

Dix ans de lutte



C'est au tout début des années 90 que les habitants de la Vallée d'Aspe, au sud de Pau, apprennent qu'après l'abandon de la voie ferrée en 1970, uniquement du côté français, un projet de remplacement a vu le jour : la créa-

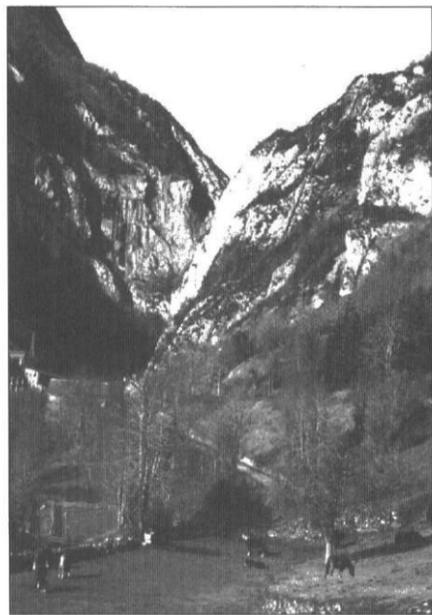
année. Dès le départ, l'animateur principal de cette lutte est Eric Pétetin, ancien citadin revenu dans cette vallée en 1984 pour y exercer son métier de guide de montagne. Le slogan est vite trouvé : "No pasaran" (1).

Depuis dix ans, les amoureux de la vallée d'Aspe s'opposent au projet autoroutier. Celui-ci, privé d'autorisations légales et de financement pourrait ne jamais être terminé... car depuis dix ans les mentalités, en ce qui concerne les transports, ont bien évolué.

tion d'une autoroute Bordeaux-Pau-Saragosse. Un projet manifestement déplacé : l'emprise d'une autoroute nécessite de disposer d'un couloir de 80 mètres minimum, alors que par endroits la vallée ne fait pas 30 mètres. Pour réaliser cela, il faudrait donc entailler des montagnes qui sont là particulièrement à pic.

Avant la première d'une longue série d'enquêtes publiques, une manifestation est organisée le 27 juillet 1991 pour demander que l'on répare la voie ferrée et que l'on ne construise pas l'autoroute. C'est le début d'un long bras de fer entre le lobby routier et les habitants, vite soutenu par les associations de protection de la nature. Un concert avec Mōrice Bénin et Gilles Servat est donné en août de la même

La vallée d'Aspe, avant les travaux



Le premier projet prévoit le creusement d'un tunnel dans le parc national des Pyrénées. Devant les protestations, le gouvernement revoit légèrement sa copie. Le ministre de l'environnement de l'époque, Brice Lalonde, annonce le 10 août 1991 que le futur tunnel du Somport débouchera à quelques mètres de la limite du parc. Le projet autoroutier, visible sur des documents européens, est masqué : le projet officiellement annoncé ne serait qu'une trois voies avec des zones de dépassement. Ces aménagements sont essentiellement prévus pour créer un nouveau passage pour le trafic poids lourds en énorme croissance dans le secteur : les documents de l'époque annoncent un passage de 1000 poids lourds par jour pour un total de 3000 véhicules. Le coût du tunnel situé en altitude va atteindre un sommet ! (2)

1991 : premières arrestations

Le 4 septembre 1991, les entreprises commencent à ouvrir la voie d'accès qui conduira au futur chantier du tunnel. Immédiatement, des habitants essaient de s'interposer. Malgré une personne blessée par un bulldozer, le chantier est occupé. Le 9 septembre, les gendarmes évacuent la vingtaine de personnes qui campent sur place. Un grillage est mis en place, vigiles et chiens protègent le chantier. Le 14 septembre, 400 personnes arrivent à franchir les grillages. Le 15 septembre, Eric Pétetin et un membre de Robin des Bois sont arrêtés. C'est la première d'une longue série d'interpellations de celui que les médias vont surnommer rapidement "l'indien". Eric Pétetin est condamné à 15 jours de

prison avec sursis pour "entrave à chantier".

