

Association ARTTUR

Loi 1901

Association Revitalisation Tram-train Uzege Remoulins

Déposée en Préfecture de Nîmes le 21.05.2011

NO ASSOCIATION W302008717

Contact : vap160@mailoo.org



1 Tram-train : un concept simple pour un service optimal.

Le principe du tram-train est le mariage entre le système du tramway urbain et de sa déclinaison sur le réseau ferré national.

Ainsi la caisse et l'aspect sont à peu de choses près ceux du tramway.

La différence vient essentiellement des aménagements techniques nécessaires pour assurer la sécurité d'un tel engin sur le réseau ferré national , capacité à résister aux chocs de vitesses relativement importantes, compatibilité des systèmes de sécurités ferroviaires .

Un tram-train roulera à la vitesse des tramways en milieu urbain, aura la capacité de s'insérer au cœur des agglomérations de façon à offrir une connectivité optimale avec les réseaux urbains, sans rupture de charge.

De même ce tram train se comportera comme un train sur le réseau ferré national, avec des vitesses commerciales de l'ordre de 100km/h en site propre, lui laissant la possibilité de se glisser dans les graphiques de circulations des trains.

Enfin ces rames sont couplables entre elles, on augmente ainsi la capacité en nombre de voyageurs. Dés lors, on peut moduler une desserte vers deux directions différentes.

A noter enfin que ces rames sont ou diésels , ou électriques ou mixtes, et qu'elles acceptent des tensions électriques diverses.



Photo : tram-train Aulnay/Bondy à Livry-Gargan .(photo AB)

2 Bref historique

La première expérience de la mise en place d'un tel projet date de 1992, à Karlsruhe en Allemagne , sert souvent d'illustration.

Par la suite , différents pays Européens se lancèrent dans l'aventure.

En France l'exemple le plus récent est le celui qui relie Mulhouse à la Vallée de la Thur.



Photo tram-train Mulhouse/Vallée de la Thur

Citons aussi celui qui relie Aulnay à Bondy en Ile-de-France , ou encore le tram-train reliant la gare de la Part-Dieu à Lyon à l'aéroport St Exupéry, en réutilisant une plateforme ferroviaire laissée à l'abandon de longues années.

On peut encore citer pour l'exemple celui qui relie Nantes à Chateaubriant, en cours d'achèvement et qui là aussi réutilise une plateforme ferroviaire., ou le projet Nantes Clisson, ville de 6800 habitants.

Je cite aussi , pour le côté exceptionnel du projet et parce qu'il offre une solution à son engorgement routier total le projet de la Collectivité Territoriale de l'Ile de la Réunion.



Tt Aulnay/Bondy (photo AB)

3 Pourquoi en parler maintenant ?

Plusieurs raisons :

-la crise économique et sociale que traverse notre pays, le coût du carburant qui tourne de plus en plus autour de deux euros le litre.

A ce sujet une étude de la Fnaut (JM Beauvais/16.03.2012) évalue le cout d'utilisation de la voiture comme étant environ trois fois plus cher que les transports en communs (env. 23Cts d'euros auto/voyageur/km et 9 cts tous transports communs confondus), et cela essentiellement sur les déplacements de proximités, sujet qui nous intéresse grandement ici., et cela autant en région Parisienne qu'en province.

-la crise écologique sans précédent qui nous impose d'être responsables et de « penser nos déplacements autrement ».

-Pourquoi oublie t'on le coût du temps perdu dans les bouchons ? Ce cout se reporte sur la perte de temps de travail, de destruction importante de la Qualité de Vie au Travail ,toutes choses qui nuisent à une bonne marche d'un système économique, la liste n'est pas exhaustive bien sûr...

-Les coûts « cachés » de la route, blessés ,décès, espaces utilisés au sol , inégalité du financement de ce mode, en particulier entre les poids lourds et les automobiles

-Il faut garder en mémoire le contre-exemple de la Vaunage, ou la plateforme de l'ancienne voie a été détruite, sans espoir de retour, avec dès maintenant des bouchons colossaux pour entrer et sortir de Nîmes.

-L'opportunité de la réouverture aux voyageurs de la ligne dite de la Rive Droite du Rhône, de Bourg St Andéol à Nîmes et Avignon, via Remoulins.

