

LE TUNNEL DU SOMPORT, LA VERTE VALLEE D'ASPE ET L'OURS BRUN

ou les bénéfices d'une controverse sur le débat public

Au début des années 90⁴⁴, le col du Somport apparaît dans la presse sous des titres alléchants : « Somport, la lutte continue », « Somport, le tunnel de la discorde », « la RN 134 aura-t-elle la peau des ours ? », « Vallée d'Aspe : les bétonneurs sont de retour », etc. Ce débat, des plus passionnés, concerne un projet d'aménagement de la vallée d'Aspe, mis en œuvre par le ministère de l'Équipement, la reconstruction de la route nationale 134 et le percement d'un tunnel au niveau du col du Somport.

L'histoire du tunnel du Somport illustre tous les hiatus qui peuvent naître entre la réalité d'une route (un tracé net et précis) et son processus de construction, alors que se cherche un terrain d'entente entre des groupes professionnels et associatifs porteurs de conceptions et d'objectifs très différents. La controverse autour du Somport illustre les processus de constitution et d'organisation de collectif autour d'une question environnementale ; elle permet également de suivre et de comprendre comment s'élaborent les argumentations qui visent à construire et à orienter le débat.

On présentera tout d'abord le contexte et l'évolution globale du projet, puis on décrira plus en détails deux points particuliers de la controverse : (1) l'ours et

⁴⁴ Après une enquête de quelques mois (sur place et depuis Paris), un mémoire a été rédigé en février 1994. La synthèse présentée ici en reprend l'argumentation, de manière non rétrospective.

La vallée d'Aspe



(2) le développement économique de la vallée. Ces deux développements nous permettront d'illustrer les points de friction qui apparaissent entre les deux composantes principales du concept de développement durable : la préservation des écosystèmes et la satisfaction des besoins économiques.

I. GENÈSE ET PREMIERS DÉVELOPPEMENTS

La vallée d'Aspe est l'une des vallées du Béarn, adossée aux Pyrénées au sud et reliée à Pau, au nord. Au fond de la vallée, très encaissée, la RN 134 longe le Gave d'Aspe et traverse la frontière au col du Somport pour rejoindre la ville espagnole de Canfranc. L'activité essentielle est l'agriculture de montagne. La région est durement frappée par l'exode rural, mais est très appréciée des touristes du fait du cadre sauvage exceptionnel qu'elle offre. Cette zone est de plus très appréciée des naturalistes qui peuvent trouver là les derniers spécimens d'ours bruns des Pyrénées vivant en France.

L'origine du projet tient au désir des élus de désenclaver la vallée d'Aspe, afin de faire redémarrer l'activité et de recréer un véritable tissu socio-économique. L'entrée de l'Espagne dans la CEE en 1986 fait naître une pression supplémentaire : la vallée représente un axe de communication qui, une fois développé, pourrait permettre de désengorger les grands axes côtiers : Perthus et Hendaye. En 1988, un projet propose le percement d'un tunnel permettant d'éviter le passage du col et des travaux d'aménagement de la Nationale 134. Une décision finale est prise en septembre 1990 à l'issue de négociations bilatérales. La voie du Somport est inscrite au rang d'axe européen prioritaire : l'axe E7. La procédure préalable au projet est lancée. Pour un tel aménagement, il est prévu une enquête publique. Celle-ci débute en septembre 1990. Les habitants se montrent en grande majorité très favorables au projet. Eux aussi attendent beaucoup des retombées économiques. L'enquête est donc positive et le dossier n'attend plus qu'une validation officielle.

PREMIERS OPPOSANTS : DE « L'INDIEN » AUX ASSOCIATIONS

A cette époque, il semble qu'il n'y ait aucune opposition franche dans la vallée. Seul, un personnage, « l'Indien » se démarque de l'opinion générale : Eric Pététin, un ancien élève de Science-Po, écologiste originaire de Bordeaux, est à la fois la personne la plus représentative et la moins légitime de la vallée. Cet Aspois d'adoption est installé depuis « seulement » 15 ans. Passionné par la vallée, il habite une petite maison isolée « la Goutte d'Eau » où il héberge quelques jeunes gens un peu marginaux. Il s'oppose d'emblée au projet, synonyme de progrès aveugle, et de capitalisme :

« Moi, j'appelle ça la religion de l'économie. On est en train de détruire toutes nos ressources, en construisant tous ces TGV, toutes ces autoroutes, ces centrales nucléaires, avec ces industries qui donne tous ces projets dont on n'a aucun besoin.

Le système est devenu fou ! ».

Avec une poignée de ses compagnons, il crée le CSAVA (Comité pour la Sauvegarde de la Vie dans la Vallée d'Aspe) et organise de nombreuses manifestations, sans trouver beaucoup d'échos dans le reste de la population locale.

En août 1991, la DUP⁴⁵ est approuvée. La DDE⁴⁶ procède à des premiers terrassements. On abat des arbres, les premiers tirs à l'explosif sont effectués. Le spectacle de cette destruction brutale émeut certains observateurs.

Les écologistes ont déjà commencé à réagir : en décembre 1990, ils ont porté plainte auprès de la Commission européenne, au motif du non-respect de l'intégration paysagère. Cette procédure a pour effet de suspendre les crédits européens en février et mars 1991. C'est le véritable point de départ de la controverse. Parallèlement, les associations locales se structurent, comme la SEPANSO (Société d'études pour la protection de l'aménagement de la nature dans le Sud-Ouest) ou le CHVVA (Comité des habitants pour la vie en Vallée d'Aspe), qui rejettent le projet en bloc. Ces opposants protestent contre les nuisances liées à la circulation, la pollution, le bruit, l'esthétique et réfutent l'argumentation alors orthodoxe selon laquelle l'aménagement est une solution aux difficultés économiques. Certains réclament la réouverture de la ligne de chemin de fer, Pau-Canfranc, fermée en 1970 suite à la rupture d'un pont, une solution qui leur apparaît comme plus économique et écologique. De son côté, Éric Pététin multiplie les actions sur le terrain : *sittings* sur les chantiers, replantages d'arbres, dégradations de matériel de chantier...

Cet activisme associatif et individuel se nourrit d'un élément nouveau qui va projeter l'aménagement du Somport sur la scène nationale. Éric Pététin développe en effet une nouvelle argumentation : les quelques derniers spécimens d'ours brun des Pyrénées ne résisteront pas aux troubles engendrés par les travaux. Le slogan « le tunnel tue l'ours » fédère bientôt l'ensemble des opposants au projet. L'ours est un symbole fort et attachant, sa disparition un enjeu porteur dont les médias s'emparent aussitôt. La France entière prend connaissance de la situation dégradée de la vallée d'Aspe et des avatars d'un projet prometteur devenu très polémique. Elle découvre enfin un personnage « folklorique », Éric Pététin, ce « Robin des bois » qui défend la nature envers et contre tous, gendarmes compris ; il devient le symbole de la lutte.