C'est également cet automne que l'on apprend que la SNCF estime à 420 millions le coût de la restauration de la voie ferrée, soit la moitié du coût annoncé pour le seul aménagement du tunnel. Malgré les expériences réussies en Autriche et en Suisse de feroutage (transport des camions à travers les montagnes par train), le pouvoir politique est unanime à vouloir la route (3).

Le 1er octobre, Antoine Waechter, alors porte-parole des Verts, et Jean-Pierre Raffin, député européen, ancien président de France-Nature-Environnement, se rendent sur place pour soutenir les occupants. Ils sont bloqués pendant trois heures par les élus locaux favorables au tunnel. Les élus Verts sont victimes de jets de purin. La gendarmerie n'intervient pas (4).

L'hiver arrive qui bloque le chantier. La route d'accès n'a pas pu être totalement terminée. Les opposants étudient comment empêcher les gros engins de monter dans la vallée au printemps.

1992 : actions et répressions

A partir du 27 janvier 1992, les opposants établissent des barrages filtrants au niveau d'un pont situé à l'entrée de la vallée, dans l'objectif d'empêcher les camions d'atteindre le lieu du chantier. Les accrochages se multiplient. Chaque camion passe sous escorte de la gendarmerie.

Le 17 février, les écologistes locaux pénètrent par surprise sur le chantier. Les gendarmes arrivent immédiatement du bas de la vallée, mais ils sont arrêtés un moment par un barrage sur lequel Eric Pétetin est de nouveau arrêté. Traduit au tribunal en urgence, il s'étonne de passer en procès avant les élus locaux qui avaient bloqué la route pendant trois heures pour bloquer les élus Verts. Il est condamné à 15 jours de prison ferme.

Le 3 mars, des candidats des Verts, de Génération Ecologie, de la LCR, du PCF et du Parti Occitan, au total une cinquan-

- (1) Silence 143/144, été 1991.
- (2) Silence 146, octobre 1991.
- (3) Silence 147, novembre 1991
- (4) Silence 148, décembre 1991

taine de personnes, occupent le chantier. Les gendarmes les "raccompagnent" au bout d'une demi-heure.

Le 25 mars, nouveau procès pour Pétetin pour "outrage à magistrat". Il est accusé d'avoir publiquement demandé pourquoi les élus ne sont pas eux aussi en prison. Il est relâché sous caution... mais cumule à ce moment là onze mois de prison avec sursis. Le 6 avril, les gendarmes font usage des gaz lacrymogènes pour dégager la route. Six militants belges et allemands de Robin des Bois sont arrêtés (5).

Pétetin. Le 8 juillet, Renaud donne un concert de soutien à Biarritz devant 4000 personnes. L'écrivain Christian Laborde publie un virulent plaidoyer "Danse avec les ours".

Le 10 juillet, lors d'un nouveau blocage du chantier, Eric Pétetin est arrêté. Quelques jours après, il est condamné à un mois de prison ferme par le tribunal de Pau. Emmené dans un fourgon de gendarmerie, des militants de Robin des Bois montent sur le toit. Les gendarmes continuent à rouler avec les militants sur le toit.

Bousculade devant la prison. Eric Pétetin est accusé de bris de lunettes du directeur et condamné à 45 jours de mitard. Il est éloigné pour éviter les actions à Angoulême, puis à Guéret. Il en ressort après dix jours de grève de la faim, mais avec un œil au beurre noir : selon la police, il s'est cogné à un mur. Malgré la plainte de Pétetin, le mur n'a jamais été rattrapé.

A ce moment-là, Eric Pétetin fête son 30e procès. Les Verts protestent car ils apprennent que la plainte pour prise en otage d'Antoine Waechter et de Jean-Pierre Raffin est classée sans suite.

Le 21 juillet, Robin des Bois a loué un

marteau-piqueur et commence à creuser le trottoir devant le ministère de l'équipement. Message : puisqu'on peut creuser des tunnels partout sans respecter la loi, pourquoi ne pas en faire un ici.

