



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Travaux de la route nationale 134

Question orale n° 1484

Texte de la question

M. Jean Lassalle alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'échec des travaux de la route nationale 134 et ses conséquences pour toute la région concernée. En effet, l'État a entrepris dans les années 1990 l'amélioration de cette voie de communication « moyenâgeuse » pour la mettre au niveau des exigences d'une route nationale et internationale. Différents aménagements ont été réalisés avec plus ou moins de succès sur des tronçons distincts : liaison directe de Pau à Oloron-Sainte-Marie (respectivement préfecture et sous-préfecture) et au sud, un tracé d'Oloron-Sainte-Marie jusqu'à l'entrée du tunnel du Somport. Toutefois, celles de Gurençon, d'Asasp-Arros et de Cette-Eygun, pourtant entièrement financées, n'ont jamais connu le moindre début de réalisation. S'agissant d'Urdos, dernière commune française avant la frontière, les études de déviation largement avancées à l'époque furent stoppées *sine die*. On a par conséquent des tronçons réalisés et d'autres, plus nombreux, devenus encore plus dangereux que par le passé. Ce phénomène est accentué par l'augmentation annuelle de 3,8 % de poids lourds. Alors que l'État devait moderniser et sécuriser l'ensemble de cette voie, favoriser le développement d'Oloron-Sainte-Marie et de la vallée d'Aspe tout en débarrassant cette dernière des transports de matières dangereuses, il réouvrit la traversée du Somport aux camions avec des matières inflammables ou polluantes, très dangereuses, dites « bombes roulantes ». De ce fait, il ajouta au discrédit de cet engagement international financé par l'Union européenne, et annula son engagement qui avait constitué l'un des éléments les plus importants de la réalisation de ce projet. Désormais le projet initial ne ressemble plus à rien. Au-delà de quelques menus travaux, c'est un champ de ruines abandonné. Les habitants, dans l'incapacité de vendre leurs propres maisons sans valeur, sont contraints de vivre dans une insécurité et un bruit accru. Quant aux entreprises implantées dans la région, comme Lindt, dont le trafic de ses poids lourds génère en moyenne 50 camions par jour, manifestent inlassablement l'intérêt pour un développement urgent des routes directes. Elles permettraient à toutes ces entreprises de gagner du temps et d'éviter la pollution conséquente (un engagement restant inapplicable). C'est pourquoi il lui demande s'il a l'intention de reprendre sérieusement ce projet dans son ensemble et de le mener à bien, de mettre en œuvre un véritable financement d'ensemble, avec un caractère prioritaire de son engagement dans le prochain contrat de plan État-région. Enfin, il lui demande s'il compte mettre en place des réunions régulières afin de permettre à son ministère et des élus de la région de suivre rigoureusement ce chantier, comme cela avait été prévu avec tous les ministres depuis que le Président François Mitterrand et sa Majesté Juan Carlos Premier donnèrent le feu vert à ce chantier.

Texte de la réponse

ROUTE NATIONALE 134

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle, pour exposer sa question, n° 1484, relative à la route nationale 134.

M. Jean Lassalle. Ma question concerne un dossier que j'évoque sans cesse depuis trente ans, à savoir la route nationale 134, également appelée à l'époque E 7 puisqu'elle devait bénéficier de crédits européens. Je ne

sais pas si elle en a obtenu beaucoup, pas à ma connaissance en tout cas, alors que je connais très bien ce sujet.

Comme vous le savez, monsieur le ministre délégué chargé des transports, il s'agit d'une route internationale qui relie la France à l'Espagne. Les Espagnols, pour ce qui les concerne, ont abondamment bénéficié de ces crédits européens, mais il est vrai que leur classement en tant que pays en voie de rattrapage à l'époque les a aidés.

Depuis, nous n'avons plus de nouvelles. Comme ceux qui, à votre place, représentaient le Gouvernement lorsque j'ai posé, à deux reprises, une question sur le sujet, vous me répondrez certainement que quelques crédits ont été programmés pour la liaison entre Pau et Oloron-Sainte-Marie, ainsi que pour la partie située au sud d'Oloron-Sainte-Marie, plus compliquée, où des déviations doivent toujours être réalisées.

