RECU le
25 JUIL 2006
714

André BERENGER.
Né à Marseille. Familles en Vaucluse, Alpes HP, BdR.
Domicilié à Aix les Bains depuis 1951.
Plus de 200 aller-retours en périodes chargées par la vallée du
Rhône ou de la Durance pour éviter les engorgements.
15 Rue
Aix les Bains.
T

DEBAT PUBLIC : Les TRANSPORTS
dans la VALLEE du RHONE et l'ARC LANGUEDOCIEN.

Pour décongestionner les autoroutes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, réduire toutes leurs pollutions sans pour autant limiter les volumes transportés, il faut si possible, utiliser les moyens de transport suivants cités dans l'ordre de pollution croissante :

Les VOIES d'EAU : Avec quelques investissements, il faut si possible déplacer des trafics de la route ou du rail sur la voie d'eau actuelle Rhône Saône. Mais surtout, il faut arriver à raccorder cette inégalable voie malheureusement sans issue au Rhin, et par là, à toute l'Europe du nord et même du centre par le canal à grand gabarit Rhône Rhin. Ce projet, prêt à être exécuté, a été victime d'un accord électoral alors qu'il était décidé et même financé. Il faut revenir sur cette regrettable décision d'abandon : un cours d'eau, un canal, ne sont en général pas nuisibles à leur environnement ; faut il quelques modifications au projet ? La CNR comme prévu lors de sa création peut payer. Ce serait un bon moyen non seulement pour soulager autoroutes et voies ferrées, mais aussi pour créer de nouveaux trafics Méditerranée Europe du nord en donnant à Marseille, la possibilité de redevenir un des premiers port de la Méditerranée en raccourcissant en km et en temps, l'itinéraire Asie, Suez, Europe du nord. C'est aussi une autre possibilité de créer des emplois en installant le long du Rhône et de la Saône des usines raccordées par la voie d'eau à l'Europe du nord. Egalement, de nombreux bateaux de touristes du nord pourraient gagner la Méditerranée, d'où de nouvelles rentrées financières.

La MER : Organiser un ou des services réguliers de navires desservant les ports de l'arc méditerranéen : Valence, Barcelone, Marseille, Gênes et la cote italienne, chargeant les remorques avec ou sans chauffeur, puis selon l'évolution des techniques de transport les conteneurs.

Les VOIES FERREES : La vallée du Rhône en est super équipée avec 3 lignes en parallèle permettant de séparer TGV, trains Fret, TER et autres trains rapides, cela afin d'homogénéiser les vitesses sur chaque ligne et ainsi d'augmenter le nombre de trains possible. Dans l'arc languedocien, il faut pouvoir, à terme, en faire autant, donc, dans le projet Nîmes Montpellier, prévoir dès maintenant la place pour 4 voies : 2 pour les TGV et 2 pour le Fret à poser ultérieurement.

Le REPORT MODAL et les CAMIONS : Pour que les marchandises abandonnent la route pour le rail, il faut :

---1--- Une ORGANISATION des TRANSPORTS qui permette aux marchandises de voyager seules, et successivement sur différents moyens de transport, route rail, et aussi voies d'eau ou

par mer. Sans tracteur ni chauffeur, les remorques seront progressivement remplacées par des caisses mobiles ou des conteneurs afin de diminuer le transport de poids inutile.

---2--- Une BAISSE du COUT du RAIL comparé à la ROUTE :
---21--- Créer « Réseau Routier de France » comme il existe RFF et VNF , et qui prendrait en charge toutes les dépenses relatives aux réseaux routiers : entretien, constructions neuves, déneigement, accidents, police, etc : il faut en finir avec toutes ces assemblées d'élus qui doivent voter des impôts, trouver des subventions : état, régions, départements, communes. Dans ce brouillard, combien coûtent les routes ? Qui le sait ? Bien entendu, ce serait aux usagers des routes de remplir la caisse : il faut une TIPP égale pour tous les utilisateurs de produits pétroliers, et une taxe distincte pour les utilisateurs du réseau routier.
---22--- Faire une VRAIE MODERNISATION des CHEMINS de FER amenant une vraie BAISSE de leurs COUTS, car creuser des tunnels : Lyon-Turin, Pyrénées centrales, pour plusieurs décennies encore, c'est du gaspi car cela ne ramènera aucun trafic de plus sur les rails, au contraire : qui va payer un tel investissement ? Il faut donc :

---221--- Adopter l'ATTELAGE AUTOMATIQUE résistant à 200 ou 300 tonnes au lieu des 85 t de l'attelage à vis actuellement utilisé en Europe ; pratiquement, tous les autres pays du monde l'ont déjà adopté, depuis plus d'un siècle aux USA.