Jugements et rapports accablants

En effet, depuis le début les associations ont porté plainte, dénonçant les enquêtes publiques parcellaires qui enfreignent la loi LOTI qui précise que lorsqu'un projet d'aménagement de transports est prévu, l'enquête publique doit se faire en une seule fois sur l'ensemble du projet et en comparant avec d'autres solutions. Les enquêtes publiques parcellaires n'ont jamais pris en compte l'alternative ferroviaire possible.

Tout l'été, une centaine de personnes campent sur place. Les actions et les arrestations se poursuivent. A part Eric Pétetin, la plupart des personnes arrêtés s'en tirent à chaque fois avec des peines de prison avec sursis (7).

En juin, un rapport rendu public seulement à l'automne, réalisé par un organisme d'Etat, le CEMAGREF indique que le projet autoroutier s'il était réalisé entraînerait la disparition totale de l'ours des Pyrénées. Seule possibilité : couvrir l'autoroute sur les 4,3 derniers kilomètres, ce qui entraînerait des coûts pharaoniques (8). Une étude européenne montre que le tunnel ne comportant que deux fois deux voies, il serait très vite engorgé si l'autoroute était prévue en amont (9)!

Ségolène Royal, nouvelle ministre de l'environnement, annonce son hostilité au projet. Le Canard Enchaîné du 7 octobre démontre les liens de famille entre les élus et les entrepreneurs (10).

Le 2 décembre, le tribunal administratif de Pau donne suite aux plaintes des associations écologistes : l'enquête publique est annulée. 300 personnes manifestent alors dans les rues de Pau pour demander l'abandon du projet. Eric Pétetin fait un recours en justice pour demander l'annulation de ses 30 condamnations : il a été poursuivi pour entraves à des travaux illégaux, il était donc du côté de la loi ! Il sera débouté début 1993.

Du côté espagnol, une manifestation organisée par les élus rassemble environ 5000 personnes pour le tunnel (4000 Espagnols, un millier de Français). Si les Espagnols sont si nombreux, c'est parce que le tunnel permettrait l'accès à une de leurs stations de ski : du côté espagnol, les Pyrénées ont déjà été massacrées.

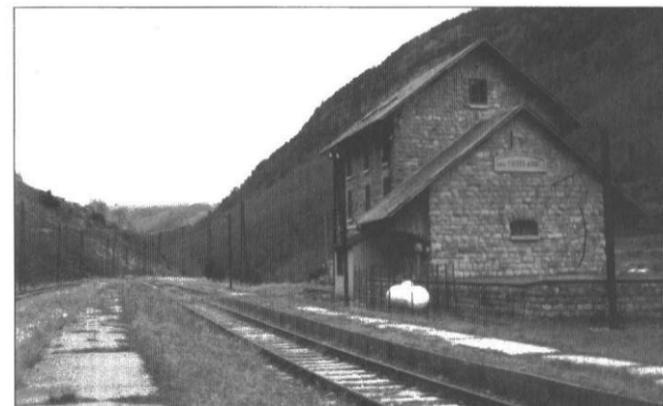
Des recours devant le Conseil de l'Europe sont engagés par France-Nature-Environnement pour demander le retrait des 98 millions de francs de subventions alloués : le projet ne respecte pas la législation européenne (11).

1993 : mobilisation

Début 1993, malgré tout, les travaux de percement du tunnel commencent. Un nouvel appel à manifestation est lancé pour le week-end des 30 et 31 mai. Environ 5000 personnes participent à cette manifestation. Michel Barnier, nouveau ministre de

- (5) Silence 153, mai 1992
- (6) Silence 154, juin 1992.
- (7) Silence 157, "vallée d'Aspe : actions et répressions".
- (8) Silence 158, octobre 1992.
- (9) Silence 159, novembre 1992.
- (10) Silence 160, décembre 1992.
- (11) Silence 162, février 1993.

Ci-dessous, de haut en bas : la ligne de chemin de fer fonctionne côté espagnol. Depuis 1970, elle ne fonctionne plus côté français.