-Enfin il n'échappe à personne que l' actuelle période électorale permet de re -lancer ce débat.

-ce projet entend transcender, de part sa portée structurante du territoire, les clivages politiques.

4 La situation du secteur Uzès /Pont du Gard/ Remoulins

Si je vous dis fluidité des déplacements, facilités pour se rendre au travail à Nîmes ou Avignon, vous allez éclater de rire ! Et vous aurez raison bien sûr.

Il n'a biensûr pas échappé à votre sagacité que les rues d'Uzès étaient régulièrement obstruées par un flot ininterrompu de camions et d'automobiles, et ceci sur des plages horaires relativement importantes dans la journée.

De la même façon il est aisé de constater que les relations pendulaires des gens travaillant dans l'Uzège et se rendant sur Nîmes ou Avignon se font essentiellement en automobile, et ce malgré la timide amélioration des services de bus Edgard., qui de toute façon , une fois en ville sont soumis aux bouchons...

Les chiffres de l'Insee sont éloquents, ainsi savez-vous que sur la seule ville d'Uzès, environ 800 personnes se rendent dans ces deux villes pour leur travail tous les jours, et ce en auto....

Sans compter les scolaires, bien sûr.

Nous sommes là au cœur des déplacements du quotidien, joliment nommés pendulaires, ceux sans qui la vie d'une région est sans avenir, hormis l'autarcie....

Nous sommes en présence d'un bassin de vie qui regroupe environ 20.000 personnes sur le canton d'Uzès et 9000 sur celui de Remoulins.

Rajoutons à cela l'affluence estivale exceptionnelle dans notre région, sans parler des 1.5 millions de visiteurs du Pont du Gard....(Voir extrait article Midi Libre)

5 Quelles perspectives ?

-Jusqu'à maintenant les seules évolutions prévisibles sont celles basées sur un schéma purement routier.

Ainsi le PADD débattu en ce moment dans notre bonne ville propose quelques avancées fort intéressantes, avec notamment l'idée de valoriser les déplacements doux, de modifier un peu les plans de circulation et d'établir des parkings de proximité.

Mais reste toujours le serpent de mer local d'une rocade, contournement, qui nous le savons bien ne règlera pas notre problème, et risque même d'offrir un itinéraire bis à de nombreux automobilistes !

-L'association **ARTTUR** milite pour la mise en place d'un tram-train reliant l'Uzège /Pont du Gard aux agglomérations de Nîmes et Avignon.

En effet l la meilleure zone de pertinence du tram-train d'environ 20 à 40 kms dans la liaison des zones péri-urbaines, et urbaines, avec les villes -agglomérations.

Ajoutons à cela un cout d'usage faible, un impact écologique mineur, une accessibilité optimale, et vous comprendrez aisément toute la valeur ajoutée d'un tel projet.

6 Le concept tram-train en déclinaison locale

Nous avons là deux aspects majeurs à évoquer.

A. Le volet accessibilité et commercial .

Le terme accessibilité est à double sens.

Il faut entendre par là la capacité qu'offre le tram-train à transporter les usagers jusqu'au cœur des villes sans ruptures de charges, les déposants au pied des différents réseaux de transports urbains ou à proximité des gares TER ou TGV, voire même du quai à quai.