Un autre sujet suscite les passions : l'autoroute, ou plutôt la rumeur de son implantation. Le contraste est fort avec le charme de la région. Comment imaginer le fond de cette verte vallée recouvert d'asphalte ? Avec l'ours, voilà bien de quoi nourrir l'attention des médias pendant de nombreux mois. Parallèlement, de nombreuses associations

⁴⁵ Déclaration d'utilité publique

⁴⁶ Direction de l'équipement

écologistes nationales interviennent dans le débat, comme le WWF, France Nature Environnement (FNE), avec le soutien politique de Génération Écologie et des Verts. En septembre 1991, FNE dépose un recours en référé contre la décision d'août 1991, au motif d'une insuffisance de l'étude d'impact.

LES ÉCOLOGISTES MARQUENT UN POINT

Le 2 décembre 1992, la DUP est annulée par le tribunal administratif de Pau, avec pour motif d'une part, que l'étude d'impact du tunnel a été réalisée indépendamment dans chaque pays alors que, le coût du projet excédant 500 millions de francs⁴⁷, une étude globale était requise, et d'autre part, l'absence d'étude d'impact pour l'aménagement de la RN 134. Cette annulation arrête provisoirement les travaux et renforce la position des opposants au projet. Elle permet également d'ouvrir le débat sur l'opportunité des choix retenus et sur les conséquences de l'aménagement : engendrera-t-il un développement économique ? Causera-t-il la disparition de l'ours ? Le choix de la route est-il approprié et débouchera-t-il, oui ou non, sur une autoroute ?

Cependant, le dossier du Somport suit son cheminement réglementaire. Une nouvelle étude d'impact est lancée en tenant compte des remarques du tribunal administratif. Une seconde enquête publique a lieu en mai 1993. Pendant ce temps, les médias continuent à couvrir le conflit. On trouve des articles sur Éric Pététin dans toute la presse. Suite à de nouvelles actions, ce dernier passe à nouveau en jugement et voit annulés tous les sursis précédents. En mai 1993, il est condamné à 14 mois de prison. Cette lourde condamnation, disproportionnée par rapport aux faits en cause (une banale dispute), provoque l'émoi de l'opinion publique, y compris chez les habitants de la Vallée, tandis que les associations se mobilisent. Ce mouvement aboutit en août 1993 à une grâce présidentielle.

La seconde enquête publique, ayant à nouveau recueilli un avis majoritairement favorable de la population, une nouvelle déclaration d'utilité publique est acceptée le 20 octobre 1993. Le projet paraît donc inattaquable et irréversible. Seul, le problème de l'ours cristallise désormais le débat et les divers éléments de la controverse. En effet, des discussions sont alors en cours pour la réintroduction des ours avec signature d'une charte.

II. DU BON USAGE DE L'OURS

Ainsi, l'ours est progressivement devenu le symbole de la lutte contre le projet du « tunnel du Somport ». Le débat pour ou contre le tunnel s'est transformé en débat

⁴⁷ plus de 75 millions d'euros

pour ou contre l'ours.

Disparu des Vosges en 1786, du Jura en 1824 et des Alpes en 1937, l'ours brun (*Ursos arctos*), une espèce protégée depuis 1972, ne subsiste plus en France que dans la chaîne pyrénéenne. La population est en régression constante depuis le début du siècle : 150 à 200 en 1938, 70 en 1954, une dizaine en 1994. Il habite le versant nord de la chaîne, principalement dans le Haut-Béarn et le Haut-Comminges. En réalité, l'aire de répartition, d'une superficie de 68 000 ha dont 20 000 en Espagne, se limite à deux « noyaux » : un individu dans les Pyrénées centrales, dix dans les vallées d'Aspe et d'Ossau. L'aménagement prévu de la RN 134 est au cœur de leur habitat. A la suite des pressions écologistes et de la médiatisation de l'affaire, des études sont lancées pour évaluer la situation de l'ours pyrénéen et envisager son devenir.

Une première étude, entreprise par le Cemagref début 1992, rassemble les travaux de différents chercheurs visant à déterminer par modèles l'effectif minimal d'une population viable d'ours. Le plus optimiste des modèles estime que la population actuelle a 16 % de chances d'avoir une descendance en 2092, tandis que les autres estiment que cette chance est nulle. Ces modèles démographiques ne prennent pas en compte l'aspect génétique et supposent acquises la préservation de l'habitat. Le rapport précise que

« même en l'absence de facteurs anthropiques dérangeants supplémentaires, le maintien à long terme de la population actuelle de dix ours et, a fortiori, la restauration à moyen ou long terme d'une population viable, semblent biologiquement impossibles sans intervention humaine ».

Selon le Cemagref, l'arrêt du projet d'aménagement ne constitue donc pas la clef de la survie de l'ours.

À l'issue de la première DUP, en raison du climat de pression associative, Ségolène Royal, ministre de l'environnement, a mandaté une mission d'expertise sur la Vallée d'Aspe (appelée mission Balent). Le groupe comprend un écologue, un paysagiste, un représentant du ministère de l'Équipement et deux spécialistes de l'ours (un Américain, M. Servheen, et un Croate, M. Huber). Ces deux derniers ont plus particulièrement pour mission de valider les données sur la survie de l'ours et d'envisager une éventuelle réintroduction. Ils confirment que la population des ours bruns n'est plus viable à l'horizon de 15 ou 20 ans, et ce, même en cas de préservation de leur biotope actuel. Ils concluent :

« la politique de protection de la population d'ours brun des Pyrénées a échoué. La seule façon de maintenir une population d'ours viable dans les Pyrénées est d'introduire des individus provenant d'une population étrangère ».

RÉINTRODUCTION DE L'OURS ET AMÉNAGEMENTS

D'autres études précisent que la réintroduction peut être envisagée à partir d'individus provenant de différents pays d'Europe Centrale (Bulgarie, par exemple) ou de Scandinavie (Suède), dont les lignées ne se sont séparés des ours pyrénéens que depuis 700 à 3000 ans.

Le rapport Cemagref préconise la réintroduction de 70 individus, afin que la population d'ours puisse se maintenir par sa propre dynamique démographique, mais ceci sous certaines conditions de protection. Des modifications de l'aménagement de la RN 134 sont préconisées. En effet, le réaménagement de la route pose, entre autres, le problème de l'insularisation des espèces. La fragmentation des espèces est un scénario classique qui conduit à la disparition d'une espèce. Cela est particulièrement vrai pour les petites populations, tel que l'ours pyrénéen. Toute tentative de réintroduction, souligne le Cemagref, risque d'être infructueuse si le projet de route est maintenu en l'état. L'accroissement du trafic entraînerait la scission en deux de la population.

