

Avantages économique et écologique d'une voie rapide entre Pau et Oloron

1) La situation actuelle :

La sortie Sud de Pau se fait par la RN 134 (axe européen E7 de plus) (en bleu sur la carte) qui passe ensuite par Jurançon où elle sert de raccordement sur 200 m environ entre les rocade Est et Ouest de Pau (en rouge sur la carte), puis par Gan pour arriver à Oloron.

Le trafic moyen journalier entre Pau et Gan est de 22000 véhicules dont 15% de PL, puis de 15000 entre Gan et Oloron.

La route du fait de ses caractéristiques qui n'ont pas changé depuis des dizaines d'années, et ne peuvent changer du fait du bâti, est saturée 4 fois par jour entre Pau et Gan les jours ouvrés, avec ce que cela signifie en termes d'embouteillage, de temps perdu, d'émissions de dioxyde de carbone et autres gaz à effets de serre ainsi que de particules fines. Sans parler aussi des nuisances pour les riverains.

Temps perdu : on peut estimer que 16000 véhicules sur 22000 perdent 10' du fait des ralentissements et embouteillages chaque jour ouvré. Celle représente 2667h par jour ouvré et **plus de 650000 h par an**, d'autant que les ralentissements et les embouteillages de la RN 134 affectent aussi les jonctions avec les rocade Est et Ouest.

Ces chiffres pourraient être affinés si l'on disposait des données de Waze ou de Mappy, données qui enregistrent les temps supplémentaires sur un trajet donné au cours de la journée.

Emissions de CO2 : 10' au ralenti entraînent autant de production de CO2 que 7 ou 8 km à 60km/h. Comme le mix de véhicules émet 185g/km (160 pour les VL et 320 pour les PL), cela signifie environ 20 tonnes par jour ouvré et **5000 tonnes de CO2 par an**.

Sans compter les oxydes d'azote, d'autres gaz à effet de serre et les particules fines.

2) La situation avec la voie rapide Pau - Oloron :

La voie rapide projetée entre Pau et Oloron, pour laquelle une bande de 300m est réservée depuis 2011, (en vert sur la carte) se raccorde idéalement au nœud autoroutier A64/A65 et à la D2 qui débouche sur la rocade Est de Pau (D802).

Elle est plus directe et plus courte que la liaison actuelle par la RN 134 d'une dizaine de km pour les véhicules qui peuvent grâce à elle éviter d'emprunter les rocade de Pau pour aller à Oloron.

Temps gagné : si l'on suppose que c'est le cas de 8000 véhicules par jour, le gain de temps réalisé est de 25' (45' par la RN134, 20' par la voie rapide) , le gain de temps est de 3333 heures par jour et **de 850000 à 1000000 heures par an**.

Emissions de CO2 : le gain de 10km se traduit par 1,85 kg par trajet sur la base retenue plus haut mais que l'on doit réduire un peu du fait de la vitesse

supérieure. En retenant une économie de 1,50 kg par trajet, cela représente **une moindre émission d'environ 4000 tonnes de CO2 par an.**

3) Bilan total :

Le trafic capté par la voie rapide (8000 véhicules/jour) élimine les ralentissements et embouteillages sur le RN134 à la sortie sud de Pau.

En conséquence les effets des 2 situations ci-dessus s'ajoutent.

En temps et en valeur:

Le gain total de temps est de 1,5 à 1,65 million d'heures par an. L'heure étant valorisée à 11€, cela représente **une valeur de 16,5 à 18M € par an.**

Le coût de l'ouvrage étant estimé à 300M € (*), **il faut 17 à 18 ans pour équilibrer ce coût, ce qui semble raisonnable pour en justifier l'intérêt économique.**

En dioxyde de carbone et en valeur :

L'économie totale d'émission de CO2 est **d'environ 9000 tonnes par an.**

La valeur de la tonne de CO2 est très faible actuellement, évoluant entre 15 et 20€ par tonne. Les perspectives à plus long terme sont un peu plus élevées, entre 45 et 50€ par tonne.

La valeur de l'économie de CO2 réalisée est faible, 150000 à 180000€/an aux cours actuels, 400 à 450 k€/an sur une base plus long terme.

Ceci est loin de tenir compte de tous les avantages d'une telle liaison rapide :

- le tracé de la RN 134 entre Oloron et Gan est difficile et dangereux, surtout dans certaines conditions : mauvais temps, nuit, mauvais temps et pluie,
- des entreprises telles que la Société des Eaux minérales d'Ogeu ou la Miélerie Michaud ont récemment implanté certains de leurs services à Pau (les services administratifs de la SEMO) ou au nord de Pau (le stockage pour Michaud) plutôt que de se développer sur place (à Ogeu, pour la première, à Gan pour la seconde). Ce mouvement pourrait se développer s'il n'est pas remédié à la situation actuelle.
- le temps de livraison vers Oloron ou d'Oloron à partir de ou vers la A64 ou la la A65 est long, 1h45 à 2h00. En période chargée les transporteurs ne desservent pas Oloron. Ramener ce temps à 1h00 - 1h00 change la donne, évite aussi d'emprunter la D9 comme alternative à la RN134.
- le recrutement de personnes mariées dans le bassin d'emploi d'Oloron peut être facilité si l'un des conjoints travaille dans l'agglomération de Pau.

4) En conclusion :

Ne rien faire est la pire des politiques. Contrairement à ce que l'on peut entendre, la réalisation d'une route nouvelle qui permet de désengorger des secteurs particulièrement propices aux embouteillages et aux ralentissements présente un intérêt économique et un intérêt écologique bien réels, sans parler des gains en bien être et qualité de vie pour les conducteurs, les passagers et les riverains que cela engendre, même si cela n'empêche pas d'encourager le co-voiturage ou autre forme mutualisée de transport.

(*) peut être moins si l'appel d'offres est ouvert à des entreprises de BTP espagnoles.

Une route aux caractéristiques semblables en Aragon a coûté 150M€ il y a 5 ans.

Michel Le Gall

