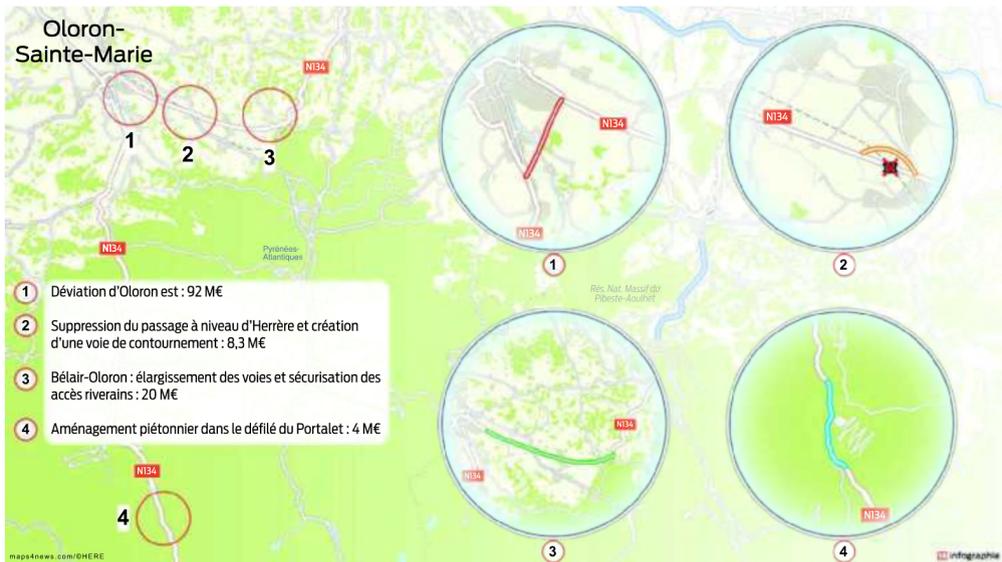


Oloron et vallées



Une année chargée pour la RN 134

PAU - LE SOMPORT Plusieurs ouvrages d'ampleur doivent se terminer ou débiter en 2020 sur cet axe très fréquenté par les poids lourds, qui fait toujours couler beaucoup d'encre

Étienne Czernicka
e.czernicka@sudouest.fr

Parmi les routes du département, la RN 134 fait figure de vilain petit canard. Accidentogène, truffée de passages compliqués à manœuvrer, notamment lorsqu'il s'agit de croiser un camion, elle fait l'objet de nombreux projets d'amélioration. Chaque année, le préfet du département organise la réunion du comité de sécurisation de l'axe, avec l'ensemble des élus concernés (parlementaires, conseillers départementaux, maires) et les représentants d'associations (riverains, associations liées au développement et à l'attractivité du territoire, etc.).

Ce comité a pour objectif de poursuivre l'action de l'État en matière d'informations et d'échanges sur le programme de modernisation et de sécurisation. À l'occasion de sa réunion du 5 décembre, ses membres ont examiné le programme d'actions pluri-annuel, le bilan des opérations menées dans l'année et les projets à venir.

Somport : +3,9% de camions
S'agissant du bilan concernant l'état du trafic sur la RN 134 sur la période 2006-2019, le constat est le suivant : le trafic de véhicules légers est stable depuis 2013. Celui des poids lourds est en croissance continue à Jurançon depuis 2014, avec une augmentation de 3,9 %



La suppression du passage à niveau d'Herrère et l'ouverture de sa voie de contournement devraient être bouclés en 2020. E. Cz.

par an. À la frontière, depuis 2006, le trafic de poids lourds augmente également de 3,9 % chaque année. Concernant le transport de matières dangereuses, la préfecture indique une « stabilité générale du trafic depuis l'ouverture du tunnel en 2003 (en moyenne 16 par jour, soit moins de 5 % du trafic de poids lourds) mais avec une hausse constatée sur les trois premiers trimestres 2019 ».

Des opérations lourdes de modernisation et de sécurisation de la route sont en cours ou vont être lancées prochainement par l'État et les collectivités territoriales, comprenant la déviation d'Oloron-est (92 M€), la suppression du passage à niveau d'Herrère (8,3 M€) - qui devrait prendre

fin en 2020 -, un élargissement des voies et une sécurisation des accès aux riverains entre Bélaïr et Oloron (20 M€) et l'aménagement d'un itinéraire piétonnier dans le défilé du Portalet (plus de 4 M€).

Enfin, d'autres opérations de sécurisation sont envisagées, telles que la création d'un tourne à gauche aux entrées nord et sud d'Asasp-Arros, l'élargissement d'un pont à Bedous, l'installation de trois radars pédagogiques à Asasp, Cette-Eygun et Urdo. La préfecture évoque aussi une « signalisation dynamique sur détection de croisement potentiel de poids lourds » sur trois secteurs (virage du marbre, défilé du Portalet et virage du Pène d'Aret).

La grogne a monté

Pas sûr que les dossiers avancés par la préfecture ne calment l'inquiétude en vallée d'Aspe quant au trafic de camions sur la RN 134, notamment ceux qui transportent des matières dangereuses. En juin dernier, neuf maires de la vallée avaient décidé, ensemble, de prendre des arrêtés pour faire cesser la circulation de ces marchandises controversées, surtout après l'accident mortel d'un poids lourd en 2018, qui avait entraîné une forte pollution du gave. Des textes retoqués par le préfet au mois de novembre, non seulement car ils concernaient une route nationale, sur laquelle les élus n'ont pas de pouvoir, mais aussi parce que les textes ne prévoyaient pas d'alternative aux poids lourds. Sur ce problème, deux visions s'affrontent : les uns souhaitent le désenclavement des villages via la mise en place de déviations, les autres comptent sur la capacité de la future ligne ferroviaire Oloron-Canfranc pour soulager le trafic des poids lourds sur la RN. Côté déviation, c'est le point mort. Quant au train, la Région table sur une mise en service en 2027. Autant dire que la vallée n'a pas fini de souffrir.