Pour assurer la continuité des écosystèmes, le cahier des charges de l'aménagement de la RN 134 devrait prévoir la création de six zones d'ursoducs (passages où la route sera enterrée), pour une longueur totale de 4,3 kilomètres et un surcoût de 400 millions de francs⁴⁸. Cependant, comme aucune décision de réintroduction n'a été prise, aucun aménagement supplémentaire de la route n'est réellement prévu. Interrogé à ce sujet, le ministère de l'Équipement se déclare prêt à entreprendre des travaux supplémentaires et « coûteux » une fois cette décision prise.

En 1994, la situation concernant la réintroduction de l'ours et les aménagements conjoints de la route n'est pas encore établie de manière claire. La réintroduction a fait l'objet de nombreuses pétitions de principe, mais sans être suivie par des décisions. Enfin, il apparaît que la décision de repeupler la vallée d'ours bruns ne pourra résulter que d'une politique concertée et d'une véritable entente entre les élus, les Aspois et les écologistes.

DES RÉSERVES POUR QUI ?

Les habitants de la vallée ne comprennent en effet pas pourquoi les protecteurs des ours les considèrent comme responsables de sa disparition, alors qu'eux-mêmes ont le sentiment d'être les derniers à avoir su les conserver. C'est ainsi qu'entre Aspois, élus locaux et écologistes, un climat détestable s'est installé, renforcé par l'impression qu'on veut imposer des « décisions parisiennes » pour sauvegarder l'ours. Les mesures restrictives sur la fréquentation de certaines zones ont ainsi été perçues comme des contraintes et n'ont pas été appliquées pour l'essentiel. En 1984, par exemple, le ministère de l'environnement a mis en place un « plan ours ». Mais faute d'un accord avec les élus locaux, il a dû

⁴⁸ plus de 60 millions d'euros

imposer le choix des réserves à ours, ressenties par les Valléens comme une entrave à leur liberté.

La médiatisation de l'ours n'a fait qu'amplifier la résistance des habitants et renforcer leur hostilité envers des décisions jugées « étrangères ». Il devient alors primordial que toute décision touchant à l'aménagement de la vallée fasse l'objet d'une concertation. Comme ajoute le rapport Balent : « la situation restera bloquée encore longtemps, si le projet routier n'est pas intégré dans un plan de développement économique qui concilie les intérêts du Béarn et de la Vallée ».

Cette nécessité de concertation semble avoir été finalement comprise par les différentes parties. Lors de sa première visite en vallée d'Aspe, Michel Barnier, ministre de l'environnement, souligne qu'« on ne décrètera pas la réintroduction sans une démarche volontariste des acteurs locaux ». Sous son impulsion, une « charte pour le développement durable des vallées béarnaises et la protection de l'ours » est proposée en 1994. La participation active des élus et des béarnais à la protection de l'ours doit s'effectuer au travers de l'« institution patrimoniale du Haut-Béarn ». Cette charte, dont l'objet est de maintenir la souche locale d'ours puis de renforcer la population par réintroduction, prévoit un financement de 73 millions de francs⁴⁹ sur 5 ans. Elle insiste sur la nécessité de concilier la protection des ours et celle des hommes et des biens. Les dégâts occasionnés par l'ours (70 brebis tuées par an sur un cheptel de 25 000 têtes) exigent l'ajustement du périmètre de protection à la croissance (espérée) de la population ursine.

En conclusion, le rapport Balent préconise de ne plus demander aux populations SI l'ours doit être sauvegardé, mais COMMENT appliquer les mesures de sauvegarde. La question de l'ours a permis d'identifier les difficultés de communication et d'essayer de les pallier en menant une politique concertée. L'aménagement de la route et la réalisation du tunnel représentent alors une chance de poser convenablement le problème de l'ours et de drainer les moyens nécessaires à la mise en œuvre d'une politique de gestion efficace.

L'OURS AU CENTRE DES PASSIONS

L'ours a désormais pris une place telle dans le débat qu'il occulte les autres aspects de la controverse sur l'aménagement routier de la vallée. Comment ce phénomène de focalisation sur l'ours s'est-il mis en place et quel est sa légitimité comme symbole de la lutte contre le tunnel du Somport ?

La première prise de position associant projet d'aménagement et survie de l'ours émane de Christopher Servheen (un des experts du rapport Balent) qui affirmait en 1989 : « un grand axe compromettra sérieusement les chances de survie, car

⁴⁹ 11 millions d'euros.

il ruinera toute possibilité de mouvement entre les sous-populations ». L'ours fit réellement son apparition dans les débats à la fin de 1990 dans une plaquette de la CSAVA « SOS vallée des ours » diffusée auprès des médias et des associations. Avant d'exploiter l'ours pour sensibiliser l'opinion publique, les premiers opposants à l'aménagement de la vallée se heurtaient à l'indifférence des médias. Une vallée « détruite par un axe routier » semblait un sujet trop banal pour être exploité par la presse. Mais c'était la vallée des derniers ours... Par la suite, l'ours a servi de catalyseur à l'affaire du Somport, en touchant les médias et en émouvant les Français. Yves Boisset réalise alors un documentaire « Danse avec les ours » où il relate le combat de la vallée. Parallèlement, la SEPANSO porte plainte auprès de la Commission européenne et met en avant la violation de la convention de Berne sur les espèces protégées. Les mouvements de protection de la nature utilisent l'ours sur les plans médiatique et juridique. L'ampleur nationale de l'affaire est illustrée par la propulsion d'Éric Pététin sur le devant de la scène. Il est « l'apache » qui, avec une « poignée d'irréductibles », s'oppose inlassablement au « bétonnage de la vallée ».

Le phénomène ours est amplifié par les médias et identifié à la lutte contre le tunnel : « la route de l'ours est coupée » (*Le Quotidien*, mars 1991), « l'ours face au tunnel » (*La République des Pyrénées*). L'amalgame ours/tunnel devient total, ce qu'illustrent par exemple les commentaires sur la décision de Brice Lalonde, ministre de l'environnement, de s'opposer à ce que la tête du tunnel soit dans le parc national comme le prévoit l'enquête publique. On voit ainsi *Libération* titrer, le 1^{er} août 1991 : « Dans les Pyrénées, l'ours fait reculer le tunnel » et commenter « les ours ont obtenu gain de cause. Pour ménager leur tranquillité, le gouvernement a décidé que le futur tunnel éviterait entièrement le parc national ».

