



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RN 134, A 650 et A 65

Question orale n° 77

Texte de la question

M. David Habib attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les difficultés de communication routière et ferroviaire qui aujourd'hui pénalisent gravement le Béarn et risquent, si elles perdurent, de le marginaliser sur un plan économique, culturel et social. A trois jours de l'inauguration du tunnel international du Somport placé sous l'autorité du roi d'Espagne et du président de la République, il souhaiterait qu'il lui indique ses intentions sur deux dossiers fondamentaux pour notre avenir : les liaisons avec l'Espagne d'une part, et l'autoroute Pau-Oloron d'autre part. Concernant les liaisons avec l'Espagne, la route RN 134 qui y mène par le tunnel du Somport n'est toujours pas sécurisée et modernisée ! L'Espagne, elle, a terminé depuis longtemps les travaux d'aménagement des axes routiers allant de Saragosse au Somport. En France, il semble que ces aménagements ne soient pas près d'être achevés avant, au mieux, 2018 ! Cela conduit à cette situation paradoxale qui voit l'un des tunnels transfrontaliers des plus modernes d'Europe déboucher, de ce côté-ci des Pyrénées, sur une route vétuste et parfaitement inapte à répondre aux ambitions et aux réalités qui ont inspiré la construction de cet axe franco-espagnol. Concernant l'autoroute Pau-Oloron, cette antenne autoroutière (A 650) avait été inscrite au schéma directeur routier national en 1990 et confirmée par décret en avril 1992, en même temps que l'autoroute Toulouse-Pamiers qui, elle, a été inaugurée le 27 février 2002. Or le projet autoroutier Pau-Oloron n'a, lui, toujours pas démarré ! En effet faute de pouvoir adosser cet ouvrage aux autoroutes existantes, il s'agit de mettre en place un tout autre montage financier. Ce montage implique une participation financière insupportable pour les collectivités. Des solutions alternatives sont recherchées, mais aucune n'est aujourd'hui susceptible de déboucher sur une réalisation rapide, adaptée et indispensable au désenclavement du Béarn. Il est pourtant urgent d'agir : en effet, de la réalisation de cette autoroute, indispensable pour faire face à l'augmentation de l'activité et du trafic, dépend l'avenir de plusieurs zones riches en industries et en emplois (bassin de Lacq et bassin d'emploi d'Oloron), des cantons de Lasseube, Monein, Jurançon, la sécurité des traversées d'agglomérations (Gan et Jurançon). Enfin, concernant l'axe Bordeaux-Pau, le projet d'autoroute A 65 a été lancé en 1994. Aujourd'hui, Pau est toujours à deux heures et demie de Bordeaux par la route et ce, par un des itinéraires les plus meurtriers de France. Alors que les premiers travaux ont tout juste commencé en octobre 2002 (déviation d'Aire-sur-l'Adour), il appartient à l'État, maître de l'ouvrage, de lancer au plus vite l'appel à candidatures et les procédures nécessaires pour que la réalisation de ce chantier puisse aboutir comme promis en 2010. Il lui demande de préciser les actions que le Gouvernement entend mettre en place pour régler ce dossier crucial pour l'avenir de la région.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DANS LE BÉARN

M. le président. La parole est à M. David Habib, pour exposer sa question, n° 77, relative à l'aménagement des infrastructures routières dans le Béarn.

M. David Habib. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, je souhaiterais attirer votre attention sur les difficultés de communication routière qui aujourd'hui pénalisent gravement le Béarn et risquent, si elles

perdurent, de le marginaliser sur un plan économique, culturel et social. Et lorsque, le 28 octobre dernier, M. Gilles de Robien est venu inaugurer l'aérogare de Pau-Pyrénées, il a pris des engagements précis pour le désenclavement de cette région.

A trois jours de la cérémonie d'inauguration du tunnel international du Somport, placée sous la présidence des deux ministres de l'équipement, français et espagnol, je souhaiterais que vous nous indiquiez, monsieur le secrétaire d'Etat, les intentions du Gouvernement sur deux dossiers fondamentaux pour notre avenir : les liaisons avec l'Espagne d'une part, et l'autoroute Pau-Oloron d'autre part.

La route nationale 134 qui mène à l'Espagne par le tunnel du Somport n'est toujours pas sécurisée et modernisée, alors que l'Espagne, elle, a terminé depuis longtemps les travaux d'aménagement des axes routiers allant de Saragosse au Somport. En France, il semble que ces aménagements ne seront pas achevés, au mieux, avant l'année 2018.

