

Le fait du jour

Bouchons : comment

TRANSPORTS L'augmentation du trafic poids lourds international et l'explosion démographique de la Gironde provoquent une thrombose quotidienne autour de Bordeaux. Et au-delà... Face au ras-le-bol, quelles sont les alternatives ?

DOSSIER RÉALISÉ PAR
CATHERINE DEBRAY
c.debray@sudouest.fr

Bordeaux asphyxié par les bouchons quotidiens de sa rocade, paralysé au moindre accident, la Gironde impactée dans un rayon de 40 kilomètres... La région pénalisée. Depuis deux ans, « Sud Ouest » constate la dégradation de la circulation et donne l'alerte. Le phénomène est tel qu'il a poussé Alain Juppé à s'exprimer. Dans une interview accordée jeudi soir à « Sud Ouest », le maire de Bordeaux et président de la métropole - fait unique - reconnaît l'étendue du problème (« Nous sommes dépassés par notre succès. ») et dévoile un plan pour sortir le poumon économique de la Nouvelle-Aquitaine de la congestion.

1 Les capitaines de l'économie au front

Il faut dire que depuis deux mois, le patronat girondin mène une fronde feutrée au fil de déclarations faites à « Sud Ouest ». Le président de la CCI de Bordeaux Patrick Seguin, Franck Allard, patron du Medef 33, Jean-Claude Fayat, PDG du 4^e groupe français du BTP, Éric Trappier, PDG de Dassault... tous parlent d'exaspération vécue chaque jour par ceux qui approchent la métropole bordelaise via la rocade.

Le président de la CCI, qui gère aussi un aéroport désormais concurrencé par la LGV, a même mis sur la table du président Alain Juppé un plan de financement d'une

voie d'accès pour contourner l'entonnoir subi par Bordeaux-Mérignac et la puissante zone d'emplois aéronautiques. Ce débat, d'autres tentent de le porter depuis la Dordogne. À l'échelle régionale.

2 Le scénario des barreaux reliant A 62, A 65, A 89

Develop'SO, (think tank né en 2006 et réunissant d'ex-cadres publics territoriaux, patrons de PME et spécialistes du transport international), propose de créer deux axes pour relier Langon à Mussidan et Périgueux à Limoges (voir infographie). C'est le scénario des barreaux reliant l'A 62, l'A 65 et l'A 89. Leur projet ? Dévier au sud des Landes ces camions espagnols et portugais qui n'ont aucune obligation de passer par Bordeaux, puis, à partir de Langon, ceux qui arrivent de Toulouse. En somme, créer un axe intérieur à la nouvelle Aquitaine pour le trafic européen nord/sud et ainsi soulager la métropole de Bordeaux.

Alors que se tiennent partout des consultations sur la mobilité, le lobby périgourdin vise la loi-cadre du printemps prochain, voulue par le président Macron. Le dernier schéma autoroutier de 2014 ne prévoyait que l'élargissement de l'A 63 à hauteur d'Andres (40) pour déjà absorber le flux exponentiel de poids lourds ibériques. Malgré le fiasco du précédent projet, cette idée d'un nouveau contournement à barreaux très éloigné et à l'est de Bordeaux suscite l'intérêt : Juppé y souscrit avec nuances, Rousset ne dit pas non mais...

3 L'explosion démographique et la ville qui s'étale

L'urgence est là. Outre la thrombose quotidienne, les carambolages entre poids lourds (lire en page suivante) révèlent une tension telle qu'une catastrophe routière n'est pas à exclure. C'est l'effet conjugué d'une augmentation du trafic routier international et d'une explosion démographique de la métropole bordelaise que les pouvoirs publics n'ont pas anticipé. Au point que Bordeaux et son aire urbaine se confondent aujourd'hui avec le département.

Rançon du succès, l'attractivité retrouvée de Bordeaux annonce jusqu'en 2030 l'installation de 15 000 nouveaux habitants par an dans le département, dont deux tiers hors de la métropole. La cherté des logements dans la ville centre et ses voisines repoussent dans un rayon de 40 km des familles n'ayant pas les salaires pour habiter Bordeaux ni même les communes infra-rocade.