Cependant, les élus locaux s'efforcent de dissocier les questions du tunnel et de l'ours. Ils s'appuient sur les missions d'expertise qui ont montré que « l'ours est un faux problème », que sa survie dans un milieu naturel est un leurre et que les aménagements envisagés ne sont pas déterminants pour sa survie.

Le discours des écologistes, « la route, c'est la mort de l'ours », n'est alors plus fondé. Il est qualifié de « surréaliste » par les spécialistes du rapport Balent. Les actions et propos des écologistes, partiellement discrédités auprès des médias et du public, n'ont plus le même impact. Ceci entraîne un retournement de l'affaire qui débouche sur la critique des écologistes : « les écolos préfèrent les ours aux hommes » ou encore : « on ne va pas laisser mourir notre vallée, fermer nos écoles, désertier nos montagnes pour une dizaine d'ours ». André Labarrère, député-maire de Pau, déclare :

« j'en ai ras le bol, moi, des ours [...] j'aime les ours, mais j'aime aussi qu'une région puisse se développer économiquement ».

L'argument ours étant largement infondé, comme le montrent les études scientifiques, les opposants au tunnel insistent alors sur l'exceptionnelle beauté du site, sur son caractère sauvage et recyclent l'ours en utilisant son image, comme symbole d'espoir et de lutte pour les écologistes. Lors des manifestations, cette

image de l'ours est exploitée « à fond », suivant le souhait d'Éric Pététin (masques d'ours, dessins d'ours...). A l'occasion d'une conférence de presse, le directeur de la revue *Les réalités de l'écologie* déclare :

« l'image de l'ours, cela labellise la production locale ! En ce moment, il y a une concurrence dingue sur les produits. Les fabricants cherchent un « marqueur », un label. L'ours est idéal pour ça ! »

C'est donc, moins l'ours désormais qui compte dans la controverse du Somport que son image et ce qu'il symbolise.

Si la mobilisation de l'ours par les opposants à la route a pu les agacer, l'animal n'en reste pas moins important pour les Aspois qui se flattent d'avoir été les derniers Pyrénéens à avoir su le protéger et qui reconnaissent son importance dans le patrimoine écologique et culturel, même s'il est vrai que, par le passé, cet animal sauvage a souvent été la cible des chasseurs et des bergers :

« Si l'ours n'est aujourd'hui plus véritablement présent dans la culture de chaque famille, il y a une mémoire de l'ours. Les gens, quand ils ont vu l'ours, ou quand quelqu'un en a vu un, ils sont contents. »

Cependant, les Béarnais sont las des discussions, des polémiques, de l'utilisation de l'ours contre un projet que la majorité d'entre eux approuvent :

« L'ours, s'il disparaît, si on ne le voit plus, ce serait vraiment dommage... mais la route est quand même un bon projet ».

Et puis la mobilisation de l'ours par les écologistes a engendré d'importantes tensions entre les différentes parties et a rendu plus compliquées les discussions entre acteurs locaux et acteurs nationaux. Cependant, la médiatisation de l'ours a eu également des impacts positifs sur le déroulement du projet. Le fait que l'affaire du Somport devienne nationale a permis d'engager un débat large et a débouché sur une véritable remise en question de ses promoteurs. Une discussion centrée sur la sauvegarde de l'ours a pu être amorcée, et des décisions concrètes ont vu le jour. Cette opinion transparait dans la seconde enquête publique où l'on peut mesurer l'évolution des arguments avancés par les habitants de la vallée. Le président de la commission a été ainsi étonné de la très faible part d'observations sur l'ours dans les remarques formulés à la commission d'enquête.

Si le bilan de l'exploitation de l'ours et de son image dans l'affaire du Somport apparaît comme mitigé (le coût de l'extension nationale de l'affaire s'étant payé en divergences locales), il n'a pourtant pas résumé tous les aspects de la controverse autour de l'aménagement routier du Somport.

III. DE L'AGRICULTURE VERS L'AGROTOURISME ?

Le projet d'aménagement routier de la vallée d'Aspe s'inscrit dans un souci de

développement économique également sujet à controverses. Nous examinerons ici la situation économique de départ, l'accueil fait au projet et la montée de la contestation.

Les pôles d'activité de la vallée sont, en premier lieu, l'agriculture, en second lieu, le tourisme, l'artisanat, le commerce et l'industrie. Côté agriculture, les activités tournent pour l'essentiel autour de l'élevage (bovins, ovins, caprins, chevaux) ; 85 % des exploitations pratiquent la transformation fromagère, avec la production de fromages spécifiques à la région. L'ensemble des activités agricoles est destiné à cette production. Ainsi, les cultures développées dans le vallon ont pour débouché essentiel le fourrage. De ce point de vue, la vallée fonctionne pratiquement en autarcie : les seuls véritables flux de produits agricoles concernent le fromage vendu à l'extérieur de la vallée. Les pratiques agricoles sont encore traditionnelles. La structure des exploitations repose sur trois personnes : le chef d'exploitation, assisté de son épouse, travaille « en bas », dans le vallon, tandis que son père se consacre à la garde des troupeaux dans l'estive (prairies permanentes sur les flancs de la vallée). Le métier de berger et la pratique de la transhumance sont encore très répandus : certains exploitants se rendent à pied de l'étable d'hiver aux estives d'été et empruntent ainsi, avec tout leur troupeau... la Nationale 134 !

Cependant cette région rencontre de nombreuses difficultés, peut-être encore plus qu'ailleurs « l'agriculture ne perdure que grâce aux subventions ». La population agricole diminue et vieillit. 55 % des chefs d'exploitations ont plus de 55 ans et 35 % sont célibataires. L'exode rural est principalement le fait des femmes. S'ensuit une importante déprise agricole, une augmentation de la surface des friches et leur évolution vers des zones de broussailles. Pour ceux qui restent, les conditions de travail deviennent ardues et rares sont les exploitations où le père est encore suffisamment vaillant pour monter les bêtes à l'estive. L'exploitation se réduit à deux, voire une personne, ce qui entraîne une course contre le temps afin de faire face aux diverses contraintes de production. Ces difficultés sont exacerbées par l'extrême morcellement du foncier. Une exploitation est composée en moyenne de huit parcelles, dont certaines sont éloignées de plusieurs kilomètres. L'aménagement de la RN 134 offre une occasion de régler ce problème, car l'État prendrait en charge les frais imputables au remembrements exigés par l'élargissement de la voie.

Cette course permanente contre le temps, à laquelle sont confrontés les agriculteurs, rend d'autant plus important le problème d'accessibilité aux estives. La création de nouvelles pistes reliant les exploitations aux estives est un argument essentiel pour motiver les jeunes à la reprise de l'exploitation familiale (possibilité de faire l'aller-retour dans la journée). La mécanisation devient également une nécessité. A terme, seules les terres qui pourraient être exploitées industriellement seront valorisables ; or, du fait des contraintes du relief de montagne, seules 40 % des terres libérées par la diminution de la population active sont mécanisables et, donc, récupérables.

