

La Lettre Valloire

L'INFORMATION POLITIQUE ET ECONOMIQUE EN RÉGION CENTRE

Mercredi 31 janvier 2007 - n°446

L'ÉVÉNEMENT DE LA QUINZAINE POINT DE VUE

L'A10 bis, un enjeu pour l'axe Orléans-Blois-Tours

Le doublement de l'A10 est envisagé pour mieux drainer les flux de véhicules sur l'axe Orléans-Blois-Tours. Plusieurs tracés devraient être soumis au débat public en 2007. Ils prévoient tous un contournement par l'est de l'agglomération tourangelles.

En 2007 figurera à l'agenda des élus régionaux l'ouverture des premières discussions sur le doublement de l'A10. "La commission du débat public va être saisie, les premiers échanges pourraient débuter à l'automne" indique-t-on à la Direction régionale de l'Équipement (DRE).

Sur le principe, le projet - dit de l'A10 bis ou de l'A110 - fait l'objet d'un assez large consensus. "Avec plus de 70 000 véhicules par jour entre les deux barrières de péage tourangelles, la situa-

tion n'est plus tenable sur l'A10" explique un élu local. Idem à Orléans, où la densité croissante du trafic est cruellement ressentie par les usagers. Véritable poumon économique du Val de Loire, cette infrastructure se trouve aujourd'hui au bord de la congestion dans la traversée des deux villes.

Quatre scénarios ont été arrêtés par les services de l'Etat. Principale caractéristique, ils prévoient tous le contournement de l'agglomération tourangelles

ILS ONT DIT

"Nous ne devons pas répéter l'erreur du tracé urbain de l'A10"

Marc Pommereau, président du Conseil général d'Indre-et-Loire

par l'est. "Pour une raison simple" explique un spécialiste du dossier: "l'autoroute transperce Tours de part en part ; les nuisances associées y dépassent le seuil du tolérable".

L'option qui semble tenir la corde envisage donc le contournement de Tours par l'est et celui d'Orléans par l'ouest tout en s'accompagnant de "l'aména-

Trafic

Que les pouvoirs publics se préoccupent de la saturation du trafic de l'A10, véritable poumon économique du Val de Loire, quoi de plus légitime ! Les propositions, qui envisagent toutes la création de nouveaux axes autoroutiers (cf. notre Une), ont de quoi laisser le citoyen dubitatif. C'est bien, en effet, le défilé ininterrompu des camions transitant entre l'Espagne et l'Europe du Nord qui provoque l'embolie routière et ses nuisances associées. Ne serait-il pas opportun de relancer l'alternative du ferroutage ? Etait-il vraiment impensable d'organiser une desserte ferroviaire spécifique réglant les différents obstacles techniques et financiers ? Nos élus régionaux, qui ne jurent plus que par le développement durable sur les estrades, ont sans doute manqué l'occasion d'accorder leurs actes et leurs discours.

Jean-Christophe Savattier

I N D E X	D E S	S O C I É T É S	C I T É E S
Acial2	CDM4	Goyer5	PMB Services3
Actimeca6	Dassault6	Hydrochim5	Reidem7
Aéroport Châteauroux Centre .5	Décathlon7	IBP4	Renaud Travaux Publics .3s
AFFPA5	Duwic3	Jakirm7	Sam Technologies4
Agriberia6	EADS5	Jamois6	Sifa Technologies4
ALM5	Eiffage5	JLB-O7	SLP3
Arch Water5	Eiffel5	Julien6	Société Générale6
Arche4	Faiencerie de Gien7	La Poste2	Sogerma Services5
AVB6	Feralco3	Lapouyade3	Steris Surgical5
Averys3	FH Surgical5	Leclerc7	TAT5
Axa6	FM Logistic6	Lidl7	Tatex5
AXR Industrie6	France Littoral Constr.6	Nexter4	Tavernier7
Bagot6	Gabriel6	OPAC4	Télintrans5
Bel6	GeoPost5	Patrick Méry6	V2 Med7
But4	Getinge5	Pfizer4	Vacher Fils7
Caisse d'Epargne3	Giat4	Philips EGP3	Wandalex Feralco3

L'abonné, l'acheteur et l'utilisateur d'une publication ou d'un article sur support papier ou numérique, n'acquiescent qu'un droit d'usage (lecture par une ou plusieurs personnes, archivage à usage personnel et privé). Aucun droit de reproduction, sous quelque forme que ce soit (photocopie, scanner, copie numérique), n'est inclus dans l'acquisition de la publication ou de l'article, si ce n'est celui d'une copie unique destinée à un usage strictement personnel. Toute autre utilisation est donc soumise à accord préalable de l'éditeur. Toute utilisation non autorisée constitue une contrefaçon, délit pénalement sanctionné (jusqu'à 2 ans d'emprisonnement et 1 million d'euros d'amende).

gement qualitatif de la RN10" explique-t-on à la DRE. Ce qui signifie que le doublement des voies entre Tours et Chartres pourrait être poursuivi, ce qu'attend avec impatience Maurice Leroy, président du Conseil général de Loir-et-Cher, qui y voit le seul moyen "de désenclaver le Vendômois". La facture des contournements de l'A10 s'élèverait approximativement à 800 M€, auxquels s'ajouteraient entre 50 et 80 M€ pour l'amélioration de la RN10. Deux raisons principales militent en faveur de ce projet *light* : son coût réduit et son acceptation par les élus des deux principales agglomérations régionales.