Toujours plus de foyers s'installent en Cubzaguais, en Créonnais, dans le Brédois (Sud Gironde) ou en Sud Médoc. Libourne et Arcachon/La Teste sont les deux pôles qui échantent le plus de salariés quotidiennement : respectivement 9 500 et 8 700 (source: atlas A'Urba). Partout, la problématique se répète. À raison de deux voitures par foyer, et malgré l'aménagement d'aires de covoiturage, les bouchons sont toujours plus nombreux et commencent toujours plus loin. Et même si la métropole et le départe-



tement viennent de s'adosser à l'établissement public foncier de la région pour réserver des terrains et contrer la spéculation, il aurait fallu anticiper cette politique il y a dix ans. Car ce n'est pas avant une décennie que ces précautions d'écureuil porteront leurs fruits. Entre-temps, la ville s'est étalée au point que même à La Réole, à plus d'une heure de Bordeaux, existe un frémissement immobilier. Sans parler du bassin d'Arcachon, désormais touché par la nasse d'embouteillages à l'année.

4 Pas assez de TER, toujours plus de camions

Plus compliquée encore est l'amélioration

du trafic TER, même si d'avantage de dessertes sur les lignes de Langon et Libourne ont été obtenues. Le Médoc reste enclavé, avec des caténaires en piteux état, les TER d'Arcachon sont bondés, et ceux en provenance de Dordogne, insuffisants. Partout, ça craque aux coutures.

Et les perspectives d'évolution du trafic international de poids lourds en provenance d'Hendaye ou de Toulouse ne remonteront pas le moral des salariés girondins se levant toujours plus tôt pour être à l'heure au boulot. Si le trafic de camions en provenance de la péninsule ibérique avait régressé avec la dépression de 2008, il est revenu au

Juppé consulte

Voici le résumé des propositions du président de Bordeaux métropole

Que propose Alain Juppé ? L'adossé d'une partie de la rocade au réseau des concessionnaires autoroutiers (ASF et Atlandes) pour accélérer les travaux (mise à 2x3 voies et aménagement des échangeurs), grand contournement à travers des barreaux qui relient les autoroutes existantes en partie financées par une taxe poids lourds, expérimentation d'un péage positif sur l'agglomération bordelaise, développement du réseau des cars express, pour faciliter les déplacements entre le centre de la métropole et les secteurs périurbains ou ruraux.

Mais rien ne se fera sans une mobilisation « de l'État et de la région » et un changement « des comporte-



Alain Juppé. PHOTO F.COTTREAU/« SO »

ments» prévient-il. Hier, après un conseil métropolitain où la circulation s'est invitée, le maire de Bordeaux a déjeuné à la CCI avec Patrick Seguin, Éric Trappier de Dassault et la direction de Thalès. Objectif : organiser le 4 décembre une journée de travail sur le thème avec les milieux économiques girondins.

LE PRÉFET COMPREND

C'ÉTAIT LE MARDI 24 OCTOBRE

Le préfet et de nombreux élus planchaient dans le cadre des Assises nationales de la mobilité, voulues par Macron, sur les améliorations qui pourraient être apportées au déplacement des citoyens dans l'aire métropolitaine. Interrogé à cette occasion sur un éventuel projet de contournement, Pierre Dartout a répondu ceci : « Cela va au-delà de la commande qui m'a été passée dans le cadre de ces Assises. On y a parlé d'une optimisation des installations existantes. Une telle infrastructure (NDLR : un contournement) peut faire débat. Différents aspects entrent en jeu : budgétaire, environnemental... Je n'ai pas à me prononcer sur l'opportunité ou la faisabilité de cet ouvrage. Mais je comprends qu'il y ait des gens qui défendent cette idée, compte tenu de l'enjeu représenté par la circulation sur la rocade. »

Alain Rousset : « le fret d'abord »