On constate donc que dans la vallée d'Aspe, un environnement hostile et un rythme de travail très dur vont de pair avec le déclin de la population locale, l'abandon de certains terrains peu accessibles et l'arrêt progressif de l'entretien du paysage. C'est le processus de dévitalisation dénoncé par les habitants de la vallée.

Or, si la vallée d'Aspe est souvent décrite comme une vallée « sauvage », il semble aussi que cela constitue un potentiel permettant de développer un tourisme vert qui répond à une demande croissante en France. Ce type d'activités se traduit par la mise en place de logements (gîtes ruraux, hôtellerie, auberges) et d'équipements, par exemple pour la pratique du ski de fond dans le haut du vallon. Parallèlement, ces activités incitent et même obligent à l'entretien et à la préservation du patrimoine naturel et culturel.

Parallèlement à la dégradation des activités agricoles, l'artisanat subit lui aussi un déclin important dans la vallée (44 artisans en 1992 contre 63 en 1981) ; l'essentiel des activités industrielles et commerciales est concentré à Oloron-Sainte-Marie, une sous-préfecture assez dynamique qui est aussi une ville présentant un certain cachet. C'est ce centre urbain, et non la ville de Pau, qui porte les espoirs des Aspois. Autour de ces deux villes, d'importantes activités industrielles s'étaient développées (Péchiney, Lacq), désormais fermées ou en cours de reconversion. Ce qui fait dire à une personne originaire de la région :

« les gens ont peur de voir disparaître Oloron-Sainte-Marie [...], ils veulent qu'Oloron accueille les industries, pour assurer l'activité de leurs enfants. »

La situation économique globale de la vallée d'Aspe s'avère donc plutôt morose. Les élus se désolent :

« Quand on s'aperçoit que la population diminue de 15 % tous les ans, qu'il y a une école qui ferme tous les ans dans la vallée, que dans un village, on ferme 25 maisons en 25 ans, bien sûr, il faut œuvrer pour que cela cesse. »

OUVRIR UNE « BRÈCHE DANS LA MURAILLE »...

C'est dans ce contexte que prend place le projet d'aménagement de la RN 134 avec le tunnel du Somport. Il est tout d'abord présenté de manière ambitieuse par les pouvoirs publics, comme une initiative de grande envergure, justifiée par des retombées prometteuses :

« l'axe Pau-Saragosse par le Somport, qui relie déjà les deux agglomérations de Saragosse et du bassin urbain de Lacq-Pau-Tarbes est en outre le tronc commun des deux liaisons importantes de caractère européen : Toulouse-Madrid et Bordeaux-Valence. Cet aménagement sera, à l'échelle communautaire, un des maillons de l'intégration européenne de la péninsule ibérique et l'amorce de l'aménagement du sud-ouest européen. »

Les gains de temps liés à une structure routière de grande qualité, favorisent en effet la

compétitivité des transports, donc des industries. On s'attend donc à un développement des contrats industriels, du commerce, du trafic interrégional et, finalement, à des créations d'emploi. C'est l'argumentation dite « de l'effet structurant ». Cette véritable aubaine dans le contexte ambiant de morosité et de frustration est activement promue par les responsables locaux auprès des habitants. Pour l'ensemble des élus locaux, le projet Somport constitue une nécessité. Il est considéré comme une condition *sine qua non* de la revitalisation de la vallée. L'aménagement de la RN 134 permettra à la vallée de s'engager sur la voie du désenclavement :

« un élan nouveau ne pourra apparaître qu'à partir du moment où la vallée disposera d'une route moderne aux normes de notre époque, et dans le cas présent, aux normes européennes. »

Les habitants placent alors beaucoup d'espoirs dans la réalisation du projet :

« on crève, adossés aux Pyrénées. Il faut donc ouvrir une brèche dans cette muraille pour que le Béarn puisse connaître un essor économique important. »

Il apparaît à tous comme évident que l'aménagement routier est la bouffée d'oxygène qui leur manquait pour se développer. Rapidement, l'adhésion locale au projet est complète. Une personne originaire de la vallée remarque : « dans ma famille, ils sont tous pour. Ils attendent beaucoup de la route ».

... OU ABÎMER LA VALLÉE SAUVAGE

Face à cette unanimité, quelques voix contestataires s'élèvent. On a déjà présenté le point de vue d'Éric Pététin, pour lequel cette argumentation économique n'annonce que des déboires : il prend à contre-pied le raisonnement officiel en s'attaquant à sa racine qui associe développement de l'économie et accroissement du bien-être des populations. Pour lui, le progrès crée de lui-même tout un système de nuisances qu'il ne maîtrise pas et qui se retournera tôt ou tard contre lui. Ce genre d'argumentation porte toutefois relativement peu auprès des habitants...

À côté de cette contestation, de nombreux écologistes critiquent le bien-fondé du raisonnement basé sur « l'effet structurant ». Selon eux, la vallée d'Aspe est faite pour conserver son caractère sauvage et rural et ils contestent la possibilité d'une nette évolution économique :

« la route, qu'est-ce qu'elle va apporter, qu'est-ce qu'elle peut apporter à cette vallée ? Le développement est difficilement imaginable à part l'agriculture, étant donnée la topographie... »

A la théorie de l'effet structurant, ils opposent celle de « l'effet tuyau ». Toute amélioration de la circulation sur un axe entraîne une convergence de l'activité économique aux extrémités de cet axe, au détriment du territoire traversé. Les entreprises préfèrent s'implanter à un endroit où elles bénéficieront d'autres critères de localisation, c'est-à-dire le plus souvent dans des régions urbanisées.

Le projet du Somport risque de ne rien apporter à la vallée proprement dite. Au contraire, il devrait drainer ce qui reste d'activités dans la vallée vers Pau ou Oloron. Le projet n'est donc qu'un mirage.