Cela conduit à cette situation paradoxale qui voit l'un des tunnels transfrontaliers les plus modernes de l'Europe déboucher, de ce côté-ci des Pyrénées, sur une route vétuste et parfaitement inadaptée aux ambitions et aux réalités qui ont inspiré la construction de l'axe franco-espagnol.

Quant à l'axe Pau-Oloron, l'antenne autoroutière A 650 avait été inscrite au schéma directeur routier national en 1990 et confirmée par décret en avril 1992 en même temps que l'autoroute Toulouse-Pamiers qui, elle, a été inaugurée le 27 février 2002. Or le projet autoroutier Pau-Oloron n'a toujours pas débuté. En effet, faute de pouvoir adosser cet ouvrage aux autoroutes existantes, il faut mettre en place un tout autre montage financier qui implique une participation financière insupportable pour les collectivités. Si des solutions alternatives sont recherchées, aucune ne semble aujourd'hui susceptible de déboucher rapidement sur une réalisation adaptée, indispensable au désenclavement du Béarn. Il est pourtant urgent d'agir : de la réalisation de cette autoroute, nécessaire pour faire face à l'augmentation de l'activité et du trafic, dépend l'avenir de plusieurs zones riches en industries et en emplois - bassin de Lacq et bassin d'emploi d'Oloron -, des cantons de Lasseube, Monein et Jurançon ainsi que la sécurité des traversées des agglomérations de Gan, Jurançon et Pau.

Enfin, permettez-moi d'évoquer l'axe Bordeaux-Pau : le projet de l'autoroute A 65 a été lancé en 1994. Mais, aujourd'hui, Pau reste toujours à deux heures et demie de Bordeaux par la route et ce par l'un des itinéraires les plus meurtriers de France. Alors que les premiers travaux ont tout juste commencé en octobre 2002 par la déviation d'Aire-sur-l'Adour, il appartient à l'Etat, maître de l'ouvrage, de lancer au plus vite l'appel à candidatures et les procédures nécessaires pour que la réalisation de ce chantier puisse aboutir comme promis en 2010.

Le 14 décembre dernier, les élus aquitains de tout bord, de M. Juppé à M. Rousset, ont exprimé par une lettre symbolique leur préoccupation quant à ces infrastructures de communication. Ils ont formé le vœu que les infrastructures routières puissent être accompagnées par des dessertes ferroviaires fret et passagers, adaptées au nécessaire désenclavement du Béarn par le train. Vous connaissez le dossier du Pau-Canfranc. Nous attendons là aussi des engagements concrets de l'Etat d'autant que les collectivités territoriales sont aujourd'hui unies et solidaires pour défendre ce dossier.

Avec eux, je vous demande de préciser les actions que le Gouvernement entend mettre en oeuvre pour régler ces dossiers fondamentaux pour l'avenir de notre région.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le député, je vais essayer de faire le point avec vous, comme le souhaite également Gilles de Robien qui sera bientôt dans votre région, sur l'ensemble des problèmes de transport routier que vous avez évoqués.

Comme vous le savez, l'Etat a engagé depuis plusieurs contrats de plan une politique de modernisation

des liaisons trans-pyrénéennes.

Dans la vallée d'Aspe, cette politique s'est traduite par la décision d'aménager la route nationale 134 dans sa section comprise entre Oloron - Sainte-Marie et le Somport. Le parti d'aménagement retenu en 1994 consiste en une route à deux voies de circulation qui assure sécurité et respect du milieu humain et naturel et qui contourne les villages. Cet aménagement se poursuit au rythme des financements mis en place par l'Etat et ses partenaires dans le cadre des contrats de plan avec une priorité donnée à la réalisation des déviations des villages traversés, rythme que beaucoup d'élus de cette région considèrent comme insuffisant.

Une enveloppe de 40 millions d'euros est inscrite dans l'actuel contrat de plan Etat-région 2002-2006. Elle permet la poursuite des travaux de la déviation du vallon de Bedous, l'engagement des travaux de la déviation de Gurmençon-Asasp, et l'achèvement de la section Urdos-Forges-d'Abel avec la construction d'un nouveau tunnel à Bordenave. Quand ces trois opérations auront été menées à leur terme, on pourra dire que 75 % de l'itinéraire aura été aménagé.

