A77 : l'autoroute de l'arbre fête ses 10 ans

Publication : jeudi 31 décembre 2009 14:20

Le Journal de Gien, 31 décembre 2009

A 77

L'autoroute de l'arbre fête ses 10 ans

Le premier tronçon Dordives-Briare avait été inauguré en 1999 et celui de Briare-Cosne en 2000.

Voilà 10 ans, le 17 novembre 1999, que l'autoroute A 77 est désormais ouverte au trafic routier sur le tronçon Dordives-Briare. Il faudra attendre juin 2010 pour que le second tronçon Briare-Cosne souffle à son tour ses 10 bougies puisqu'il avait été inauguré un an plus tard par Martine Aubry à l'époque.

Originaire de Saint-Brisson-sur-Loire, et présent depuis l'ouverture de l'autoroute, Jean-Luc Bongibault est désormais responsable du district autoroutier de Dordives à Myennes.

Du contournement de Montargis à l'autoroute jusqu'à Cosne !

L'autoroute A 77 s'est d'abord appelée A 67 lors de ses premiers balbutiements en 1987. Ce fut l'époque des premières réunions qui à l'origine visaient à réaliser le contournement autoroutier de Montargis. Mais les élus présents à l'époque ont tiré sur l'élastique pour faire descendre cette bretelle autoroutière depuis l'A 6 jusqu'à Nogent, pour Hubert Frémy, le conseiller général du canton de Châtillon-Coligny à l'époque, jusqu'à Boismorand ensuite pour Louis Boyer, l'ancien sénateur-maire de Gien et Jean Poulain, le conseiller général-maire de Briare la réclamant alors jusqu'à sa commune !

Tout sera remis à plat en 1988 lorsque Pierre Bérégovoy, alors ministre des Finances de Michel Rocard et maire de Nevers, revisitera le projet pour une liaison autoroutière doublant la N 7 jusqu'à Nevers, avec la particularité d'être payante jusqu'aux portes de la Nièvre, à Cosne-Loire et d'être gratuite ensuite ! Mais Pierre Bérégovoy ne verra pas son bébé comme Valery Giscard d'Estaing l'a vu avec l'A 71 et l'A75 puisqu'il se suicidera en 1993. Et la mise au gabarit autoroutier de Cosne à Nevers aura pris du temps pour s'achever en 2005, se poursuivant jusqu'à Magny-Cours en cette année 2010.

Dommage aussi que l'autoroute ne soit pas venue jusqu'à la porte de Gien à l'origine, obligeant 10 ans après le Conseil général et les contribuables du Loiret à mettre la main au porte-monnaie pour mettre à 2x2 voies, mais à 90 km/h, les dix kilomètres de la RL 940 séparant la ville de l'échangeur de Boismorand !

Un trafic de la N 7 divisé par deux et un nombre de morts divisé par 15

Avant la mise en service de l'A 77 le 17 novembre 1999 entre Dordives et Briare, la N 7 voyait passer près de 11 000 véhicules ; Nogent en juillet 8, 16000 à Dordive/Loire dont 15 à 7 % de poids lourds. Autant dire que N 7 était saturée le nombre d'accidents mortels y était important en son d'une structure variable jaussée à 2, 3 ou 4 voies). Pour Jean-Luc Bongibaut, le chef du district autoroutier de l'A 77 présent lors l'ouverture,la comparaison simple : *« avant l'autoroute, il y eut en moyenne 11morts par an sur linéme trajet de « N 7 alors que nous n'avons déploré que neuf morts en 10 ans sur l'A 77 ».*

Pour mémoire, pour le seul secteur du Journal de Gien compris entre le sud de Montargis jusqu'à Neuvy-Loire, on déplorait dans nos colonnes pour l'année 1998, 15 tués ! Et en 2008, sur ce même secteur de la N7 du Journal de Gien, on enregistrait un seul tué lors d'une collision entre un camion et un motard au carrefour des Bicards !

« Avec l'A 77 la N 7 a gagné en fluidité » assure le chef de district en évoquant un trafic divisé presque par deux sur la célèbre nationale. Mais il aura fallu du temps pour que le trafic progresse sur l'A 77 puisque la moyenne annuelle en 2009 est de seulement 11000 véhicules/jour. Une moyenne qui cache des disparités puisqu'il faut compter 16000 véhicules/jour au nord de Montargis et 8000 au Sud. Sans oublier des jours de pointe avec 25000 véhicules comme lors des grands prix de France automobiles de formule 1 à Magny Cours !