Cette attitude provoque de vives réactions de la part des habitants, en particuliers les paysans qui y voient une négation de leur droit à la prospérité. L'un d'entre eux déclare d'un ton outragé :

« j'ai été soufflé par une chose particulière. Un jour, on est parti en car, dans la direction de l'Italie, les Alpes du Sud, Gênes... Et qu'est-ce qu'on a vu ? Une région où il y a 250 tunnels ! Et des ponts, des encorbellements, des ouvrages d'art, il y en a plein ! Alors on s'est dit que notre petit tunnel de rien du tout, et notre RN 134, c'était vraiment de la merde ! Et s'il y avait eu un écologiste avec nous dans le car, il aurait passé un mauvais quart d'heure, ça, c'est moi qui vous le dis ! »

La fureur des Aspois tient à ce qu'on leur refuse, comme citoyens, ce que d'autres reçoivent à volonté, et ce, au motif de la conservation d'un coin de nature sauvage, pour apaiser la conscience des citadins. Ce débat engendre donc une tension très vive entre habitants et écologistes locaux. Les deux groupes d'acteurs poursuivent des objectifs différents : pour les premiers, qui vivent du terrain, la vallée n'a de valeur que dans sa productivité agricole, gage de leur activité et de leur maintien au pays ; pour les seconds, la vallée est d'autant plus précieuse qu'elle est inactive. Tout les oppose.

LA CIRCULATION ET SES MÉFAITS POSSIBLES

Cependant, cet affrontement, dans lequel chacun reste cramponné à ses positions, évolue au fur et à mesure que la critique écologiste devient plus précise et plus incisive.

Les écologistes placent ainsi les défenseurs du projet devant des arguments auxquels il est difficile de répondre. Ils demandent des preuves permettant d'affirmer, autrement que par des a priori, que ce tunnel est une chance pour le développement du Béarn, et pour celui de l'emploi. Comme le rappelle Yves Boisset :

« on le voit sur les petites portions qui ont déjà une voie rapide. Jusqu'à présent, les travaux ont donné en totalité trois emplois de gardiennage ! C'est un raisonnement totalement faux que de croire que les voies rapides sont porteuses d'emploi ! ».

Le rapport Balent lui-même émettait des doutes à ce sujet, en remarquant qu'il n'y avait aucune réflexion sur le fait que mettre Oloron à une demi-heure du haut de la vallée pouvait conduire à une disparition totale du commerce local. Certains habitants commencent alors à craindre que leurs espérances ne soient déçues.

Ces doutes sont accentués par l'apparition de contradictions au sein du groupe d'acteurs qui prête à la RN 134 toutes les vertus ; tous ne parlent pas d'une même voix. Les partisans de l'aménagement se coordonnent mal et l'on découvre que la

même conviction sur l'effet bénéfique de l'aménagement routier dessine en réalité des objectifs différents : les autorités publiques pensent au commerce international ; le département rêve à l'axe Pau-Saragosse, aux échanges avec l'Aragon et les élus locaux songent à leur propre commune. En définitive, le Somport assurera-t-il des gains à tous ou bien à certains seulement au détriment des autres ?

D'autres arguments vont encore accentuer le trouble. Les écologistes reprochent principalement à l'aménagement son absence d'intégration dans un projet d'avenir : il manque au projet un plan de développement qui tienne compte des réalités de la vallée d'Aspe, une approche « systémique » qui prévoie les évolutions parallèles et compatibles de l'agriculture, du commerce, des PME de Pau et d'Oloron, du tourisme. Ainsi, parmi les opposants les plus anciens au projet, il ne s'agit plus de le refuser en bloc, mais de l'intégrer dans l'aménagement de la vallée. Lors d'une conférence, Antoine Waechter explique :

« la vallée d'Aspe restera de toute manière toujours enclavée par rapport à une région avec un aéroport, une autoroute, un TGV... Si l'on veut maintenir une population dans la vallée d'Aspe, il faut imaginer une évolution correspondant à cette région. »

Les Aspois commencent alors à réfléchir à des solutions à la dimension de leurs modes de vie et de leurs traditions, des solutions qui sauvegarderaient et même assureraient le développement, leur nature préservée, comme cela existe, leur dit-on, dans une vallée italienne des Abruzzes, devenue fort riche par la manne du tourisme.

À la différence de l'ours, le thème du développement économique permet un rapprochement entre les positions des écologistes et celles des acteurs locaux. Les écologistes ne considèrent plus la vallée comme un sanctuaire à préserver de toute activité humaine, mais bien comme un système socio-économique dont il faut respecter le fonctionnement. Devant cette argumentation progressivement moins agressive, les Aspois prennent conscience que les objectifs du projet ne sont peut-être pas aussi alléchants qu'ils voudraient bien le croire. Ils souhaitent en avoir le cœur net sur les effets bénéfiques effectifs du projet du Somport. Les préoccupations des deux groupes sont devenues les mêmes : veiller à l'intégrité du monde socio-économique et culturel de la vallée d'Aspe.

DES ATOUTS DE LA CONTROVERSE

Le jeu des argumentations développées par les écologistes oblige les pouvoirs publics et les élus à faire évoluer leurs discours : la population n'est plus prête à accepter comme une évidence l'annonce du cortège d'effets bénéfiques induits par l'aménagement. La position des élus se fait alors plus circonspecte : ils s'appliquent à étayer leur position et à soigner leurs arguments. Ils insistent par exemple sur les opérations de remembrement foncier liées aux travaux du fond de vallon, et l'amélioration attendue des conditions de travail des exploitants agricoles qui

devraient largement gagner en efficacité.

Le commissaire enquêteur de la seconde enquête publique souligne ainsi dans son compte-rendu l'excellente qualité de l'argumentation économique présentée par un collectif d'une douzaine d'organisations syndicales patronales, salariales et agricoles. Non contents de modifier le contenu de leur message, les différents groupes d'acteurs se concertent, organisent des consultations et répondent à la critique sur l'absence de discours commun au niveau local.

La mise en place, houleuse, du projet, et les allers-retours d'une procédure administrative à l'autre ont mis en évidence la sensibilité de la population aux divers argumentaires. Les élus sont conscients de la fragilité du consensus établi, qui reste suspendu à la réalisation effective des promesses. La population attend toujours les effets concrets de ces aménagements sur ses conditions de travail et sur l'endiguement de l'exode rural. Les responsables locaux s'efforcent donc d'intégrer la construction du Somport à un ensemble cohérent de mesures d'accompagnement.

Une première catégorie de mesures d'accompagnement vise à répondre aux craintes de la population concernant les éventuelles nuisances et à proposer des dispositions qui permettront de les limiter. Par exemple, les élus affirment se préoccuper des coupures de parcelles occasionnées par la RN 134, ou encore de la préservation des usages « rustiques » de cette voie (transhumance, traversée des engins agricoles...). L'intention générale des élus est de ménager des passages pour perturber le moins possible les activités agropastorales.

Une seconde catégorie de mesures s'efforce de capter la plus-value potentielle liée à l'accroissement du transit dans la vallée : automobilistes, camionneurs et, par-dessus tout, touristes. La stratégie des collectivités locales s'appuie sur le développement du tourisme vert et de l'agro-tourisme, principalement la vente du fromage.