Une manifestation est organisée au col du Somport le 30 mai de cette année là. Les grandes associations appellent à cette manifestation. SOS-Loire Vivante qui vient de gagner une bataille de plusieurs années contre les barrages sur la Loire se mobilise pour soutenir la manifestation en vallée d'Aspe. Le collectif Alternatives Pyrénéennes à l'axe européen E7 voit le jour avec le soutien du WWF, de France-Nature-Environnement, de Greenpeace, de Robin des Bois et, c'est important pour la situation actuelle, du PS de la vallée d'Aspe et du PCF du département (6). Cette première mobilisation nationale rassemble entre 2 et 3000 personnes. Un nombre suffisant pour démarginaliser l'action des opposants et crispier les pro-tunnels : dans la nuit du 17 au 18 juin, un commando met le feu à un ancien wagon reconverti en gîte et appartenant à Eric

Dans la nuit du 31 octobre au 1er novembre, un commando composé d'une vingtaine de personnes attaque le centre d'accueil d'Eric Pétetin, centre de la lutte. La gendarmerie arrive sur les lieux... longtemps après.

10 000 manifestants

Une importante étude sur l'alternative ferroviaire est réalisée fin 1993 par l'association Bulle Bleue. Celle-ci conclut à la possibilité de moderniser la voie ferrée abandonnée en 1970, montre que cela coûterait beaucoup moins cher et qu'enfin cela permettrait d'éviter de détruire la vallée (13). Au début de l'année 1994, un film réalisé sur la vallée de la Maurienne, touchée par le même phénomène des transports de poids lourds, provoque une mobilisation sensible qui dépasse les associations de protection de la nature, plus de 500 habitants sur les 1800 que compte la vallée ont adhéré au "comité d'habitants pour la vie en vallée d'Aspe" qui s'oppose au projet routier. Une trentaine de comités Somport se sont créés en France pour préparer une nouvelle manifestation pour la Pentecôte du 21 au 23 mai. Cette manifestation est un immense succès : les gendarmes reconnaissent avoir compté plus de 50 cars et 2000 voitures. Plus de 10 000 personnes se retrouvent au col du Somport pour ensuite redescendre vers le chantier du tunnel entamé depuis le printemps. Plusieurs centaines de manifestants poursuivent au-delà de la manifestation officielle, parviennent jusqu'au chantier et arrachent le grillage de celui-ci. Seuls les garde-mobles réussissent à empêcher le sabotage des machines (14). Le 14 juillet 1994, la direction générale de l'environnement de l'Union européenne "dénonce le non respect par la France de la directive concernant l'évaluation de certains projets sur l'environnement". Elle déclare donc le chantier illégal devant la

législation européenne. Cette décision va entraîner le blocage du financement européen du projet. Le 1er août, huit personnes dont Eric Pétetin, occupent un chantier au nord de Bedous où l'on est en train de faire sauter la montagne pour élargir la vallée. A l'automne, pour la première fois, la gendarmerie



Eric Pétetin prend la parole, tout juste sorti de prison.

interpelle dix pro-tunnels accusés d'avoir participé au commando contre le centre d'accueil de Pétetin. Mais alors que la lutte semble avoir le vent en poupe, une séparation se fait dans la vallée entre les plus modérés qui restent au sein du collectif Alternatives Pyrénéennes et les militants radicaux regroupés autour d'Eric Pétetin. Ces derniers essaient d'organiser un rassemblement pour le 11 novembre contre l'armée qui occupe la vallée. Cela passe très mal dans les populations locales. 250 personnes manifestent. La fissure va s'agrandir rapidement et provoquer l'éclatement des Comités Somport qui ont du mal à comprendre ce qui se passe. La lutte contre le massacre de la vallée d'Aspe va alors progressivement disparaître des médias même si sur place les différents comités ne restent pas inactifs.