La mise en service du tunnel du Somport interviendra le 17 janvier prochain, alors qu'il reste toujours des investissements importants à engager sur la RN 134. Il faut souhaiter que cette route ne connaisse pas un accroissement trop important du trafic et qu'elle soit à même, en l'état actuel, de le supporter. En tout état de cause, je pense que les élus sauront faire en sorte qu'un nouvel état des lieux donne les moyens de forcer l'allure sur la modernisation. Et lorsque viendra dans quelques semaines le moment de réfléchir sur la mise à jour du contrat de plan, il est clair qu'une attention particulière devra être portée à la RN 134. Quant aux opérations dont l'actuel contrat n'aura pas permis la réalisation à son issue, elles devront, à nos yeux, être prioritaires pour le contrat suivant et les études et procédures accélérées dans ce but. Par ailleurs, je vous indique que l'Etat financera dès cette année plusieurs aménagements de sécurité sur cet axe et la réfection de la chaussée dans les traversées de Bedous et d'Urdos.

En ce qui concerne la fameuse liaison Pau-Oloron-Sainte-Marie, les études financières ont montré l'impossibilité de réaliser cette liaison par voie de concession sous forme d'une bretelle autoroutière. En effet, compte tenu de l'importance de la subvention d'équilibre proche de 100 % du coût d'investissement, la qualification de concession n'est pas applicable. Il faut donc envisager d'autres modes de financement et de réalisation. Gilles de Robien est résolu à ouvrir ce dossier et à lui donner des perspectives et lors du débat parlementaire qui aura lieu au printemps sur les grandes infrastructures à la suite de l'audit qui nous sera remis dans quelques jours, cet axe important pourra faire l'objet d'une discussion.

Dans l'immédiat, je vous confirme que les études d'avant-projet sommaire se poursuivent, distinguant deux sections : la liaison Pau-Oloron-Sainte-Marie, pour laquelle les études vont être lancées cette année en élargissant le champ des solutions techniques, et le contournement de l'agglomération d'Oloron-Sainte-Marie. Il semble que la priorité soit accordée à ce dernier, une présentation de l'état d'avancement des études a d'ailleurs été faite aux élus le 6 décembre dernier à la sous-préfecture d'Oloron. Une concertation publique sur ce projet est prévue au cours de ce premier trimestre. Le ministère de l'équipement souhaite qu'une première inscription soit envisagée à l'occasion de la mise à jour de l'actuel contrat de plan Etat-Région.

Enfin, s'agissant de l'axe Bordeaux-Pau via Langon, les travaux de la déviation d'Aire-sur-l'Adour ont effectivement débuté. L'année 2002 a été mise à profit pour approfondir les études des différents scénarios de programmes de la liaison autoroutière A 65 entre Langon et Pau. Les résultats de l'analyse

montrent l'intérêt de ce projet qui ne sera naturellement pas remis en cause par l'audit sur les projets de grandes infrastructures de transport.

Le préfet de région a également rencontré les collectivités concernées par cette liaison - la région Aquitaine et les départements de la Gironde, des Landes, des Pyrénées-atlantiques - pour obtenir leur accord de principe sur leur participation financière à parité avec l'Etat au montant de la subvention d'équilibre de la concession et aux investissements sur d'éventuelles sections non concédées. Le préfet devrait nous confirmer prochainement leur accord.

Parallèlement, Gilles de Robien a demandé aux services de préparer le lancement de mise en concession de cette opération dont les particularités induisent un important travail juridique afin de sécuriser l'ensemble de la procédure. Comme vous le savez, ce projet n'a pas encore été déclaré d'utilité publique. Deux options de tracé sont envisagées. Il faudra donc mener concomitamment les procédures de mise en concession et d'utilité publique. Aujourd'hui, le projet d'appel à candidature est prêt à être lancé.

Mais, sur tous ces points, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme aura l'occasion de vous donner des précisions lors de sa prochaine visite dans votre région.

M. le président. La parole est à M. David Habib.

M. David Habib. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de toutes les précisions que vous avez apportées. Mais si vous avez insisté sur le contournement d'Oloron, qui semble bien engagé, vous avez été plus évasif - mais je ne vous en fait pas grief - sur la liaison Pau-Oloron. Je crois que vous devez mesurer l'importance du règlement de cette question, qui n'intéresse pas seulement ces deux communes, mais l'ensemble du Béarn. Je suis l'élu du bassin de Lacq, et je peux vous assurer que la traversée de villages qui ne sont pas dotés des voies adaptées par des kyrielles de camions chargés de produits chimiques pose aussi des problèmes de sécurité. Mais je suis persuadé que vous aurez aussi à coeur de prendre la dimension de cette situation épineuse.

Données clés

Auteur : [M. David Habib](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 77

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 janvier 2003, page 127

Réponse publiée le : 15 janvier 2003, page 13

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 13 janvier 2003