

## Vitesse, contournement, sécurité : les annonces pour la RN 134



L'Etat a travaillé à une harmonisation de la vitesse sur la RN 134 entre Pau et Oloron. De 23 changements, on passera à 10.

© Archives Sébastien Lamarque

- 1.
- 2.

- [Previous](#)
- [Next](#)

0

Par **Pierre-Olivier Julien**, publié le .

Le préfet Eric Spitz, invité ce jeudi à la session du conseil départemental, a évoqué les aménagements pour la route nationale qui relie Pau au Somport en passant par Oloron.

À la veille des grandes vacances, finalement il était logique que les élus parlent beaucoup de route, ce jeudi, à l'occasion de la session estivale du conseil départemental. **Si la séance a démarré sur les chapeaux de roues avec les échangeurs autoroutiers**, elle permit surtout de faire le point sur la RN134 par l'intermédiaire du préfet Eric Spitz, invité de la matinée.

Et c'est d'abord **une absurdité routière qui va prochainement disparaître**. Même si la sécurité prime, bien sûr, les multiples changements de limitation de vitesse sur la R134 n'avaient pas beaucoup de sens. Surtout depuis l'instauration du 80 km/h en juillet 2018. Un constat unanime, partagé par l'Etat.

« Aujourd'hui, il y a 23 changements de vitesse dans un sens, 21 dans l'autre. Mais nous venons d'achever un travail pour harmoniser les limitations. **Il n'y aura plus que 10 changements entre Pau et Oloron** » a annoncé Eric Spitz. Les portions et les vitesses qui leur seront dédiées restent cependant encore à affiner. Mais il est certain que les automobilistes applaudiront à cette démarche, comme celle à l'échelle du département (lire ci-dessous).

Le sujet de la R134 a aussi rebondi par l'intervention de Jean-Claude Coste. Comme l'an passé, à la même occasion de la venue du préfet (Gilbert Payet en 2018), **l'élu oloronais s'est inquiété de l'avancée du projet de contournement de la ville haut-béarnaise**. « On m'avait répondu retard, besoin d'études complémentaires, surcoût et impossibilité pour l'Etat d'assurer la maîtrise d'ouvrage. Un an plus tard, et une seule réunion du comité de pilotage, les choses n'ont pas évolué. **Alors qu'il y a une grande lassitude des habitants de voir passer ces centaines de camions par jour** » a plaidé Jean-Claude Coste devant Eric Spitz.

## **Des pistes d'économies trouvées**

Rappelons notamment que la facture pour créer 3,5 km était passée de 77 à 90 millions d'euros en juillet 2018. « **Cela commence à être un peu cher** » a souri tout en euphémisme le préfet qui a annoncé que le ministère des Transports avait en suivant **un audit pour « tenter d'identifier des pistes d'économies** ». Les ajustements possibles concernent notamment la réduction du profil en travers du tunnel avec interdiction de la déviation aux cyclistes (-3,2M), la réduction du profil en travers des deux viaducs (-0,6M), la négociation sur les modalités de réalisation de l'ouvrage SNCF (-2M) et sur les prix des ouvrages d'art courants (-0,3M).

« On arriverait au final à 80 millions. **Mais soyons honnête. Le prix à un instant T n'est jamais le même à la fin. Pour des travaux allant de 2021 à 2028 (avec lancement des marchés en 2020), l'opération globale s'élèverait à 92 millions. Soit 15 millions de surcoût**. L'Etat prendra en charge la moitié, soit 7,5M. On va désormais se tourner vers les collectivités pour le complément » a déclaré le préfet en joignant le mouvement à la parole. « On en reparlera » répondra le président Lasserre au regard préfectoral.

Elu qui rappelait un peu plus tôt que cette R134 avait surtout un intérêt national voire international, une façon aussi de dire poliment non à **l'Etat qui avait demandé au Département le basculement de cette route dans le giron de la collectivité**. Quant aux financements, Jean-Jacques Lasserre a appelé à ce que les partenaires « naturels » (comprendre concernés) participent, « à l'instar de l'Europe ».