La démobilitation est aussi provoquée par une mauvaise compréhension du dossier : de nombreux groupes ont estimé la partie perdue quand le tunnel a commencé à être percé. Or celui-ci, parce qu'il est souterrain, ne fait que relativement peu de dégâts dans la vallée. Par contre les travaux qui mèneront à l'autoroute et qui ont commencé seulement après et qui sont encore en cours aujourd'hui sont, eux particulièrement destructeurs. C'est contre eux que tente de se mettre alors en place une nouvelle mobilisation.

Le 16 et 17 décembre 1994, une première a lieu dans la vallée. Comme d'habitude, les opposants essaient de mettre en place un barrage sur la route d'accès au chantier

- (12) Canard enchaîné, 4 août 1993.
- (13) Silence 174, "Tunnel du Somport : l'alternative ferroviaire", février 1994.
- (14) Silence 179/180, "L'été pour une victoire", été 1994.

pour gêner les camions. Les garde-mobles arrivent... mais ils sont bientôt suivis par des paysans montés sur leurs tracteurs. Les garde-mobles reculent et le barrage filtrant tient la journée. D'anciens pro-tunnels sont sur les tracteurs. Pourquoi ce revirement ? Parce que les premiers chantiers hors-tunnel commencent à faire des dégâts et parce que la vidéo sur la Maurienne en a fait réfléchir plus d'un (15).

Des milliers de copropriétaires

Début 1995, dans l'illégalité la plus complète, quatre enquêtes publiques se tiennent pour quatre petits tronçons de route. Au cours de ces enquêtes, une fuite permet d'apprendre que la future autoroute (qui réapparaît une nouvelle fois) est prévue pour éviter le passage des transports de matières dangereuses sur la côte basque où un accident pourrait avoir des conséquences désastreuses vu la densité touristique (16).

Le 18 janvier, les commissaires enquêteurs donnent un avis négatif à l'enquête publique concernant le contournement de Cette-Eygun. Les commissaires enquêteurs appellent que cette enquête ne respecte ni la loi LOTI, ni les directives européennes. Le même jour, pour la deuxième enquête, les commissaires demandent le respect des règles concernant les alentours d'un parc national, en particulier sur les mesures concernant la protection de l'ours, s'interrogent sur l'avenir de la voie ferrée et demandent des précisions sur le passage de matières dangereuses. Le 19 février, les commissaires d'une troisième enquête autour de Bedous donnent encore un avis négatif pour non application de la loi LOTI.

Du fait de ces avis négatifs, les terrains expulsables sont de nouveau sur le marché immobilier. Greenpeace et le WWF entrent alors en jeu et lancent une opération d'achat collectif de terrains situés sur le trajet (17). Plusieurs milliers de personnes vont ainsi prendre des parts (à 265 F) pour acheter un terrain à côté de Bedous : fin 1995, on compte 3500 copropriétaires dont Dominique Voynet.

Le 5 février, trois personnes attaquent le gîte de la Goutte d'eau. Jean Renaud, présent sur les lieux a le nez cassé, une double fracture, et le gîte est dévasté. D'autres militants qui arrivent ont le réflexe de noter le numéro de la voiture : la gendar-

- (15) Silence 187, février 1995.
- (16) Silence 188, mars 1995.
- (17) Silence n°190, mai 1995.

merie interpelle trois chasseurs membres du FN. A la Pentecôte, un rassemblement est organisé par les seuls militants radicaux regroupés autour d'Eric Pétetin. Seules quelques centaines de personnes y participent. Un barrage est dressé. Eric Pétetin bloque la voiture d'un des maires en montant sur le capot. Il se tient alors aux essuie-glaces qui sont tordus. Prétexant à une nouvelle arrestation. Il restera en prison jusqu'au 23 août. Nouveau malaise du côté des radicaux qui souhaitent que Pétetin participe de manière plus collective aux décisions. En été, pendant qu'une cinquantaine de personnes font diversion sur la route, douze réussissent à pénétrer sur le chantier et à s'enchaîner à un coffrage en béton. Ce sont les ouvriers eux-mêmes qui les sortent du chantier. Les gendarmes les arrêtent alors.