Lors du précédent projet de contournement de Bordeaux avec ses tracés contestés, le président de la Région se souvient « avoir été abandonné en rase campagne par Juppé ». Interrogé sur le scénario des deux barreaux reliant les trois autoroutes, Alain Rousset n'est pas contre. « Mais je crois davantage au train et au fret ferroviaire, qui ne supporte que 2 % du trafic avec l'Espagne. Le Sud-Est arrive à mettre 15 % du trafic des camions sur le train, pourquoi pas nous ? Le prolongement de la LGV vers Toulouse est essentiel. Sur les rails existants, on pourra faire rouler des trains à camions. » Alain Rousset s'étonne aussi des propos d'Alain Juppé dans « Sud Ouest ». « On peut partager le constat selon lequel des améliorations doivent encore être apportées aux TER, mais ce n'est pas à cause du manque d'investissement, puisque nous avons modernisé l'ensemble du parc matériel roulant, investi dans les gares et pôles multimodaux. Le problème aujourd'hui est un réseau en très mauvais état, non entretenu pendant des décennies. » La Région lancera surtout en janvier un syndicat mixte régional des transports. Il devra inventer le billet unique TER-tram-bus pour l'utilisateur. Juppé, lui, le préconise à l'échelle de la Gironde.

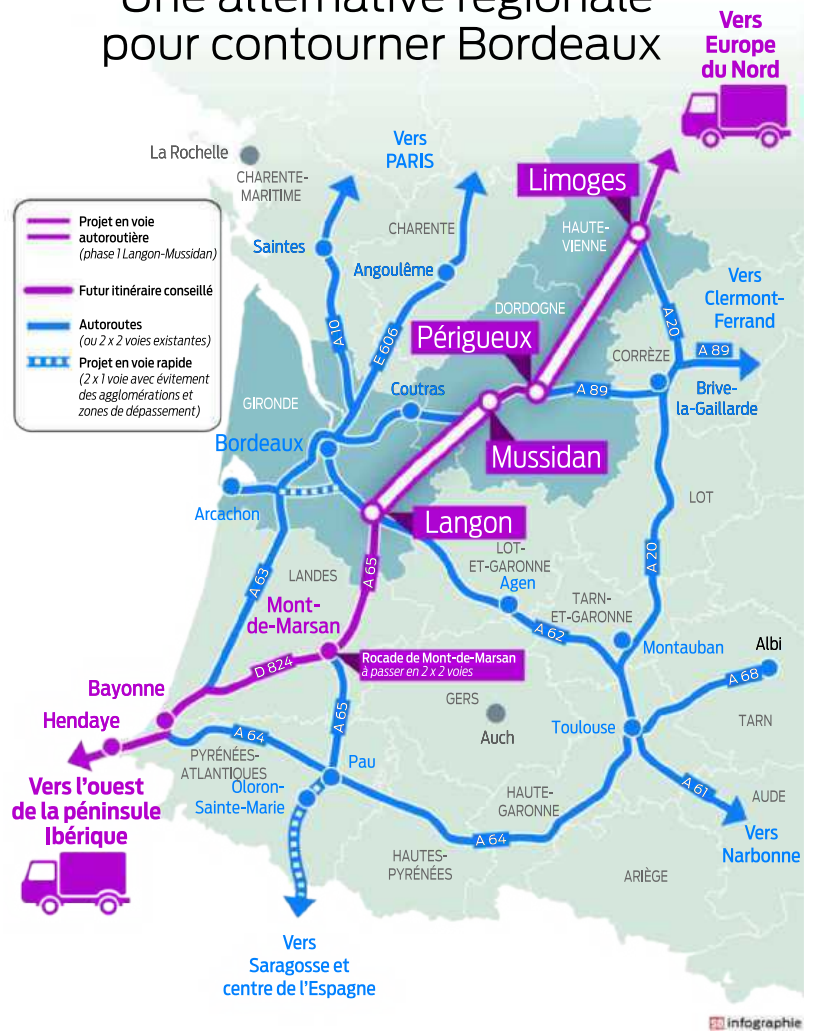


Alain Rousset. PH. T. DAVID/« SO »

sortir de l'asphyxie ?



Une alternative régionale pour contourner Bordeaux



niveau d'avant la crise et progresse de 5% par an...

L'agglomération bordelaise est la 3^e la plus congestionnée de France.