## « Pas d'autoroute en vallée d'Aspe »

Sur les aménagements de la R134, Eric Spitz a pu également clairement fixer la feuille de route. **« Hors de question qu'ils soient le pendant du côté espagnol, hors de question de construire une autoroute dans la vallée d'Aspe. Le plan prévu ne concerne que des travaux de sécurisation, notamment entre Bedous et le Somport. Et non pour qu'il y ait un fort trafic sur cette route »** a indiqué le préfet.

En janvier dernier à l'Assemblée, en réponse au député Jean Lassalle, le gouvernement avait souligné que **le montant des différents projets inscrits au contrat de plan Etat-Région sur la Pau-Oloron-Somport s'élevait à 95 millions d'euros**, dont, pour les sécurisations 11 millions sur 10 km entre Pau et Oloron et 7 millions entre Oloron et le Somport.

## Retour à 90 km/h : un groupe de travail sera mis en place

Sur ce même thème de la vitesse, le Département a validé **à la majorité (deux abstentions)** la proposition du président Jean-Jacques Lasserre de constituer un groupe de travail commun avec l'Etat pour définir les routes départementales qui pourraient revenir prochainement à 90 km/h. Le préfet s'est dit lui aussi favorable à cette initiative. Le CD64 avait déjà avancé que cela pourrait concerner quelque 800 des 4 500 km qui sont dans le giron de la collectivité. La mission d'animation de cette étude a été confiée à André Arribes.

## Routes, rails : BAP poursuit tous ses combats

Une chose paraît sûre au regard de ces dernières années, l'Association Béarn Adour Pyrénées montre une opiniâtreté à toutes épreuves. **BAP, qui a fait du désenclavement du Béarn son combat principal, l'a montré lors de sa dernière assemblée générale.** Air, routes, train... Tous les sujets ont été abordés lors de ce moment auquel assistait Philippe Duron, président du Conseil d'orientation des infrastructures. Le point sur ce moment avec Michel Le Gall, président de l'association.

### Quels sont les dossiers prioritaires en matière de désenclavement du Béarn ?

Il y a bien sûr la question de la R134 au sud d'Oloron. Nous réclamons toujours le contournement des villages de la vallée d'Aspe, et les améliorations des points particuliers, comme au droit du fort du Portalet. En Aragon, la connections des autoroutes A 21, A 22 et A 23 (respectivement Pampelun-Jaca, Lerida-Saragosse et Jaca-Valencia), est en passe d'être achevée. Or, on note déjà une augmentation du trafic des poids-lourds par le tunnel du Somport. Avec ces aménagements en Espagne il ne peut qu'augmenter.

### Et la voie rapide Pau-Oloron ? Est-elle abandonnée ?

Jean-Jacques Lasserre, le président du Conseil départemental a encore récemment sur France Bleu Béarn que le Département conservait la bande des 300 mètres avec son emprise foncière. Mais nous constatons que l'Agglo de Pau a « omis » de la prévoir dans son projet de PLUI (Plan local d'urbanisme intercommunal). M. Lasserre a déclaré qu'il s'agissait sans doute d'une omission. Nous croyons que non, car certaines communes de l'Agglo sont opposées au projet comme Arbus. En tout cas, Philippe Duron nous a encouragés à voir ce projet dans son ensemble, que ce soit Pau-Oloron et la R134. Nous allons prendre contact à ce sujet avec la Région, mais aussi l'Aragon.

Enfin, sur le sujet des routes, nous avons aussi parlé de l'échangeur de Berlanne. Il y a réunion début juillet à ce sujet, où il semble que le projet doive être reporté à 2022...

**BAP s'intéresse aussi à la question du rail...**

Là encore, Philippe Duron, qui a suivi de près le dossier des LGV nous a rappelé que le Conseil d'orientation des infrastructures a été le premier à dire que les lignes à grande vitesse ne sont plus prioritaires, sauf Bordeaux-Toulouse. Pour une future LGV Bordeaux-Dax et au-delà, pour l'instant, il n'en est plus question.

Mais nous suivons aussi la question du fret ferroviaire, avec le projet de Pau-Canfranc. Pour nous, entre Bedous et Jaca, les trains ne pourront transporter chaque année que 500 à 800 000 tonnes de fret. Or, on sait que ce sont 3 millions de tonnes qui passent chaque année. D'où la question toujours essentielle de l'amélioration de la R134.

**Recueillis par N. R.**