Le 9 octobre, alors que les douze passent en procès à Pau, un barrage est installé sur la route. Les gendarmes



Ci-dessus, de haut en bas : une des multiples actions de soutien (ici en 1993) devant le Ministère de l'Environnement. Le début des travaux en 1993.

1992 : 2 à 3000 personnes pour une première manifestation nationale



Dans le cadre des Journées de l'Environnement

LA BIO DANS LA RUE

5-6 Juin 1999

Allées de l'Ocelle - Avignon

3e fête Ecobiologique - Unique en Vaucluse



- Grand marché biologique et artisanal (entrée gratuite)
- Bourse aux vélos
- Marché du troc (S.E.L.)
- Grand carrefour de rencontres : 20 conférences, 20 ateliers adultes.
- 50 ateliers Jeunes encadrés d'un jeu concours (10-25 ans)
- Espace détente et restauration

- ▶ Super soirée le samedi 5 Juin à 21h30 avec la troupe de Pierre D'Andréa (60F et 30F). Il est prudent de réserver.
- ▶ Pour obtenir le programme complet, adressez une enveloppe affranchie à 4,50F à :

A.E.I.G.A.S., chemin Dumiel Joli 84140 Montfavet
Tel - fax - rép : 04 90 32 16 70

La vraie-fausse expulsion de Pétetin

Les autorités décident d'attaquer sur un nouveau front. Eric Pétetin et sa compagne Marie Labarrère sont locataire de la SNCF pour l'occupation du gîte de la Goutte d'Eau, ancienne gare de Cette-Eygun. Début 1996, ils sont avertis que la SNCF dénonce le bail pour juin 1996. Les "Apaches" qui occupent les lieux décident alors de lancer un programme d'aménagement des lieux pour en faire un lieu collectif et l'amorce d'un éco-village (19). En ce début d'année, le conseil régional d'Aquitaine et le conseil général des Pyrénées-Atlantiques votent à l'unanimité

pour l'étude de la réouverture de la voie ferrée en vallée d'Aspe... mais ne remettent pas en cause le projet routier. A l'automne, une étude réalisée par un bureau d'expertise allemand pour le compte de la région et du département conclut à la rentabilité de la voie ferrée. L'hypothèse est l'utilisation de trains pendulaires adaptés aux essieux Talgo utilisés en Espagne. Le coût est estimé à seulement 350 millions. Le gouvernement Juppé annoncera que ce projet est jugé trop cher ! Le conseiller général du coin avait avancé en 1993 que l'autoroute permettrait "de faire se rencontrer les fougues bergers solitaires et les femmes qui se languissent en ville". Pour se moquer de ce personnage sexiste, le 30 mars, les Apaches organisent un marché aux femmes à Bedous avec tracts explicatifs. En avril 1996, 23 habitants de la vallée sont interrogés pour avoir participé à l'une des attaques de la Goutte d'Eau. Ils passent en procès le 24 novembre. Leur condamnation est symbolique : les faits sont amnistiés, seules des indemnités devront être versés aux victimes.

A partir du 12 juillet, la SNCF attaque Eric Pétetin en justice pour occupation illégale des lieux. Un long squat et une bataille juridique commencent. Un millier de personnes se succèdent pendant l'été à la Goutte d'Eau pour un immense chantier. Le 23 juillet, un engin élévateur est incendié sur le chantier du tunnel. Le 14 août, trois camions brûlent. Eric Pétetin est arrêté, suspecté d'avoir aidé les saboteurs. Même sans preuve, il

est condamné... à un retrait de permis de conduire de 18 mois ! Un militant surpris sur le chantier est condamné à payer 50000F pour les dégâts.

Le 5 octobre, le tribunal administratif demande à Pétetin de justifier de sa volonté de ne pas quitter les lieux.

Le tunnel est percé... dans l'illégalité

Alors que la lutte se dilue énormément et que seuls les Apaches autour de la Goutte d'Eau maintiennent un pôle de résistance, c'est dans la discrétion que la presse annonce la fin du percement du tunnel en juillet 1997. Il aura coûté 1,2 milliard de francs... soit trois fois plus cher que la remise en état de la voie ferrée.

