RECU le
25 AVR 2006
417

Jean-Charles **DROUET**
Docteur Es-Sciences Physiques
23 Rue Fondeville
30170 St Hippolyte du Fort
04 66 77 67 93
Mel : jeancharles.drouet@wanadoo.fr

St Hippolyte le 23/04/06

NREF : PRI 06-113a

CPDP Vallée Rhône
Transports

Messieurs,

Je vous envoie quelques remarques personnelles en vous demandant de les faire figurer dans les contributions que vous publiez sur le Net ou autres supports selon le procédé de filtrage habituel. J'essayerai de vous envoyer la présente en document attaché mais j'ai quelques problèmes avec le Net.

La première remarque à faire est qu'il faut, autant que faire se peut , soutirer au A7 le trafic « local ». Ceci peut s'obtenir avec la réalisation à l'ouest de la « Route de Piémont » qui peut partir à hauteur du Pouzin (ou un peu plus au nord) et aller jusqu'à Pézenas. Compte tenu de l'importance des travaux à faire, il faut s'interroger sur le fait de savoir s'il n'est pas possible de faire passer le long de cette route une conduite d'eau assurant une aide à l'irrigation ou à la vie urbaine de ces zones destinées à un fort développement. De plus cette « route » (voie rapide en 2+2, autoroute véritable, avec ou sans péage ?) peut aussi assurer une liaison directe soulageant aussi le A9 (ex : liaison Alès-Perpignan en évitant Nîmes). Le problème est d'irriguer à partir des échangeurs la vie locale pour favoriser le développement économique. Cette voie peut favoriser les transports collectifs sur route, il faudrait aussi renforcer ceux sur rails mais il paraît difficile de remettre en service les voies déferrées qui ont un bel avenir en tant que pistes cyclables ou voies de secours non inondables.

On peut remarquer que la voie ferrée « Gap-Valence » arrive dans la vallée du Rhône pratiquement en face du départ proposé pour la route de Piémont. Il serait peut être intéressant d'une part d'améliorer cette ligne et d'autre part de voir à faire une liaison ferrée et une liaison routière qui relierait le Mont Genèvre à la Vallée du Rhône. La liaison entre l'Italie et la France par le Mont Genèvre est à améliorer car les passages des Alpes pour l'Italie sont en très petit nombre. Ce qui précède pourrait faire une liaison directe Italie-Espagne intéressante (en complément du Lyon-Turin et pouvant être mise en service avant et ce à un coût acceptable). Sur fer la liaison pourrait passer le Rhône et rejoindre Nîmes par la rive droite.

En ce qui concerne le fer, la vallée du Rhône peut constituer un très bon axe pour faire passer des convois tels que décrits ci-après.

L'exemple est pris avec du matériel Ampliroll Marrel mais d'autres solutions techniques existent.

Il s'agirait de charger les fruits et légumes d'Espagne (du Maroc ?) dans des conteneurs portables et manutentionnables par des camions munis de système à bras. Les trains partiraient selon un horaire fixé depuis des villes telles que Valence (Espagne) et iraient vers des sites comme Rungis ou ses homologues Allemands ou Belges. Le trajet en camion au départ serait du lieu de remplissage du conteneur à une gare ayant une plate forme permettant

le transfert du conteneur du camion sur un wagon (trois conteneurs ISO 20 pieds par wagon) et à l'arrivée du point d'arrêt du train au point de destination. Pour qu'un tel système marche avec des convois entiers (pas de triage) il faut une gare tous les 150 km environ. Soit en France sur le trajet considéré Perpignan, Avignon, Lyon, Dijon, Rungis. De tels trains enlèveraient du trafic à l'autoroute avec toutes les conséquences utiles à l'environnement que cela suppose.

Concernant les TGV, il est à prévoir des problèmes de sursaturation assez vite au nord de Lyon. Une solution serait de faire une voie entre Paris et St Etienne avec une branche sur Clermont Ferrand (il n'y a aucun obstacle naturel à franchir) pour un coût assez faible pour un tel ouvrage. Il resterait alors à passer de St Etienne à la Vallée du Rhône avec là un obstacle dont le franchissement peut être onéreux mais qui améliorerait le trafic sur Lyon.

Les trains pourraient aller directement du sud sur Paris ou au delà sans surcharger l'actuelle voie TGV. Il faut même voir s'il est possible de faire un HUB sur cette liaison pour les trains allant au delà de Paris qui évite celui de la Part Dieu.

Pour l'est du Rhône je manque d'idées mais je pense que la construction de l'autoroute Gap-Grenoble avec les barreaux Cadarache-St Maximin et St Maximim-Auriol améliorera bien la circulation. Ceci étant encore bonifié avec les liaisons fer et route sur le Mont Genèvre. Il faudrait aussi envisager d'améliorer la liaison Romans-Cavaillon (itinéraire Bis).

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués,

JC DROUET