

La voie de la Soule, 25 ans...

Cela fait plus de 25 ans que la Soule est en cours de désenclavement, ou plutôt en panne de désenclavement. En effet, sur cet axe Mauléon / Sauveterre qui ouvre vers Bayonne, Bordeaux et l'accès à l'autoroute, l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Charritte de Bas et Sauveterre a été utilisée pour créer une simple voie à double sens, mais qui a le gros avantage d'éviter les villages et donc de gagner en sécurité pour les usagers comme pour les résidents.

Et aujourd'hui, personne ne conteste le bien-fondé de cette réalisation et ne fait plus le gymkhana qui faisait auparavant passer par tous les villages de Charritte, Lichos, Nabas, Rivehaute, Gestas et Saint Gladie les uns après les autres.

Cette vallée pyrénéenne de la Soule, la plus éloignée des centres de décisions ne seraient-ce que départementaux puisque à 1 h 15 de Bayonne ET à 1 h de Pau, est et reste la plus enclavée du département avec ce tronçon Mauléon-Charritte qui reste à faire depuis 25 ans donc.

En effet, l'arrivée aux autres bourgs centres des autres vallées de ce département que sont Saint Jean Pied de Port, Bedous ou bien Laruns, se font toutes, et depuis longtemps, par des voies bien aménagées et sécurisées, qui évitent les traversées des villages.

Pourtant cette vallée de la Soule entretient une différence majeure d'avec ses consœurs, c'est une densité en entreprises de production bien supérieure à tout autre bassin de vie du département, à fortiori en montagne. La Soule est de fait le bassin de vie le plus industriel du département par habitants.

L'activité économique, comme l'industrie ou le BTP, ce sont des emplois directs qui, s'ils n'étaient pas occupés ici, seraient en tous les cas pourvus mais ailleurs.

Ce sont aussi nombre d'emplois induits dans les commerces et les services divers. Il est évident que si les 1 000 emplois que compte la vallée dans une trentaine d'entreprises industrielles n'existaient pas ici, le tissu des commerces et des services serait bien moindre.

Pour les communes également, moins d'emplois, c'est moins de recettes fiscales directes venant des entreprises ou des salariés/habitants de ces entreprises, et ce serait aussi moins de dotation de l'Etat à travers la dotation globale de fonctionnement.

L'histoire récente, avec les grosses pertes d'emplois du secteur de l'espadrille entre 1975 et 1995 illustre bien le phénomène du lien entre emplois et finances locales.

A l'heure où la France parle de réindustrialisation, où il est normal que les produits que nous consommons soient fabriqués chez nous, avoir une route à double sens normale, à vitesse constante, sécurisée pour les habitants des villages traversés comme pour les véhicules qui traversent ces villages nous paraît tomber sous le sens, d'autant plus donc que le bassin industriel de la Soule n'a que la voirie pour les besoins logistiques de ses entreprises.

Les entreprises locales doivent accéder à des voies de communication décentes dans un monde à la concurrence exacerbée. En effet tous les jours, nos recrutements se heurtent à la difficulté d'accès à nos entreprises, nos fournisseurs limitent leurs déplacements vers nous, et les transports deviennent un casse-tête, dont une illustration concrète est la levée du courrier par le camion de la poste à 15 h 30 au plus tard (17 h 30 à Pau par exemple), ou bien les messageries pour 14 h au plus tard, alors que la journée de travail est loin d'être terminée.

Quand on rajoute à ces difficultés logistiques, la difficulté d'accès au foncier, la question se pose vraiment de notre efficacité économique face à des concurrents industriels souvent mieux desservis.

Ensuite encore, cette voie de la Soule c'est aussi une plus grande sécurité et une qualité de vie améliorée pour les centres bourgs évités et nombre de riverains de la route actuelle qui verraient leur quotidien ainsi complètement changé, tout comme le sera celui de tous ceux qui doivent sortir du bassin de vie pour travailler ou autres besoins. Les piétons et mobilités douces, telles que le vélo, retrouveraient ainsi toute leur place sur la voie actuelle.

Les entreprises de soule ont conscience de la responsabilité sociétale qui leur incombe et œuvrent tous les jours pour intégrer les préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités, ce qui nécessite une attitude de compromis permanent.

Pour terminer, il faut convenir que, des voies sécurisées, que nous roulions au gasoil comme aujourd'hui ou bien à l'électrique ou à l'hydrogène demain, il en faudra, à moins que le projet des décideurs pour notre vallée soit celui de l'étiollement et du handicap par rapport à nos concurrents économiques mieux lotis que nous, ce que nous ne pouvons imaginer bien sûr.

Signataires : La société EMAC, le groupe ARLA, le groupe ARTZAINAK avec les entreprises ARMAX, EMECA, LAGARDE, ASMA, EBL , LECOMBLE et SCHMITT, DRILLSTAR et ARTZAINAK, la société Hastoy BTP, la société ENERGIE HYDROELECTRIQUE DE CHARRITTE, le groupe LOPITZ avec les entreprises SPI AERO, ERTECH INDUSTRIES Mauleon, MGP Composites, ERTECH INDUSTRIES Pau, LOPITZ HABITAT, SPI Portuguesa et LOPITZ ;