PHOTO LAURENT THEILLET/SUD OUEST

5 Des solutions au compte-gouttes

L'État pallie comme il peut. Outre la fin de la mise à deux fois trois voies de l'anneau bordelais prévu pour 2022, il expérimente depuis fin août la modulation de la vitesse de 130 à 70 km/h pour fluidifier la circulation sur l'A 63. Les élus lui réclament en vain depuis un an des parkings au nord et au sud de Bordeaux pour y retenir les poids lourds aux heures de pointe.

La Dira (Direction interdépartementale des routes atlantiques) a annoncé le 26 octobre l'implanta-

tion de feux tricolores sur des bretelles d'accès à la rocade pour mieux réguler le trafic, comme à Nantes ou Paris. Des gouttes d'eau dans un océan de voitures et de camions.

Francis Larrivière, le numéro 1 de la Dira, résume : « Il est illusoire de penser qu'il existe des solutions à court terme. » Il va falloir passer la vitesse supérieure. Contournement, transports en commun efficaces et adaptés, parkings relais et ville plus verticale... Un défi herculéen pour les 15 ans qui viennent.

Relier l'A62, l'A65 et l'A89 soulagera Bordeaux

CONTOURNEMENT Le cercle de réflexion Devlop'SO chiffre ce projet alternatif à deux milliards

« Ce 2 octobre au matin, un poids lourd heurte un réverbère de la rocade. Résultat : deux heures pour parcourir les 16 km de l'A 89 à l'A 63. L'après-midi, un autre camion prend feu sur l'A 63 au sud de Bordeaux : encombrements généralisés. L'agglomération bordelaise est en permanence au seuil de la thrombose. Et on bricole (à prix d'or) une voie supplémentaire sur la rocade qui ne règle pas le problème à long terme » (1).

Rééquilibrage de la région

Ainsi parle Jean-Marc Richard, président de Devlop'SO. Ce think-tank de Dordogne préconise de dévier au sud des Landes, par la D 824, le trafic poids lourds international, puis de relier l'A 62, l'A 65 et l'A 89 par deux barreaux autoroutiers de 80 kilomètres

chacun (voir carte ci-dessus). « Il faut éloigner de Bordeaux et du littoral tous les usagers qui n'ont rien à y faire. En utilisant au mieux les infrastructures existantes, on peut, à moindre coût, apporter une solution durable au problème, assure-t-il. On procéderait aussi à un aménagement territorial qui rééquilibrerait notre région, qui dynamiserait l'économie intérieure de la Nouvelle-Aquitaine et mettrait un frein à la désertification. Mieux, on optimiserait l'utilisation de l'A 65 (Pau-Langon) tout en soulageant l'axe Bayonne-Bordeaux-Poitiers, y compris pendant les grandes migrations estivales. »

Pour cela, poursuit-il, « il faut contourner très loin de Bordeaux, penser ce contournement à l'échelle régionale, en regardant les flux européens.

Trop près de l'agglomération, l'intense mitage et les crues prestigieuses rendent de toute façon la chose impossible. »

« Deux barreaux à concéder »

Le comité citoyen a fait chiffrer le projet en utilisant pour coût de référence, celui de l'A 65 (Pau-Langon) inflation comprise : soit 8,2 millions du kilomètre. Le tronçon, dénommé « Langon-Mussidan », qui permettrait la jonction entre A 65 et A 62 avec l'échangeur des Lèches sur l'A 89, représente environ 80 km.

« Cette zone est plus montueuse que les Landes, explique Jean-Marc Richard, le foncier y est plus onéreux (vignobles) et deux ouvrages d'art d'importance doivent être édifiés : le franchissement de la Garonne et celui de

la Dordogne. Selon notre évaluation, cela coûterait 13 millions du kilomètre pour 80 km, soit environ 1,1 milliard. »

Pour le tronçon Périgueux-Limoges (A 89 : 5 km au nord-est de l'échangeur n° 16 vers l'échangeur n° 40 de l'A 20) : « La topographie est moins accidentée que dans le cas précédent, et le foncier globalement moins coûteux, mais il faut prévoir un nouvel échangeur et sans doute un ouvrage d'art dans le secteur de Pierre-Buffière. Notre évaluation tourne autour de 12 millions le kilomètre pour 78 km, soit environ 950 millions d'euros. »

« Deux barreaux à concéder évidemment » précise Devlop'SO pour un montant global de 2,05 milliards d'euros. En complément, Devlop'SO projette le doublement de la rocade de Mont-de-Marsan et une jonction ro-



Jean-Marc Richard, PH. H. CHASSAIN

cade-échangeur sur l'A 65 qui ne pourront être conçus qu'avec des financements publics.

