VP Industrial Strategy - MESSIER DOWTY Paris, ancien directeur de MESSIER DOWTY - Oloron
Pierre DAVEZIES	Ancien Directeur de la Chambre d'Agriculture des P.A., Maire de Navaille Angos
Philippe DEHECQ	représentant l'Association Béarn Bigorre Aragon Navarre, Directeur de la Prévention routière
Didier DOMINGUE	représentant l'Automobile Club Basco-Béarnais, Chef d'entreprise Domingue S.A.
François DOUMECQ	Président départemental du syndicat CFE-CGC – Pau, membre du Conseil Economique et Social de la Région Aquitaine
François du CLUZEL	ingénieur honoraire Pont-à-Mousson - Oloron
Marianne DUCAMP	consultant marketing industriel - Pau
Jean-Michel GUILLOT	journaliste honoraire, ancien chef départemental de Sud-Ouest - Pau
Maryse FOURCADE	représentante UD CFTC - Pau
Charles HOURS	viticulteur à MONEIN
François HUN	représentant l'UIS-CFDT du Béarn
Gérard JAIME	expert comptable Audit Sud Conseil - Pau
Josette JOURNAUX	ancien Directeur Gestion Privée Béarn-Landes - Crédit Lyonnais
Henri LABOURDETTE	retraité Cadre commercial agrofouritures
Pierre LAGUILHON	PDG des Etablissements Pierre Laguilhon
Jean-Michel LAMAISSON	architecte urbaniste - Pau
Hilaire LAPORTE	président du Groupement des Transporteurs routiers du Béarn
Jean LASSALLE	Député-Maire de LOURDIOS, conseiller Général du canton d'Accous
Jean-Pierre MARINÉ	horticulteur - St Laurent Bretagne, ancien Président de la FDSEA
Marcel MIRANDE	président de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées Atlantiques
Lucien MURAT	ancien expert immobilier - Pau
Robert PAILLASSA	ingénieur, ancien directeur de la technopole Hélioparc
Philippe OSINIRI	Retraité Messier Dowty - Oloron
Maïté POTIN	Présidente du Conseil de Développement du Haut Béarn, responsable filière à la Chambre d'Agriculture des P.A.
René ROSE	Maire de Borce et Président de la Communauté de Communes Vallée d'Aspe
Pierre SAUBOT	ingénieur-vigneron, Président de Saragosse 2008
Hervé TURPIN	conseiller Commerce – CCI Pau Béarn
Jérôme VINCHE	représentant le Centre des Jeunes Dirigeants

LES MEMBRES DU BUREAU DE BÉARN ADOUR PYRÉNÉES



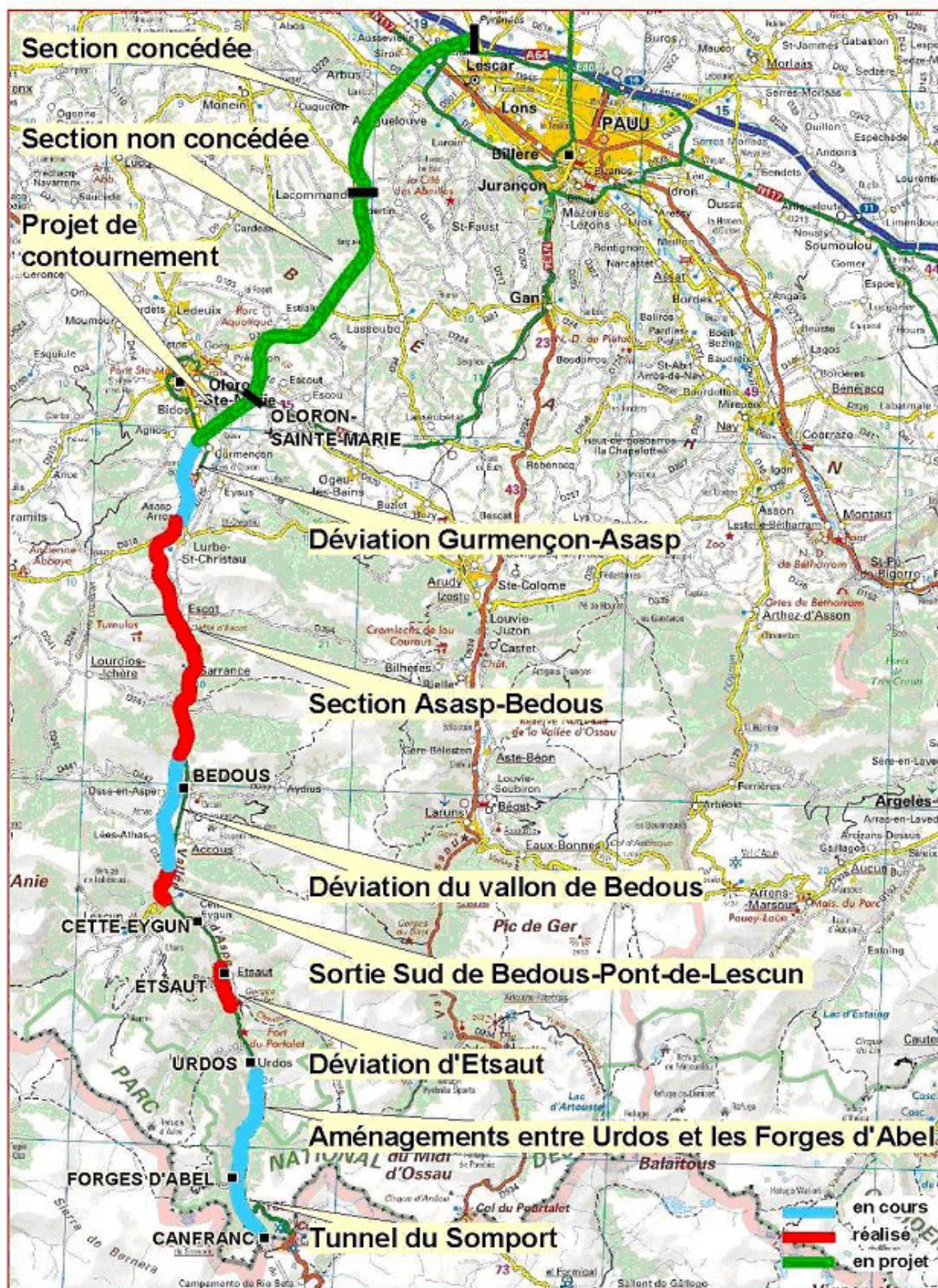
Une équipe de bénévoles assistée par une permanente : Sandrine TARIS

**SITE INTERNET
DE BEARN ADOUR PYRENEES**

www.bap-europe.com

Annexe 2 : Carte des aménagements routiers entre Pau et le Tunnel du Somport – DRE Aquitaine – Août 2005

Aménagements Pau-frontière espagnole



Annexe 3 : Carte détaillée du contournement d'Oloron-Sainte-Marie