Une manifestation a réuni plusieurs milliers de personnes au printemps, côté espagnol, pour demander la réouverture de la ligne. Mais la position de la manifestation est celle des élus : la voie ferrée et l'autoroute.

Le 6 juin, les Apaches fêtent leur 200e blocage de la route.

En juin 1997, Dominique Voynet, copropriétaire dans la vallée, est nommée ministre de l'environnement. Cela provoque une relance des actions sur le terrain, car si le canal Rhin-Rhône et Superphénix sont abandonnés, ce n'est pas le cas du projet autoroutier, malgré l'accord Verts-PS qui prévoit un moratoire sur le sujet.

Le 4 juillet, la gendarmerie confisque la voiture de Pétetin pour l'empêcher de bouger. Tout l'été, des opérations de blocage se font sur les petits bouts de chantier qui ont lieu tout au long de la vallée.

Le 7 août, les Apaches repeignent les passages piétons de Bedous en blanc... mais les bandes blanches ont la forme d'os, symbolisant les futures victimes écrasées par le passage intensif des camions.

A la fin de l'été, les gendarmes piquent une colère et perquisitionnent la Goutte d'Eau : 63 personnes sont interpellées. Officiellement, ils cherchaient les clés d'un camion bloqué quelques jours avant. A la fin de l'été, l'éco-village libertaire est composé d'une douzaine de personnes permanentes (20).

Le 15 octobre 1997, les 3500 copropriétaires de terrains à Bedous reçoivent un avis leur annonçant la tenue d'une enquête publique en vue de leur expulsion pour "utilité publique". Les avocats de Greenpeace et du WWF répliquent en demandant que l'utilité publique respecte la loi européenne. La bataille juridique sur ces terrains est toujours en cours.

(18) Silence n°195, septembre 1995.

(19) Silence n°201, février 1996.



Ci-dessus, de haut en bas : occupation d'un pont en construction fin 1997. 1500 personnes manifestent pour une vallée sans camion le 2 mai 1998.

Début 1998, les responsables des chantiers estiment que les pertes provoquées par les actions des opposants leur ont déjà coûté entre 12 et 15 millions de francs.

Le 26 janvier, interrogée dans "Grand Débat" de France-Culture-Le Monde, Dominique Voynet déclare que "le temps ayant passé bien des plaies", elle accepte d'être expulsée du terrain acheté collectivement (21).

Après des années de discorde, l'unité revient peu à peu dans la vallée et le 2 mai, une nouvelle manifestation unitaire est organisée par l'ensemble des groupes luttant contre le projet autoroutier sur le thème "Non aux camions internationaux". Environ 1500 personnes participent à la manifestation malgré un temps déplorable. C'est le signe d'un renouveau. Les manifestants se sont rendus à la gare d'Oloron

Un tunnel bien dangereux

L'accident du tunnel du Mont-Blanc vient de rappeler que les accidents sous un tunnel peuvent avoir des conséquences dramatiques... surtout quand ces tunnels sont envahis par les poids-lourds. Or le tunnel du Somport ne comporte qu'un tube, n'a pas de galerie d'accès pour les secours et est prévu pour un trafic qui comportera au bas mot un tiers de poids lourds. Le gouvernement a promis, fin mars, de fermer tous les tunnels qui ne présenteraient pas des garanties de sécurité suffisantes. Nous sommes donc confiants : le tunnel du Somport va être fermé.

pour symboliquement y demander des billets pour l'Espagne. Ils ont rappelé à la presse que le projet par voie ferrée coûterait dix fois moins cher que l'autoroute dont le financement n'est toujours pas trouvé. De fait, le blocage du financement européen provoque progressivement un ralentissement des travaux.

22 - 24 mai 1999 : la victoire dans la vallée ?

A l'automne, les recours contre Eric Pétetin sont annulés, les tribunaux s'avérant incompetents : la ligne étant déclassée par la SNCF, celle-ci ne peut plus évoquer l'utilité publique pour expulser son agité locataire. Toute la procédure reprend donc à zéro.