Je le sais bien, ce n'est pas de votre faute, monsieur le ministre délégué : vous étiez très jeune quand le président François Mitterrand et le roi Juan Carlos Ier ont avalisé le projet. Il s'agissait alors de construire ou d'aménager une voie secondaire de niveau européen entre la France et l'Espagne, comme cela avait été fait à Puymorens. Malheureusement, ces engagements n'ont jamais été tenus.

Aussi vous ai-je demandé un rendez-vous pour que nous évoquions la question ; j'espère que vous me l'accorderez – j'ai quelques années d'expérience, et c'est la première fois qu'un ministre ne me répond pas. M. Alain Rousset, président de la région Nouvelle-Aquitaine, a toujours refusé d'inscrire cette voie dans un contrat de plan, alors que cela nous aurait permis de bénéficier de financements de façon naturelle.

J'évoquerai pour finir le dossier de Beynac, défendu par le président du conseil départemental et ancien député Germinal Peiro. Après l'engagement donné par le Président de la République, la préfète a lancé des travaux... avant d'être mystérieusement mutée. Nous ignorons pourquoi les travaux, qui étaient très avancés, ont cessé.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Vous m'interrogez une nouvelle fois, monsieur Lassalle, sur les travaux de sécurisation relatifs à la route nationale 134 – je loue votre constance. Avant toute chose, je tiens à vous assurer que l'État est pleinement engagé dans la modernisation de cette route : il s'agit principalement d'aménagements qui contribueront, entre autres, à l'amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des riverains de la route nationale.

Plus précisément, une enveloppe de 7 millions d'euros, financée intégralement par l'État, a été attribuée en 2020, dans le cadre du contrat de plan État-région (CPER) actuel, afin de traiter plusieurs points délicats de l'axe qui relie Oloron-Sainte-Marie à la frontière espagnole. Ce budget a permis de créer un aménagement de sécurité à l'entrée nord de la vallée d'Aspe en août 2020, et d'engager la réalisation d'un dispositif de signalisation dynamique expérimental – les travaux ont débuté en avril, et dureront deux ans. Plus au nord, l'opération de mise en sécurité de la route nationale entre Belair et Oloron-Sainte-Marie bénéficiera, en 2021, d'un financement de 10,5 millions d'euros dans le cadre du plan de relance, afin d'accélérer l'engagement d'une première section dont les travaux préparatoires débuteront en fin d'année. J'ai ainsi le plaisir de vous confirmer que l'État a renforcé les moyens prévus par le CPER : dans le cadre de l'avenant – signé le 11 mai – au volet mobilité du contrat de plan, l'enveloppe attribuée à l'opération a été augmentée de 12 millions d'euros, pour atteindre 23 millions fin 2022.

D'autres aménagements sont réalisés en dehors du CPER, comme la suppression du passage à niveau no 24 dans la commune d'Herrère. Cette opération de 8,3 millions d'euros est couverte en partie par l'État, à hauteur de plus de 6,2 millions d'euros. L'ouverture à la circulation a été ouverte en février.

Je connais bien le sujet de Beynac, au sujet duquel M. Germinal Peiro me sollicite régulièrement. Comme vous le savez, nous nous en tenons au respect du droit, en particulier aux arrêts que différentes juridictions administratives ont rendus ces derniers mois.

Enfin, j'aurai plaisir à vous recevoir au ministère chargé des transports pour parler de ces sujets, entre autres.

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. J'avais connaissance des financements que vous avez évoqués, monsieur le ministre délégué. Je vous remercie d'accepter de me recevoir – j'espère que vous le ferez assez rapidement, avant que les temps ne changent trop. Ce sera l'occasion de vous rappeler que le projet comporte un autre aspect : la liaison Pau-Oloron-Sainte-Marie, qui n'a pas avancé.

Données clés

Auteur : [M. Jean Lassalle](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (4^e circonscription) - Libertés et Territoires

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1484

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 mai 2021](#)

Réponse publiée le : 26 mai 2021, page 5444

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [18 mai 2021](#)