---222--- ALLONGER les TRAINS, donc les voies de formation sur les lignes à forts trafics, 2200 m au lieu de 750 m en France actuellement, et également adopter une commande de freinage électrique nécessaire pour les trains dépassant les 1000 m .

---223--- Substituer au courant de traction à 1,5 kv, un courant à tension plus élevée : 3 ou 25 kv permettant la traction de trains plus lourds ou plus rapides.

---224--- Ces 3 MODERNISATIONS permettraient les ECONOMIES suivantes :
224---1 Sur les lignes à fort trafic : 2 conducteurs et 2 sillons sur 3.
2 Pour les trains complets de ferroutage : plus de 10 % sur les wagons groupés en rames de 180 m de long, comme pour les TGV, 1 bogie sur 2 d'économisé.
3 Environ 10 % à service égal, en commandant des locomotives de 135 à 150 tonnes au lieu de 90 t actuellement.
4 Encore 10% ou même plus, surtout dans le cas de petites séries, sur les locos dont plus de 80 % des composants pourraient être construits et montés en série : le modèle de base serait une loco pouvant fonctionner sous 3 kv à pleine puissance, et sous 1,5 kv à ½ puissance seulement. Avec l'adjonction d'un groupe transfo-redresseur 25 kv, elles pourraient circuler dans toute l'Europe sauf les pays germaniques : Allemagne, Autriche, Norvège, Suède, Suisse, où le tranfo devrait être bi-tension bi-fréquence 25 et 15 kv.

Le REPORT MODAL et les VOITURES : est ce possible ? Pour les voitures, ce qui prime : c'est la rapidité et la liberté d'horaire, de parcours, et des bagages.

La RAPIDITE appelle le TGV ou l'avion ; à l'arrivée, c'est la voiture de parent ou relation ou de location, à moins qu'il y ait des transports en commun très performants, c'est le cas de Paris, et qu'ils diffusent largement une publicité très précise, ce n'est guère le cas actuellement en province. Des lignes TGV, il y a encore pour 1 ou 2 décennies à en construire, à condition qu'un grand trafic soit prévu, de même pour qu'ils s'arrêtent dans les gares intermédiaires. A défaut, c'est l'avion qui tisse sa toile d'araignée et qui pollue intensément.

La LIBERTE : horaire, itinéraire, arrêt, bagages,etc, c'est la raison d'être de la voiture pour la vie de tous les jours, le travail, les vacances, le tourisme, les occasions ne manquent pas. Pas de report modal possible, sauf sur de très long parcours, mais la réalité, c'est que les trains auto-couchettes se meurent : que faut il inventer pour leur venir en aide ?

QUE FAIRE : le report modal des voitures est quasi impossible, les autoroutes Vallée du Rhône et Arc languedocien sont très souvent engorgées, saturées, des km de bouchons accentuent la pollution. Pour moi, je ne vois qu'une solution :

CONSTRUIRE des AUTOROUTES ou des ROUTES RAPIDES. La vallée du Rhône étant étroite et encombrée : le fleuve et ses canaux de dérivation, 1 autoroute, 2 grandes routes, 3 voies ferrées, cela commence à suffire ; il faut profiter de l'occasion pour désenclaver les montagnes qui enserrent la vallée. En plus de l'actuelle Paris Chalons Lyon Orange où elle éclate vers l'Espagne et vers Marseille et la cote d'Azur, IL FAUT finir de construire 2 autres autoroutes Paris Méditerranée qui, d'un bout à l'autre soient homogènes en numérotation, en panneaux directionnels, et qui évitent de faire des zig-zag :
----- L'une : Paris Nevers StEtienne LePuy Alès Narbonne.
----- L'autre : Dijon Dole Bourg Grenoble Cadarache StMaximin.
----- Dans les même conditions, une transversale serait la bienvenue : Genève Chambéry LaTourDuPin BourgDePéage CléonD'Andran LeTeil Mende SéveracLeChateau permettant d'une part, de Suisse et d'au-delà, de ne rejoindre la vallée du Rhône qu'à Montélimar, et d'autre part, de Montélimar également, pénétrer le Massif Central, ce qui est très difficile actuellement, et rejoindre soit Alès, soit Montpellier Béziers par l'A75, soit Toulouse par Rodez Albi ; il serait utile d'éviter les zig-zag de La TOUR du Pin à Voiron.
----- Des BRETELLES seraient aussi utiles : Mens Col de la Croix Haute, Mallemoisson Châteauredon pour éviter Digne, et d'autres certainement.

C'est un ENORME PROGRAMME, mais qu'il est indispensable de réaliser, rail et route, si on veut pouvoir encore circuler dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien dans quelques années.