Le 31 octobre, le Conseil d'Etat se prononce enfin sur les recours introduits par France-Nature-Environnement et d'autres associations environnementalistes. Le Conseil d'Etat leur donne raison et l'ensemble des enquêtes publiques

sont annulées.

Tous les travaux effectués l'ont donc été de manière illégale !

Dans la nuit du 25 février, la montagne s'effondre sur le contournement illégal d'Etnaut. Des blocs de plusieurs tonnes obligent la DDE à rouvrir l'ancienne route. Fin mars, l'accident du tunnel du Mont-Blanc montre ce que peut donner un accident de poids lourds dans un tunnel, nouvel argument contre l'aménagement de la vallée d'Aspe : le tunnel construit est monotube comme celui du Mont-Blanc et essentiellement destiné au passage des poids lourds.

Personne ne sait si l'autoroute verra le jour. Elle est toujours inscrite sous le nom E7 dans les projets européens. Les travaux étaient prévus pour durer au moins jusqu'en 2012 avant qu'ils ne soient déclarés comme illégaux.

Un nouveau rassemblement unitaire est prévu pour le week-end de Pentecôte 1999, du 22 au 24 mai. Une immense chaîne humaine est programmée sur l'itinéraire improbable de l'autoroute. Une bonne mobilisation pourrait permettre au gouvernement de prendre la seule décision raisonnable qui s'impose : l'arrêt du projet.

Michel Bernard ■

(20) Silence n°223, octobre 1997.

(21) Le Monde, 29 janvier 1998.

Pour la vallée d'Aspe

Isère : départ en bus de Grenoble le 21 mai au soir, retour le 24 mai au soir. Inscriptions auprès de la Frapna-Isère, 5, place Bir-Hakeim, 38000 Grenoble, tél : 04 76 42 64 08.

Pau : départs groupés, renseignements auprès de la SEPANSO, MJC du Laü, 64000 Pau, tél : 05 59 84 14 70.

Contacts :

- Comité de sauvegarde de la Vallée d'Aspe, La Goutte d'Eau, Eric Pétetin, 64490 Cette-Eygun, tél : 05 59 34 78 83.
- Collectif Alternatives pyrénéennes, BP 131, 64400 Oloron, tél : 05 59 39 41 45.
- France-Nature-environnement, 57 rue Cuvier, 75231 Paris cedex 05, tél : 01 43 36 79 95.
- Sepanso, MJC du Laü, 64000 Pau, tél : 05 59 84 14 70.
- Robin des Bois, 15, rue Ferdinand-Duval, 75004 Paris, tél : 01 48 04 09 36
- Greenpeace, 21, rue Godot-de-Mauroy, 75009 Paris, tél : 01 53 43 85 85.
- WWF, 188, rue de la Roquette, 75011 Paris, tél : 01 55 25 84 84.
- ROC, BP 261, 02106 Saint-Quentin cedex, tél : 03 23 62 31 37.
- Mountain Wilderness, place de la Mairie, 74200 Margencel, tél : 04 50 70 47 97.

SERMENTIZON

Puy-de-Dôme

POLLEN

3^{ème} foire écobioologique
1 et 2 mai 1999

plus de 80 stands

Marché biologique
Associations de protection
de l'Environnement
Conférences, animations
Restauration bio
Soirée : Los Gonelons

Conférences :

- Pourquoi une maison écologique
- Transgénique
- Sortir du nucléaire
- L'insoutenable vérité de l'eau
- ...

Entrée gratuite

Il est prudent de réserver
Tél/Fax : 04 73 51 21 76
Organisation : Nature & Progrès 63

Silence

N° 244
Mai 99
25 FF
150 FB
6 FS

Silence

Ecologie • Antenne vest. • Non violence

**Vallée
d'Aspe**

Dix ans de lutte

Nord-Sud

Caravane transnationale

OGM

Un scandale
en puissance

La bioclimatisation