L' A 77, l'autoroute de l'arbre...

A l'heure où le mot développement durable est sur toutes les lèvres, la société des Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) qui a obtenu la concession du tronçon Dordives-Cosne avait dix ans plus tôt mis l'accent sur cet aspect en la baptisant « autoroute de l'Arbre », en prenant appui sur le célèbre arboretum des Barres de Nogent/Vernisson !

L'arbre est ainsi décliné selon les différentes espèces tout au long du ruban autoroutier, les aires de repos étant baptisées d'un nom d'arbre, des bosquets ayant été plantés le long de l'A 77. L'aire de service de Varennes-Changy a même été dénommée « aire du jardin des arbres » puisque sur une quinzaine d'hectares de nombreux végétaux y ont été plantés.

Et l'on y évoque toutes les relations de l'arbre avec l'être humain, de la décoration à la médecine en passant par les parfums et l'alimentation. Une liaison cyclable a même été réalisée pour rejoindre l'arboretum des Barres mais ils se comptent sur les doigts de la main ceux qui l'empruntent !

Parlant de l' A 77 comme d'« une éco-autoroute » (un non-sens selon les écologistes) bien avant l'A19 (Artenay-Courtenay) à laquelle elle est reliée par un échangeur, APRR avait mis le paquet sur les bassins de rétention mais aussi les passages à faune et à grand gibier au nombre d'une vingtaine.

Cela n'avait pas empêché les premières années les sangliers de pénétrer sur l'A77 dont il a fallu renforcer les grillages.

Quel impact sur l'emploi et l'activité économique ?

Lorsque les maires poussaient à la réalisation de cette autoroute, chacun voyait les zones d'activités industrielles, commerciales ou artisanales pousser comme des champignons à chaque échangeur !

10 ans après, certains ont dû bien déchanter ! La douche froide a eu lieu d'ailleurs des l'inauguration puisque les échangeurs de Boismorand, Briare et Bonny promis à péage furent non payants, faisant s'évanouir les éventuelles recettes fiscales et d'emplois.

Le maire d'Ousson-sur-Loire ne verra pas non plus la création d'une aire de service pourtant promise et dont les terrains sont toujours réservés. Mais la capacité des réservoirs et les gains de consommation de carburant des automobiles ont conduit à abandonner le schéma d'une aire tous les 40 à 50 km au profit d'un écart d'une centaine de kilomètres entre deux aires.

Et puis aujourd'hui, APRR emploi beaucoup moins de personnel avec l'automatisation des barrières de péage principales comme celles de Myennes et de Souppes-sur-Loing. A l'ouverture des deux tronçons en 2000 jusqu'à Cosne, APRR annonçait employer 110 personnes en CDI auxquelles il fallait ajouter une vingtaine de CDD. Aujourd'hui, APRR annonce 66 emplois en CDI.

L'aire de service est montée en puissance au fil des ans parallèlement à la montée du trafic. *« En 2006, on a vu passer 27000 clients en restauration et 80000 au bar »* indique Vincent Bodart qui *« attend avec impatience le retour du grand prix de formule 1 à Magny-Cours »* après avoir connu un seul (et dernier) grand prix qui procure une forte activité à l'aire de service !

En revanche sur la N7, on a fait grise mine dans la restauration rapide et de nombreux petits snacks ont baissé leur rideau tandis que les autres établissements encore en place subsistent tant bien que mal face à une clientèle qui s'est raréfiée. Des stations services ont également fermées comme celle de Bonny-sur-Loire.

Du côté des zones d'activités, si Montargis développe sa zone baptisée « Arbonia » avec notamment l'annonce de l'arrivée d'un papetier domestique italien, et Cosne-sur-Loire sa zone commerciale Sud, Briare a peiné avec sa zone d'activités au pied de l'échangeur avec l'arrivée d'une seule usine en 2005, mise en liquidation l'année même ! Car l'entreprise

Les 10 ans de l'A 77 ont été fêté avec les partenaires d'APRR le 12 novembre dernier sur l'aire de service de Varennes-Changy avec de gauche à droite, M. Philippe Giguet, directeur de la région Paris, le maire de Varennes-Changy Jean-Marie Charenton et le sénateur Jean-Pierre Sueur.

Un passage à gibier à hauteur du point kilométrique 47 sur la commune de Nogent-sur-Vernisson.

Une vue d'un passage à faune à hauteur du point kilométrique 61 sur la commune des Choux.

Phoca PDF