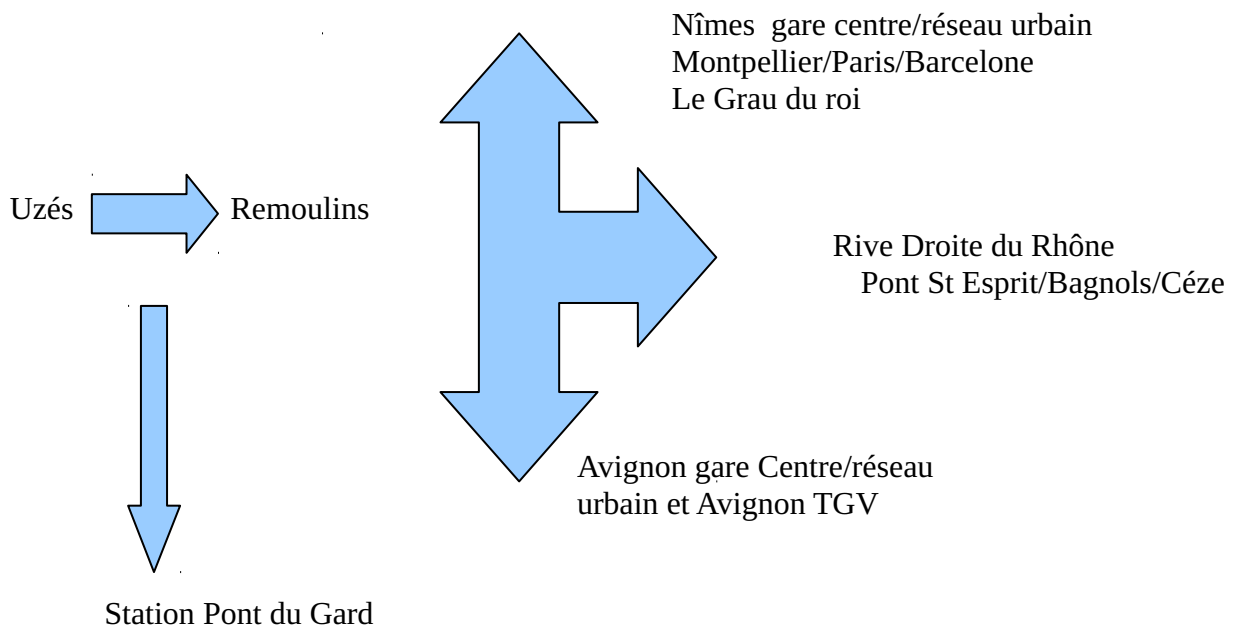
Les gares « origines » , situées en zones urbaines, comme pourrait l'être Pont des Charrettes verraient des parkings correctement aménagés, ou les usagers laisseraient leurs véhicules sans crainte pour la journée avec un tarif en lien avec l'utilisation du TT.

Il faut ici bien comprendre que le tram train peut se rendre dans l'enceinte des gares ferroviaires et/ou desservir des stations urbaines.



Le tram-train Lyon Part-Dieu/St Exupéry. Photo LG)

Je vous propose un petit schéma pour comprendre la pertinence du système en terme d'accessibilité.



Ce schéma a l'avantage de montrer toutes les liaisons possibles.

L'accessibilité sous-entend aussi une desserte de qualité, avec la mise en place souhaitable d'un cadencement aux heures de pointes par exemple.

Ce matériel permet d'embarquer son vélo, mais il est évident que le mieux est la mise en place d'un système de mise à disposition dans les villes.

Enfin l'accessibilité inclut bien évidemment la facilité à accueillir des Personnes à Mobilités Réduites.



Plancher surbaissé, avec comble lacune.

Enfin la facilité d'utilisation d'un service de ce type est intimement liée à la réflexion sur l'offre tarifaire.

Il nous semble que celle-ci doit être pensée en adéquation avec les tarifs TER de la région, des bus Edgard et des réseaux urbains.

Il apparaît qu'il faut mettre en place un titre de transport unique, permettant de circuler sans contraintes majeures. Le principal souci est de faire travailler en collaboration les différents partenaires du transport public, que ce soient les opérateurs ou les Autorités Organisatrices (AO). Ce titre peut également inclure la mise à disposition d'une place de parking dans les gares terminales et de vélos dans les zones urbaines.

De plus, comme actuellement mis à l'étude par la Ville d'Uzès, un système de navettes Ville/Parkings pourrait être imaginé.

En attendant une station de centre-ville....

B. Le volet technique et financier.

Pour beaucoup, dès que l'on parle « ferroviaire » on parle gros sous.....

Ce qui n'est pas à priori faux lors de la mise en place d'une telle infrastructure mais les coûts sur le long terme, durée pertinente dans le ferroviaire, les coûts s'avèrent bien moindres.

Ainsi la réfection d'une voie aux normes RFF s'élève entre 1 Million d'euros le KM jusqu'à 4.5 millions si une électrification est envisagée.