Dans cette très belle Vallée qui table sur son caractère sauvage, cette promotion touristique passe par l'organisation de l'accueil du public et le développement d'activités spécifiques, mais elle se doit en même temps de sauvegarder son riche patrimoine naturel. Le SIVOM (syndicat intercommunal à vocation multiple) qui regroupe les communes du canton d'Accous, remet à l'administration et aux élus un programme d'accompagnement et d'aménagement économique de la vallée. Il est prévu de développer l'hébergement touristique, d'aménager des plans d'eau ainsi que les berges du Gave d'Aspe. Une étude approfondie sur l'aménagement paysager et économique du site des Forges d'Abel est également lancée. Enfin, on prévoit la réalisation d'un écomusée de la vallée d'Aspe. Autre facteur d'attraction touristique : le fromage qui devrait permettre de favoriser la rencontre entre clients et producteurs, soit en éliminant les intermédiaires, soit en étant couplé avec la stratégie touristique (vente dans des fermes auberges, par exemple). Cette forme de développement devrait permettre, selon les acteurs, de pérenniser les activités agricoles et de prendre en considération les intérêts de l'ensemble des acteurs.

Cette stratégie de développement nécessite une information des intéressés et leur participation. Les remous suscités par le tunnel du Somport ont montré qu'aucune action solide ne pouvait se construire sans un minimum de concertation avec les différentes personnes impliquées, habitants, écologistes, paysans, agriculteurs, élus, représentants des pouvoirs publics... Tout au long de l'année 1993, les pouvoirs publics affichent donc une volonté de communication et de consultation des populations.

Une première priorité est la gestion des tensions entre groupes d'acteurs, en particulier dans les relations entre niveau local et niveau national. La visite de Michel Barnier, en juin 1993, permet de dissiper la méfiance des élus locaux vis-à-vis du ministère de l'environnement, accusé de privilégier l'ours et l'écologie au détriment de la population de la vallée d'Aspe. En se présentant comme un montagnard, en se référant aux valeurs de respect de l'autre, le ministre a rassuré la population locale sur la prise en compte de ses revendications et de ses besoins de développement.

Une seconde priorité est de consolider les négociations successives par l'obtention, au fur et à mesure des discussions, d'un consensus. C'est dans cet esprit que lors de sa seconde visite, en février 1994, Michel Barnier signe la « charte pour le développement durable des vallées béarnaises et la protection de l'ours », qui confie la gestion globale des activités de la vallée à l'Institution patrimoniale du Haut-Béarn, constituée par un syndicat mixte de collectivités locales, et un conseil de gestion groupant élus, professionnels, fonctionnaires, associatifs et scientifiques. Cette solution permet à la fois de réduire les causes de mécontentement et d'aplanir les tensions entre niveau local et niveau national, par le retrait des pouvoirs publics de cette instance de gestion.

IV. QUATRE DISPUTES EN UNE

La controverse sur le développement économique de la vallée d'Aspe a montré qu'il était dangereux d'appliquer des modèles économiques généraux, de grande échelle, à un cas aussi particulier. Elle a abouti à l'élaboration d'un plan mieux adapté aux contraintes locales. Partant d'une situation instable, l'affrontement d'opinions contrastées, le problème du développement économique a donc évolué vers un état plus stable et consensuel. Cette évolution n'a pas de conséquences directes sur le fond du projet de tunnel, mais le règlement du conflit a eu une influence sur le paysage relationnel du débat. D'un face-à-face entre les promoteurs d'un mirage économique et les porte-parole d'une aversion pour le progrès, on est passé à un débat moins général, moins passionné, plus proche des réalités du terrain.

Outre les questions de l'ours et du développement économique, la controverse sur les aménagements du Somport s'est développée sur d'autres plans encore. En particulier, deux débats ont connu un retentissement important : l'alternative rail/route et la possibilité de transformer la nationale en autoroute. Nous ne développerons pas dans cette synthèse ces deux points, mais résumons les brièvement.

L'alternative entre le rail et la route est désormais une figure bien connue des controverses environnementales : dans la vallée d'Aspe, les partisans du train s'appuient sur l'existence ancienne d'une ligne vers l'Espagne, fort appréciée et regrettée des habitants, sur le caractère peu polluant du train ainsi que son faible impact sur l'environnement. Le combat entre partisans et adversaires de l'aménagement du Somport s'installe sur le terrain des chiffres à un triple niveau : coût d'investissement, rentabilité commerciale et ampleur attendue du trafic. Le chiffrage des investissements nécessaires à la réouverture de la ligne est, par exemple, fortement controversé selon les éléments inclus dans le calcul (faut-il, par exemple, compter dans le prix de la route la bretelle autoroutière d'accès ?). En définitive, la querelle des chiffres conduit à une impasse car les unités de compte utilisées par les acteurs sont radicalement différentes. Il n'existe pas de référentiel, d'argument technique, scientifique ou économique qui puisse concilier des positions aussi disjointes. Le Somport va alors devenir une cause pour les défenseurs de l'environnement qui l'utilisent comme cas emblématique des méfaits du tout-routier en mobilisant leurs propres données chiffrées sans avoir besoin de prendre en compte la position des autres acteurs concernés comme la SNCF.

Reste un dernier point de fixation de la controverse : l'autoroute. Réclamée à l'origine par quelques acteurs, redoutée par le plus grand nombre, la transformation de la nationale 134 en voie rapide apparaît très rapidement comme un projet peu réaliste, tant du point de vue des prouesses techniques requises, que du faible trafic routier prévisible, sans parler bien sûr de la condamnation quasi inéluctable de la population ursine qu'elle entraînerait. Pourtant, et malgré des propos rassurants des élus, la population locale continue de s'inquiéter de cette possible création d'une autoroute dans leur vallée, anxiété qui exprime le faible degré de confiance qu'elle accorde désormais aux engagements politiques en matière d'aménagement local.

CONCLUSION

L'issue du projet portant sur le tunnel du Somport et l'aménagement de la RN 134 n'est plus douteuse depuis la deuxième DUP et les engagements des élus : la route devrait se faire. On pourrait en déduire que le combat écologique du Somport n'a servi à rien. Or une simple analyse des faits tend à modérer cette impression.

En effet, l'attention portée par le public à ce projet, sa large exploitation médiatique ont eu des conséquences tant sur le contenu du projet lui-même que sur la manière d'engager ce genre d'aménagement en général. Ainsi, la médiatisation de l'affaire du Somport a permis, à l'échelle locale, d'identifier des problèmes réels de cette région et de rechercher un développement mieux approprié à ses besoins. Au plan national, un débat sur l'aménagement du territoire a pu être entamé. Ce traitement plus local du problème du développement a induit un renforcement des autorités locales. Les élus locaux sont passés de la passivité au stade de la décision. La

Charte sur la sauvegarde de l'ours en est une traduction.

