



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## transports routiers

Question écrite n° 2585

### Texte de la question

M. Jean-Pierre Brard attire l'attention de Mme le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur les moyens qui pourraient être mis en oeuvre afin d'éviter que le trafic des poids lourds, consécutif au creusement du tunnel du Somport, n'altère définitivement le caractère sauvage de la vallée d'Aspe et ne mette en danger son économie agro-pastorale. En effet, les travaux de génie civil de ce tunnel qui relie l'Espagne à la France sont désormais achevés, l'ouverture à la circulation étant prévue fin 1999. La construction du tunnel avait été décidée en 1988 dans le but de faciliter la circulation entre le Nord et le Sud de l'Europe, en évitant ainsi le risque de saturation des liaisons côtières. Cette réalisation devait s'accompagner d'une modernisation des routes d'accès. Or, côté français, la RN 134 qui mène au Somport n'a, pour l'instant, subi aucune modification. Si comme le prévoient les simulations de trafic, 1 500 poids lourds l'empruntent chaque jour, pour rejoindre le tunnel (contre 240 aujourd'hui), elle se transformera en goulot d'étranglement. Dès lors, cet axe européen deviendra un « couloir à camions », à l'image de celui qui mène au Mont-Blanc dans les Alpes, et détruira ainsi la vallée, dont toute l'économie repose actuellement sur les activités agro-pastorales. Pour éviter que les poids lourds n'empruntent la route et n'obstruent la vallée, une solution consisterait à remettre en service la ligne de chemin de fer Oloron-Canfranc, qui possède son propre tunnel, et d'y organiser un système de ferroutage. Il existe désormais un consensus parmi la population locale comme chez les élus en faveur de cette réouverture. Pourtant, le précédent gouvernement a toujours repoussé une telle possibilité dont le coût a été chiffré à 1 milliard de francs par la SNCF. Il souhaiterait en conséquence connaître les intentions du nouveau gouvernement sur cette solution, celui-ci s'étant à plusieurs reprises, engagé à inverser la tendance au « tout routier ».

### Texte de la réponse

Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance avec intérêt de la question concernant la protection de la vallée d'Aspe et de son économie agro-pastorale. La ministre a été amenée à prendre diverses initiatives pour oeuvrer à la protection de la vallée d'Aspe. Elles s'inscrivent dans le cadre général des orientations qui ont été approuvées par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1997 : approche intermodale des besoins de transport et priorité au mode ferroviaire pour le transit international franchissant les Alpes et les Pyrénées. Ainsi, en vue d'un report du transit de marchandises sur le rail, la ministre a encouragé le ministre de l'équipement, des transports et du logement dans son souhait de reprendre les études en vue d'une réouverture de la ligne Pau-Canfranc. Le sommet franco-espagnol du mois de décembre 1997 a permis une avancée commune sur cette idée. Le percement du tunnel du Somport a été achevé au mois de juillet dernier. Sa mise en service est envisagée pour l'an 2000. La route nationale 134 entre Oloron-Sainte-Marie et le tunnel fait depuis plusieurs années l'objet de travaux de modernisation en vue d'en améliorer les caractéristiques techniques, notamment en matière de sécurité. Ces aménagements sont encadrés par un cahier des charges approuvé le 14 janvier 1994 par les ministres de l'équipement et de l'environnement. A cet égard, le respect des prescriptions du cahier des charges de 1994 constitue une première exigence. En vue d'un meilleur respect de ce cahier des charges, la ministre de

l'aménagement du territoire et de l'environnement a d'abord demandé à son collègue Jean-Claude Gayssot que soit entreprise, par ses services, une étude d'avant-projet sommaire sur la totalité de l'itinéraire, afin de mettre un terme à la multiplication des procédures qui a caractérisé ce projet. Les deux ministres sont également convenus de confier au conseil général des ponts et chaussées une mission d'évaluation de la mise en oeuvre du cahier des charges de 1994. Cette mission devra, notamment, examiner la conformité des projets étudiés et des travaux entrepris dans le cadre du cahier des charges. Elle devra aussi contribuer à renouer les fils du dialogue entre les associations et les services locaux de l'Etat. Enfin, la protection ponctuelle des éléments les plus remarquables de la vallée constitue le complément indispensable à toute action sur les infrastructures de transport.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Brard](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (7<sup>e</sup> circonscription) - Communiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 2585

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** aménagement du territoire et environnement

**Ministère attributaire :** aménagement du territoire et environnement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er septembre 1997, page 2743

**Réponse publiée le :** 11 mai 1998, page 2648