



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question écrite n° 34565

Texte de la question

M. David Habib souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la multiplication des accidents sur la RN 134 en Vallée d'Aspe. Depuis l'ouverture du tunnel du Somport en janvier 2003, neuf accidents de camions ont déjà eu lieu sur cet axe qui est ouvert au transit international des poids lourds. Ces nombreux accidents survenus depuis un an confirment que de nombreuses portions de la RN 134 sont inadaptées et même dangereuses pour les camions, les usagers et les riverains. Jusqu'à présent, aucune mort humaine n'a heureusement été dénombrée mais faudra-t-il en arriver à cette extrémité pour que des mesures concrètes soient enfin prises ? En conséquence, et devant l'urgence de la situation, il lui demande de bien vouloir mettre en place les moyens nécessaires à l'achèvement de la sécurisation de la RN 134 et de bien vouloir procéder à la réouverture de la ligne ferroviaire franco-espagnole Pau-Canfranc inscrite dans le contrat de Plan État-région 2000-2006.

Texte de la réponse

Depuis l'ouverture du tunnel du Somport en janvier 2003, neuf accidents de poids lourds ont eu lieu en vallée d'Aspe alors qu'entre 1999 et 2002, cinq accidents seulement avaient été dénombrés. Cette évolution préoccupante fait l'objet d'un suivi très attentif de la direction des routes. L'analyse détaillée des conditions dans lesquelles ces accidents se sont produits a mis en évidence l'implication systématique de véhicules espagnols et l'importance des pertes de contrôle non provoquées par des tiers. Avant l'ouverture du tunnel, les chauffeurs devaient adapter leur vitesse depuis le col du Somport, route sinueuse à forte pente et étroite. Depuis le début de la modernisation de l'itinéraire, les conducteurs empruntent alternativement des zones aménagées et d'autres restées en l'état sans pour autant modifier leur comportement. Il convient donc d'agir sur la perception qu'ils ont de cette route. Dès décembre 2003, une enveloppe exceptionnelle de 35 000 euros a permis d'installer : un feu à éclats sur les quatre panneaux d'information aux extrémités du passage dangereux du fort du Portalet ; un feu à éclats par sens sur deux panneaux limitant la vitesse à 30 kilomètres à l'heure pour les poids lourds sur cette même section ; deux panneaux de grandes dimensions, l'un en français et l'autre en espagnol informant de la descente dangereuse, implantés en aval du carrefour des Forges d'Abel ; six panneaux de police rappelant régulièrement sur les quinze premiers kilomètres à partir du tunnel que la descente est dangereuse. Plus généralement, l'aménagement de la RN 134 dans la traversée de la vallée d'Aspe demeure une priorité forte. À l'issue de la réalisation complète des opérations programmées au contrat de plan actuel, 75 % de l'itinéraire Oloron-Sainte-Marie - tunnel du Somport sera aménagé. L'exploitation de la ligne Pau-Canfranc a été interrompue en 1970 à la suite d'un accident. Cette ligne présentait à l'époque des caractéristiques très médiocres. Sa configuration, et en particulier ses rampes, ne lui permettait pas d'acheminer un trafic significatif de marchandises. Afin de répondre à des demandes locales et dans le cadre du contrat de plan, il avait été décidé d'approfondir les premières études sur l'éventualité d'une réouverture de cette ligne. Ces études ont été conduites par Réseau ferré de France en partenariat avec le conseil régional d'Aquitaine et le ministère espagnol des transports, pour ce qui concerne le tunnel international. Les études viennent d'être achevées. Leurs résultats font apparaître qu'une réouverture de la ligne Pau-Canfranc ne constitue pas une solution

techniquement et économiquement adaptée à un report modal de la route vers le rail. La capacité de la ligne resterait limitée à 1,5 million de tonnes par an alors que le coût du projet est estimé à 800 millions d'euros d'investissement, hors prix du matériel roulant. La SNCF a, d'autre part, indiqué qu'elle n'était pas en mesure d'exploiter ce type de service dans les conditions normales du marché. Les difficultés ne sont d'ailleurs pas uniquement économiques. Le tunnel ferroviaire désaffecté sert, en effet, de conduit d'évacuation du tunnel routier du Somport. Le développement des transports transpyrénéens, et notamment de solutions alternatives à la route, constitue une priorité pour la France et l'Espagne. Dans ce cadre, il est nécessaire de créer une dynamique pour le fret ferroviaire. Il est donc nécessaire d'améliorer les liaisons existantes, en termes d'infrastructures, mais aussi d'exploitation et de travailler sur de nouvelles liaisons efficaces.

Données clés

Auteur : [M. David Habib](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 34565

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 mars 2004, page 1528

Réponse publiée le : 5 octobre 2004, page 7769