Les trois autres options, qui n'intègrent pas le contournement d'Orléans, semblent plus en retrait mais seront aussi discutées "sans préjugés" affirme-t-on à la DRE. La première d'entre elles prévoit le simple élargissement de l'A10 au niveau d'Orléans et le réaménagement de la RN10, prolongé, comme il se doit, par le contournement de Tours. Son coût avoisine les 880 M€. La seconde envisage une liaison nouvelle autoroutière du nord de Tours jusqu'au nord de Vendôme, puis la mise à 2x2 voies de la RN10 jusqu'à l'A11 au sud de Chartres. De l'aveu même de la DRE, ce scénario, qui correspond à une dépense de 1,2 Md€, "répond de manière satisfaisante aux besoins d'écoulement des flux sur l'axe nord-sud, mais déléste moins l'A10 à Orléans que les autres schémas proposés". La quatrième option, plus radicale, propose la création d'une nouvelle autoroute de Tours jusqu'à la région parisienne qui longerait la RN10 (1,6 Md€). Elle apparaît à certains totalement irréaliste et politiquement exposée aux critiques des écologistes.

Le consensus de principe n'exclut pas de sérieuses divergences locales sur les tracés des contournements. En Touraine, trois hypothèses sont déjà sur la table: la première fait passer l'A10 bis au plus près de l'agglomération entre la Ville-aux-Dames et Montlouis. Ce tracé achèverait à l'est le périphérique de Tours et éviterait la construction d'un barreau spé-

cifique. "Ce n'est pas une bonne idée, avance Marc Pommereau, nous allons mélanger les flux de transit local avec la circulation autoroutière et renouveler l'erreur du tronçon urbain de l'A10". Cette option est défendue, en revanche, par Tour(s)Plus et son président Jean Germain.

Deux autres tracés, le premier situé grossièrement entre Amboise et Montlouis et le second plus à l'est, au-delà d'Amboise, emporte les faveurs du Département. "Ils permettraient notamment d'irriguer l'est de l'Indre-et-Loire et le Lochois". Dans cette perspective, l'actuelle A10 constituerait le barreau est du périphérique. Mais les viticulteurs installés sur les coteaux de Montlouis ne l'entendent pas de cette oreille. Qu'ils se rassurent, la mise en service de l'A10 bis ne sera probablement pas effective avant 2015. Dans cette attente, le Département d'Indre-et-Loire fait avancer le laborieux chantier du périphérique. Au nord-ouest, les travaux du tracé compris entre le pont de St-Cosme, franchissant la Loire, et l'ex-RN 138 à St-Cyr-sur-Loire vont bon train. Le projet prévoit le doublement du pont et la construction d'une tranchée couverte ; il représente un coût de 150 M€. L'espoir d'une ouverture pour 2009/2010 est entretenu.

Il restera ensuite à démêler l'imbroglio des tracés nord et nord-est. Plusieurs options – au sud ou au nord de Notre-Dame-d'Oë, ou franchement plus au large de l'A28 – sont en cours de négociation. "Le débat est ouvert. Une réunion importante du comité de pilotage doit d'ailleurs se tenir courant février" précise Marc Pommereau qui demande instamment que le dossier ne soit pas instrumentalisé lors de la campagne des municipales. "On en prendrait immédiatement pour dix ans..." plaide-t-il. Il est vrai que les premières études du contournement de Langeais par l'A85, qui vient d'être inauguré, ont débuté il y a une trentaine d'années.

Jean-Christophe Savattier

En Bref

■ Région

L'Etat et les quatre Régions concernées par la LGV Tours-Bordeaux financeront à parts égales (contributions européennes déduites) la moitié des 5 Mds€ nécessaires à sa construction.

Affaires

■ Loir-et-Cher – Mobilier de bureau

La Poste dope la facturation d'Acial

Installé à St-Aignan-sur-Cher, Acial, le spécialiste du mobilier métallique de bureau, devrait profiter pleinement en 2007 d'un important contrat passé avec La Poste. Celui-ci porte sur la fabri-

cation de nouveaux casiers de tri verticaux modulables, destinés à équiper les plates-formes courrier. Le contrat "d'une durée d'un à trois ans, selon ses modalités d'exécution, représente un montant total de 24 M€" explique Jean-Michel Berthoux, directeur général d'Acial, qui souhaite toutefois garder la tête froide : "C'est une très belle