(1) 137 millions d'euros que se partagent la métropole de Bordeaux et l'État pour finir la mise à deux 2x3 voies de la rocade d'ici 2022.

Dans les Landes, on préfère le train

DÉBAT Les élus doutent d'un projet délestant une partie du trafic routier international vers l'intérieur du département et privilégient d'autres pistes

Le moins que l'on puisse dire est que le projet de contournement de Bordeaux proposé par Devlop'SO ne fait pas bondir d'enthousiasme les Landais, pour la partie les concernant. Le projet propose de dévier depuis le sud des Landes, à Saint-Geours-de-Maremne, les poids lourds n'ayant rien à faire à Bordeaux via la D 824 (Dax-Mont-de-Marsan), de doubler la rocade de la préfecture landaise, et d'aménager une jonction avec l'A 65. Vu l'intensité du trafic sur l'A 63 - que la mise à trois voies ne suffira pas à résorber -, ce délestage pourrait apparaître comme une solution, permettant aussi un rééquilibrage économique vers l'intérieur, mais l'idée ne séduit pas.

Ainsi, pour le Landais Renaud Lagrave (PS), vice-président de la Région chargé entre autres des mobilités, en pleine réflexion sur le Sraddet (1), cette proposition ne va pas dans le sens de l'Histoire. Et même s'il est prêt à étudier des projets, il y a selon lui urgence à réexaminer toutes les possibilités du ferroviaire. Ses coups de gueule contre la SNCF, qui n'a pas modernisé ses lignes depuis 1960, sont connus. Mais, selon lui, l'avenir ne passe pas par pour autant par une augmentation du trafic des camions sur la route. « On est en pleine COP 23, on donne des leçons à la terre entière. L'urgence est ailleurs même si on a accumulé un retard considérable. Il faudrait investir 1,2 milliard pour rénover le réseau d'ici 2030. Mais si on ferme la ligne Mont-de-Marsan-Iarbes, ce sont 200 camions que l'on remet sur la route. »

« Plus que des réserves »

Le patron du Département, Xavier Fortinon (PS), émet, lui aussi, de sérieuses réserves sur ce projet de contournement. S'il comprend « qu'une



Bouchons sur l'A 63, au péage de Bénesse-Maremne. ARCH. D. LE DÉCROIX

association de Dordogne, des élus bordelais veulent se débarrasser des bouchons de Périgueux ou de Bordeaux », il rappelle que le département des Landes se bat pour éviter la traversée des villes par les poids lourds et pour interdire le trafic sur les départementales.

« Non merci ! »

Xavier Fortinon plaide aussi pour privilégier d'autres modes de transport, notamment par le rail : autoroute ferroviaire ferroportage, LGV. « Les poids lourds font tout pour contourner les autoroutes. » Et de rappeler qu'une réponse du ministre des Transports est toujours attendue concernant l'échangeur de Peyrehorade qui permettrait d'enlever les camions de la D 817. « Et là, le Département est prêt à investir des millions d'euros. »

Quant à Geneviève Darrieussecq secrétaire d'État aux Armées, elle notait hier depuis Mont-de-Marsan : « Je préférerais qu'on réalise une LGV et

qu'on mette les camions sur des trains, sur la ligne existante. Ce serait beaucoup mieux sur le plan environnemental. Mont-de-Marsan n'est pas adapté. Le barreau manquant est prévu, normalement, par le Conseil départemental, mais le doublement de la rocade n'a jamais été envisagé. Je comprends le problème de Bordeaux. Mais ce transit de camions, ce n'est pas en l'envoyant sur Mont-de-Marsan qu'on va régler les problèmes. On va en créer dans les Landes si on ne change pas les infrastructures. Si dans vingt ans, les transports transeuropéens pouvaient se faire sur les trains, on gagnerait en efficacité. Qu'on envoie des murs de camions entre Dax et Mont-de-Marsan, non merci ! »

Christine Lamaison et Emmanuelle Pédezert

(1) Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires.