Quant aux différents acteurs de la controverse, la forte sensibilisation du public à l'affaire du Somport les a conduits à construire un argumentaire positif, à introduire davantage de modération et de vigilance dans leurs propos, décisions et actions. Par ailleurs, l'histoire de la mise en place du projet est marquée par l'émergence d'une nouvelle forme de défense de l'environnement. Les écologistes ont eu recours à de nouvelles armes pour se faire entendre. Le droit a été très présent dans cette affaire. Il a été employé à diverses reprises pour bloquer le projet (annulation de la première DUP, suspension des versements communautaires...).

L'affaire du Somport a en fait montré que la solution à un conflit envenimé, inextricable, se trouve dans la concertation entre les acteurs, dans la mise en place d'une réflexion commune. Or, les considérations environnementales sont un terrain propice pour des échanges véhéments. Leur dédramatisation est conditionnée par l'abandon des solutions radicales et la recherche de compromis. La voie de l'intégration de l'environnement à l'aménagement semble donc être celle de la gestion intégrée, de la concertation.

ÉPILOGUE : LA CONTROVERSE VUE DE 2002

Les développements ultérieurs de l'affaire du Somport incitent à tempérer quelque peu le constat sur lequel se terminait ce mémoire rédigé début 1994. De fait, la situation a globalement peu évolué et, là où des réalisations concrètes ont vu le jour, le bilan n'est pas véritablement à la hauteur des espérances nées du climat apparent de consensus qui semblait alors émerger. Des quatre composantes principales de la controverse (ours, développement, rail, autoroute), deux ont continué principalement à alimenter le débat dans ces dernières années : la protection de l'ours et la liaison ferroviaire.

L'institution patrimoniale du Haut-Béarn et protection de l'ours

La création de l'Institution Patrimoniale du Haut-Béarn (IPHB), courant 1994, et l'établissement d'une maison de l'IPHB à Oloron-Sainte-Marie visaient à inscrire dans les faits la Charte pour le Développement Durable des Vallées Béarnaises et la Protection de l'Ours. Cette institution devait assurer trois fonctions :

- 1. Négociation et gestion patrimoniale démocratique et légitime, au travers d'un Conseil Syndical (16 maires, 5 conseillers généraux, 3 conseillers régionaux)*
- 2. Conseil et mobilisation des « forces vives » de la vallée par un Conseil de Gestion Patrimoniale (élu, Valléens, bergers, chasseurs, associations...)*
- 3. Rencontres, négociations, communication environnementale : Maison de l'IPHB.*

En réalité, à l'issue de sept années, le fonctionnement de l'IPHB apparaît plutôt

comme celui d'un Syndicat Mixte, dans la mesure où les élus locaux prennent l'essentiel des décisions, tandis que le Conseil de Gestion, instance originale censée garantir une véritable gestion patrimoniale par les acteurs, n'est que peu consulté. Quant à la communication, elle est essentiellement de nature institutionnelle (plaquettes, etc.). L'IPHB devait s'appuyer sur des expertises indépendantes pour définir ses objectifs, or celles-ci n'ont été menées qu'avec réticence et le Pacte d'objectifs, signé en décembre 1996, a essentiellement repris le point de vue des élus. Pour ce qui concerne la protection de l'ours, l'IPHB s'inscrit en fait dans la continuité des programmes d'actions mis en place depuis 1975 (indemnisation des dégâts, campagnes de sensibilisation, études biologiques).

La population d'ours comprendrait toujours 12 à 14 individus (8 adultes et 4 à 6 oursons). Deux ours ont été abattus par des chasseurs (en 1994 et en 1997). Le programme de renforcement de la population s'est, lui, limité à la réintroduction de 3 individus de Slovénie (dont un a été tué).

Enfin, peu d'efforts de réflexion ont été menés en matière de solutions alternatives aux modes d'élevage. L'IPHB, qui se voulait une institution originale, un modèle pionnier de gestion patrimoniale, s'est mû en syndicat d'aménagement, plus ou moins confisqué par les élus avec un Conseil de Gestion qui n'a qu'une voix consultative.

La liaison ferroviaire Pau-Canfranc

Au-delà du combat poursuivi par Éric Pététin (une nouvelle fois condamné à six mois de prison ferme), ces dernières années ont vu se développer un climat de suspicion grandissant vis-à-vis de l'aménagement routier. La crainte essentielle est d'assister à l'explosion du transit de camions par la RN 134 et le tunnel routier (jusqu'à 2 000 par jour suivant des estimations).

Le combat juridique contre le projet a culminé en 1998, lorsqu'une décision du 23 octobre prise en Conseil d'État a annulé le Décret d'Utilité Publique du 6 septembre 1995 sur une partie du tronçon routier, au motif que des aménagements de cette ampleur devaient faire l'objet d'une évaluation globale au titre de la Loi sur l'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI, 1982). Par ailleurs, de nombreuses personnalités (dont Dominique Voynet, longtemps ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement...) acquièrent des parcelles de terrains sur les points névralgiques du tracé, afin de compliquer les procédures d'expropriation.

L'accident du tunnel du Mont Blanc en 1999, vient remettre dramatiquement en cause le bien fondé d'un transit de marchandises par voie routière dans les espaces montagnards et ragaillardit le dossier de remise en service de la voie ferrée Pau-Canfranc (débutée en 1914, mise en service en 1928 et désaffectée en 1970). Les autorités locales redécouvrent comme par enchantement l'intérêt de cette voie, et ses capacités pour le transport de gros gabarits ferroviaires

(y compris par le tunnel hélicoïdal, qui pourrait même accueillir le passage des TGV). Les élus, dont le sénateur-maire de Pau, signent un « Manifeste du Somport » et le Conseil Régional d'Aquitaine inscrit le 19 avril 2000 la remise en service du tunnel ferroviaire au Contrat de Plan Etat Région, avec une dotation de 340 millions de francs⁵⁰. D'autres acteurs considèrent que cette ligne ne présente qu'un intérêt touristique-patrimonial et plaident pour la création (comme pour les Alpes) d'un tunnel ferroviaire dédié (tunnel de Vignemale), environ 50 fois plus coûteux.

Le tunnel routier, achevé d'être percé en 1997, devait être mis en service fin 1998, puis courant 2000, puis à l'automne 2001, puis en mars 2002 (juin pour les poids lourds). De report en report, d'une remise en question à l'autre, n'a-t-on pas fini par perdre la mémoire des motifs qui ont présidé au projet d'aménagement routier de la Vallée d'Aspe et de percement du tunnel du Somport ?

⁵⁰ 52 millions d'euros.