

M. Roland CHASSOUANT
Cadre Transport SNCF. Retraite.
4 Rue Camille Flammarion
26000 - Valence.

Valence, le 6 Juin 2006

Monsieur Philippe MARZOLF
Président de la C.R.D.P
26 Boulevard St Roch
84000 Avignon.

Permettez à un simple citoyen qui s'intéresse aux problèmes de son époque, de vous faire part de son point de vue sur le sujet actuellement débattu, des transports dans la vallée du Rhône, en précisant que le signataire a donné quarante ans de sa vie professionnelle à tenter de résoudre ce genre de problèmes.

Pour entrer rapidement dans le vif du sujet, je dirai - comme chacun sait - qu'il existe dans cette vallée, trois lignes ferroviaires dont une réservée à la circulation des trains à grande vitesse (TGV) mise en service en 2001 ---
et deux beaucoup plus anciennes électrifiées en 1500 volts, (j'ai participé activement à la modernisation de celle desservant la rive gauche du Rhône, lors de son électrification à partir de 1955) ---
--- deux lignes actuellement - manifestement - peu utilisées.

Par suite, on ne peut qu'être amené à se poser des questions sur l'intérêt actuel du transport ferroviaire FRET qui ne cesse de perdre des parts de marché depuis des décennies, au profit de la route (80%)

Les raisons en sont multiples et je me contenterai de citer =
- l'organisation ferroviaire --- qui ne brille pas par sa souplesse de fonctionnement,

- la vitesse moyenne des trains de marchandises qui ressort à 6 km/h environ,
- la fiabilité de ce type de transport =
 - à la merci d'un incident technique - fut-il mineur - aiguilles, caténaires, intempéries diverses, etc ...
 - découlant de la propension des agents des Chemins de Fer de ne mettre en grève pour des raisons qui n'en sont pas et pour des périodes de longues durées, décidées par des syndicats anarchistes mais se prévalant d'être majoritaires lors des élections professionnelles comme la CGT ou maintenant SUD Rail --- et paralysant tout trafic.

Quelles situations vivront nous dans quelques mois ... peut-être quelques années, lorsque devront être revus (après la Poste, EDF, GDF, et autres) les régimes spéciaux des agents de la SNCF, et les avantages dont ils sont les bénéficiaires (départs à la retraite notamment à 50ans des agents de conduite découlant des métiers des mécaniciens "vapeur", effectifs pléthoriques dans certains services ...)

Le gros problème du transport ferroviaire de marchandises est comme il n'est plus possible d'en douter, le transbordement pour offrir au client ce qu'il recherche "le Porte à porte"

Peu d'entreprises (hormis les plus importantes qui ont pu investir et bénéficier de ce fait, de tarifs intéressants) sont embranchées au fer. Les autres - soit la grande majorité - sont contraintes à un ou deux transbordements, augmentant notablement les temps de transport et les coûts.

Certains essaient de nous convaincre que le ferroutage est la solution (miracle !)

Les mots sont faciles, la mise en œuvre est autre.

Outre le fait que les responsables des entreprises routières n'y sont pas favorables pour toutes sortes de raisons =

- lourdeur de l'organisation à laquelle ils devraient s'adapter,
- respect d'horaires stricts,
- manque de flexibilité de l'offre,
- coûts plus élevés,
- etc ---

Il faut se résoudre à constater ce qui se passe pour le seul trafic Franco-Italien par le tunnel du Fréjus à Modane, où l'exploitation de la technique "MODALHOR" pourtant très difficile et très chère à mettre en œuvre, reste confidentielle et le restera certainement encore longtemps, tant que n'auront pas été résolus les problèmes concernant =

- les infrastructures (mise au gabarit des tunnels ferroviaires)
- la maintenance d'un matériel particulièrement fragile,
- les divers types de réglementation de sécurité,
- l'interopérabilité,
- l'homologation des divers moyens de traction,
(diversité des types de courant nécessaires à la traction)

Je passe volontairement sous silence, les problèmes encore plus difficiles que j'ai eu à gérer depuis la Direction SNCF de Montpellier (pendant plus de quinze ans) comme ceux de la Frontière Franco-Espagnole à CERBERE / PORTBOU, où l'écartement des voies des deux réseaux est différent.

Quant aux transports combinés qui auraient pu être la solution depuis des décennies (le conteneur pouvant être transporté par camion sur les parcours d'approche et de distribution, et par le train pour le parcours le plus important) ils nécessitent des chantiers spécialisés de transbordement ---

--- et non seulement tout n'a pas été fait pour inciter les transporteurs réticents à œuvrer en commun pour l'utilisation de cette technique, mais les aides des gouvernements successifs sont en constante diminution .

Ces moyens de transport ne sont - bien entendu - pas à négliger totalement, mais c'est tromper le monde que d'assurer qu'ils sont la panacée pour résoudre le problème.

La voie fluviale, comme la voie ferroviaire, est peu utilisée dans la vallée du Rhône.

Ce mode de transport est également desservi par les sajettions décaulant des transbordements et la lenteur d'acheminement (peut être acceptables pour certains pondéreux) ...

... et si la vallée du Rhône a bien été équipée par le CNR il n'en est pas de même pour ce qui concerne nombre de parcours desservis par des canaux trop vétustes ou offrant un gabarit insuffisant.

Messieurs les "Vezbs" qui privilégiraient maintenant ce type de transport - par des paroles et des écrits généralistes - feraient bien de se souvenir de la suite qui ils ont réservé au canal Rhin - Rhône --

comme ils ne devraient pas oublier que l'Électricité nécessaire aux transports ferroviaires est produite - pour partie - par les Centrales atomiques.