Biriadou va demeurer un passage obligé

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Les projets alternatifs au passage par Biriadou ne sont pas près d'éclorre



L'A63 passe en 2 x 3 voies, mais le mur de camions ne va pas tomber. PH. J.-D. CHOPIN

Hier, les élus de l'Agglomération Pays basque et du Département des Pyrénées-Atlantiques n'ont pas souhaité réagir au projet de Devlop'SO, mais ils planchent sur la question de la mobilité sur le territoire depuis longtemps. Qui n'a jamais pesté en se retrouvant coincé au péage de Biriadou ? Sur l'A 63, le trafic moyen s'élève à 25 000 véhicules par jour à hauteur de la frontière franco-espagnole. Un chiffre qui double les week-ends estivaux, et peut atteindre les 70 000 véhicules un samedi de chassé-croisé du mois d'août. Autre zone de tension, le péage de Biarritz qui enregistre aussi près de 70 000 chaque week-end d'été.

Pour autant, la nouvelle Communauté d'agglomération Pays basque poursuit sa volonté de transformer la portion de l'A 63 entre Bayonne et Hendaye en une rocade urbaine de contournement du BAB (Bayonne-Anglet-Biarritz). Le président Jean-René Etchegaray a rencontré le mois dernier Pierre Coppey, président de Vinci Autoroutes, pour faire avancer une demande que de nombreux élus ont portée avant lui.

Tarifification préférentielle

Il s'est mis d'accord pour travailler sur une tarification préférentielle qui doit aboutir à la fin du premier semestre 2018. Les élus sont également favorables au développement du train, à condition qu'il passe sur des lignes existantes modernisées pour rejoindre le Pays basque espagnol. Le front anti-LGV est fort et actif au point que pour l'heure, rien n'est envisagé au sud de Dax.

Quels que soient les scénarii, et malgré la fin des travaux d'aménagement à 2x3 voies programmée dans un mois, les bouchons de Biriadou ne sont pas prêts de sauter.

D'autant qu'à l'est, à la sortie de

Pau, le raccordement vers l'Espagne via le Somport n'est pas prêt de s'élargir. Bien sûr, le tunnel est opérationnel et permet de désengorger le col, mais les automobilistes doivent nécessairement emprunter la RN 134 pour basculer vers l'Espagne et l'Aragon. Le projet d'autoroute entre Pau et Saragosse existe, - du moins a existé - mais il n'est jamais sorti des cartons face aux lobbys environnementaux.

Le projet ferroviaire de réouverture de la ligne Pau-Canfranc, poussé par la Région, fait du surplace face à la détermination des opposants au projet. En quittant l'A65 au pied des Pyrénées, reste deux solutions, contourner la montagne via l'autoroute par Biriadou, ou prendre son mal en patience par Oloron et la RN 134. La deuxième solution est plus courte en kilomètres, mais tout aussi longue en temps, voire plus selon la circulation sur l'autoroute, pour rallier Saragosse.

Finalement, l'horizon semble plus bouché au sud des Landes qu'au nord pour désengorger la métropole bordelaise. D'ailleurs, pour rejoindre la Dordogne ou le Lot-et-Garonne depuis Bayonne, les GPS conseillent de plus en plus de passer par l'A64 et l'A65 plutôt que par l'A63 et Bordeaux. **Pierre Sabathié**

Et si l'on passait par la RN 21 ?

DORDOGNE Le monde économique défend l'aménagement de cet axe nord-sud

« Mettre la RN 21 de Limoges à Tarbes à quatre voies offrirait une alternative aux deux corridors saturés vers l'Espagne : par le Pertuis (à l'est) et Biriadou (à l'ouest) », résume François Gaumet à la D d'Ordonnance et délégué de l'association Euro 21, que préside Jean-Claude Pouxviel, par ailleurs directeur régional d'Eurovia.