Il ne reste donc pour permettre l'acheminement d'un trafic en constante augmentation - dont international - que les voies routières, et pour ce qui nous concerne plus particulièrement dans la vallée du Rhône

- la RN 7 (encore Nationale)
- l'Autoroute A7 -

(je fais abstraction de la route 86 (rive droite) qui ne peut - de par son tracé - être considérée que comme une voie de desserte locale)

La première (RN 7), que nous empruntons fréquemment n'est pas faite pour supporter un trafic important et rapide.

Il convient de prévoir dès maintenant d'en faire une 2 fois 2 voies, en évitant surtout des erreurs comme celle constatée - déjà - au plateau des Coulées, où un passage inférieur aurait dû assurer le raccordement de la déviation de Bourg les Valence.

Seule l'Autoroute A7 est donc susceptible d'apporter une solution au problème.

La circulation via le Massif Central par l'autoroute A75 n'est, en effet, pas susceptible - en raison de son profil et de son tracé - notwithstanding des accès excentrés (Clermont surtout) par rapport aux flux de trafic, de soulager notablement la vallée du Rhône

Quant à l'autoroute A51, elle n'est pas totalement construite (quand le sera-t-elle ?) et la décision de lui faire contourner GAP allongera le parcours de plus de 25 km, incitant les automobilistes allant du Nord vers le Sud, à repionger à partir de Grenoble, vers Valence, par l'autoroute A49 --- et l'A7 -

Cet équipement ne s'inscrit pas - lui non plus - à soulager le couloir Rhodanien .

Les Responsables Politiques et Economiques le savent !
Ils devraient l'admettre.

Alors que prévoir pour l'autoroute A7, sachant qu'actuellement 20.000 poids-lourds l'empruntent quotidiennement en utilisant souvent (trop souvent) deux voies sur les trois de chaque sens, conduisant à une DANGEROSITÉ - qui n'est plus à démontrer - devenue inadmissible.

Et tout le monde s'accorde pour définir un avenir encore plus préoccupant !

Tous les éléments énoncés ci dessus me conduisent à retenir et à proposer une autoroute à deux fois cinq voies de circulation, dont deux réservées aux poids lourds. Toute autre solution serait une erreur, grave.

(Pour ménager certaines susceptibilités, une étape intermédiaire conduisant à prévoir deux fois quatre voies pourrait être envisagée mais les terrains et les infrastructures sont à prévoir pour la situation définitive).

J'entends déjà les cris stridents des futurs riverains --- et de leurs défenseurs --- préoccupés par leur seul egoïsme et égoïsme --- et préférant bien sûr que la gêne apportée par un tel équipement collectif soit subie par le voisin.

Que ne se sont ils pas manifestés lorsque l'autoroute a été construite (ce qui a été une erreur) à hauteur de l'agglomération valentinoise apportant une gêne importante à plus de 300.000 personnes.

La situation proposée aurait des conséquences sans commune mesure.

Je complète donc mes propositions.

L'élargissement proposé ne peut être réalisé dans la traversée de l'Agglomération valentinoise par manque de place disponible.

Il convient donc de prévoir le report de l'autoroute le long de la ligne TGV depuis St Vallier à Rhône (à hauteur du village de St Barthélémy de Vals) ménageant la possibilité d'un raccordement depuis le nord (continuation de l'A432 ?) jusqu'à Montelimar (St Marcel les Sauzet) et au delà vers le Sud par la Drôme ou l'Ardèche suivant la décision qui sera prise.

Il est en effet IMPERATIF que ce soit l'autoroute dans son intégralité qui soit transférée comme proposé.

Il ne faudrait être question qu'une nouvelle source de pollution soit créée.

Les Maires de Valence, Bourg les Valence et Fontaines les Valence devront être particulièrement vigilants sur ce point.

Des promontoires d'observation qui jalonnent le parcours de la ligne TGV permettent de se rendre compte que les expropriations nécessaires⁽¹⁾ ne seraient pas si nombreuses.

La gêne apportée aux riverains serait donc dans tous les cas sans communes mesurée avec celle supportée actuellement par nombre d'habitants de l'agglomération valentinoise.

Des dispositifs anti-bruit seraient bien entendu à prévoir et à construire dans les lieux les plus sensibles --- en conformité avec la réglementation en vigueur en la matière

La ville de Bourg les Valence perdrait - bien sûr - les revenus découlant des impositions foncières de la gare de Valence Nord de l'autoroute (repoussée plus à l'Est)

(1) - Propriétés bâties.

Il faut cesser - j'en suis intimement convaincu - de rêver tout éveillé en entendant certains émettre des points de vue complètement utopiques ayant pour origine leur seul petit confort de monarques locaux.

Puissent certains élus et représentants locaux retrouver leur sens des responsabilités pour juger honnêtement du problème et de ses solutions et ne pas arrêter leurs conclusions aux seules données électoralistes.

(Ainsi, ceux qui veulent voir édifier une gare TAV à Allan (Montelimar) font une bien mauvaise utilisation des deniers du contribuable.

Le TAV est fait pour rouler à 300 km/h et n'est absolument pas fait pour desservir des gares distantes de 45 km ! (Montelimar perdrait en outre, à coup sûr, les dessertes des huit TAV actuels) .

Vous remerciant de m'avoir lu jusqu'au bout, je vous prie d'agréer Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.



PS. Je donne copie à Madame le Maire de Valence.