Cette association défend cette idée depuis vingt-cinq ans et a fédéré le monde économique sur tout le tracé de cette nationale restée dans le giron de l'État. Cet axe aménagé absorberait une partie du trafic de transit mais surtout désenclaverait la partie centrale de la Dordogne, du Lot-et-Garonne et du Gers. « C'est un cordon ombilical pour relier nos villes », insiste François Gaumet. Il permettrait de réaliser la déviation Est de Périgueux que l'on attend toujours.

Bref, ces lobbyistes argumentent

que ce serait du gagnant-gagnant pour tous les territoires. Au fil des années, ils ont proposé plusieurs hypothèses pour rendre le projet plus réalisable, mais pensent aujourd'hui plutôt à une quatre voies à 110 km/h, en partie concédée sur les parties les plus compliquées à réaliser et où des itinéraires alternatifs gratuits existent. Ils avaient estimé cette réalisation à 2 milliards d'euros.

Peiro défend le barreau ouest

Le président du Conseil départemental de la Dordogne, Germain Peiro, a soutenu l'action du monde économique pour la RN 21 même s'il ne croit guère à sa faisabilité. « Ce serait formidable, mais l'État n'aura jamais les moyens, surtout avec l'A 20 à côté. Et je ne vois pas un opérateur privé venir investir ici. »

En revanche Germain Peiro défend l'option du barreau ouest, reliant l'A 89 Bordeaux-Lyon, qui tra-

verse la Dordogne, à l'A 65 Langon-Pau (défendue par l'association Devlop'SO). « Il se raccorde à Mussidan et passe par Saint-Foy-la-Grande. Il évite de passer par la rocade de Bordeaux, qui est toujours bouchée, pour rejoindre l'Espagne. La clientèle espagnole est très importante pour le tourisme en Dordogne. »

Pour les Périgourdins, venir à Bordeaux est un enfer, notamment pour prendre l'avion. « Quand je n'ai pas de vol depuis Périgueux ou Brive pour aller à Paris, je préfère encore descendre vers Toulouse », explique Germain Peiro, qui espère que des solutions seront trouvées pour éloigner le trafic de transit.

Lui qui va souvent en Espagne souligne le très beau réseau routier que l'on trouve côté espagnol. « Après le Somport, on peut rejoindre Saragosse et Valence par une quatre voies sans péage », note-t-il. **Hervé Chassain**

Camions : 14 accidents en 2 mois

Une répétition que nos archives confirment. Et sur l'axe européen de transit international Nord-Sud, nous recensons entre le 13 septembre et le 17 novembre, 14 accidents impliquant des ensembles routiers.

EN SEPTEMBRE. Le 14, sur l'A62, un poids lourd percuta la glissière à Saint-Selve (33). Le 17, à Chevanceaux (17), un camion perd le contrôle sur la RN 10, ses bouteilles de gaz explosent. Le 19, deux camions s'encastrent sur la RN 10, toujours à Chevanceaux, un mort. Le 29, une collision entre une voiture et un poids lourd fait un mort sur l'A10, à Boisredon (17). **EN OCTOBRE.** Le 2, un camion de résine s'enflamme sur l'A63 : déviations et bouchons monstrueux. Le 3, trois poids lourds s'encastrent sur l'A60, puis deux autres sur l'A63, énormes bouchons. Le 17, deux camions se percutent à Labenne (40). Le 24, à Chantillac (16), sur la RN 10, deux poids lourds se heurtent. Le 25 : un PL se renverse à Champniers (16), sur la RN 10. À Marsas (33), toujours sur la RN 10, un carambolage entre 6 camions fait deux morts. **EN NOVEMBRE.** Le 5, un camion se couche sur l'A10, à Virsac (33). Le 6, collision entre un poids lourd et un camping-car sur la RN 10, à Maine-de-Boixe (16). Le 8, deux poids lourds et une voiture accidentés à Sigogne (16) sur la RN 10. Le 17, carambolage entre 4 camions sur l'A10 à Carbon-Blanc (33) : 32 véhicules de secours et d'énormes bouchons. **C.D.E**



Accident le 17 novembre dernier, sur l'A 10. PH. G. BONNAUD