En tablant sur une fourchette intermédiaire, réfection de la plateforme, remise à niveau des quais, des PN, et en utilisant des rames bi-modes, on arrive vers les 3 millions d'euros ;

Rajoutons à cela un parc de 5 rames pour assurer une exploitation robuste dès le début, avec comme exemple les rames Dualis d'Alstom, à 4 millions d'euros la rame et nous arrivons à environ 60 millions d'euros.

Cela peut vous sembler énorme, mais comparez avec un simple rond-point routier, 1 m d'euros.... pour une infrastructure qui va durer au bas mot 50 ans....

Regardez donc combien nos collectivités investissent dans le projet de gare TGV à Manduel ou l'argent versé pour le Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier ...

Enfin le coût d'exploitation d'une telle desserte s'élève à environ 4€ du KM contre env. 25 € avec du matériel Ter lourd.

Les rames peuvent transporter 250 personnes chacune, se coupler en UM dès lors capables de se « diviser » pour desservir différentes directions.

Par exemple un convoi part d'Uzès et peut tout à fait à Remoulins se séparer pour assurer la

desserte vers Avignon et Nîmes.

A une exploitation voyageurs nous pouvons envisager une desserte Fret locale , ce qui est tout à fait compatible .

De même une exploitation par train touristique peut être étudiée.



Fin du parcours urbain, début du parcours sur le RFN
TT Aulnay/Bondy(photo AB)

Nous pourrions dès lors élaborer une grille de desserte qui n'oublierai pas des villages voyant leurs populations augmenter régulièrement, comme Castillon ou Vers...

Et que dire de la facilité qu'il y aurait à établir une halte à proximité immédiate des parkings du site du PDG, ou l'emprise de la voie n'est séparée de ces derniers que par la route !

La vétusté de la plateforme ferroviaire , pour la partie Uzès Remoulins est aussi une bonne opportunité.

En effet la remise à niveau se fera selon les derniers standards en vigueur en terme de facilité d'accès, de stationnement et circulation ferroviaire en site propre pour une vitesse commerciale souhaitée de 100km/h. Nous n'avons pas non plus à nous lancer dans des séries d'expropriations sans fins, la voie étant encore dans le domaine public, et sa continuité existante, ce qui n'est plus le cas dans la Vaunage..

L'intégration urbaine se fait comme pour un tramway, et là le T2 de Nîmes est une « fenêtre de tir » importante.

7 Pour conclure.

Nous pensons que ce projet est un véritable outil d'aménagement du territoire, à ce titre les financements peuvent se faire aussi avec l'appui du Feder, de l'Etat, et bien sur des collectivités territoriales.

Tout cela est à approfondir.

Mais compte tenu de l'ampleur de ce projet, nous pensons que celui-ci doit aussi être ouvert à toute personne désireuse de s'inscrire dans une pensée ambitieuse pour nos territoires et accepter la diversité des sensibilités exprimées au sein des différentes collectivités concernées.

Un travail de fond doit être mené par tous .Pour tous.

Compléments :deux articles de presse

<http://www.midilibre.fr/2012/03/23/le-pont-du-gard-le-jackpot-pour-le-tourisme-regional,475535.php>

Gard Le Pont du Gard : jackpot pour le tourisme régional

Avec AFP

23/03/2012, 13 h 30 |

Musée, colloques, expositions, festivals, concerts, ateliers... [Le Pont du Gard](#), inscrit au patrimoine mondial de l'Humanité depuis 1985, est devenu **un vrai pactole pour le tourisme régional**, tout en affichant une ferme volonté de préserver son âme.

La bonne santé de l'entreprise

Site le plus visité du **Languedoc-Roussillon**, en 2011, près de **1,4 million de personnes (dont 40 % de touristes étrangers)**, ont visité l'aqueduc romain enjambant le Gardon.

Il réalise un chiffre d'affaires de 6,7 millions d'euros. Pas mal pour un site construit vers 50 après JC ! **Le Pont du Gard** arrive à s'autofinancer à 72,31 % en 2011 pour un budget de 9,3 millions d'euros (contre 50 % sur 8 millions en 2009). "C'est rare d'atteindre un tel niveau", se réjouit le directeur général Paolo Toeschi. Dans un département en forte crise, le Pont du Gard fait ainsi un peu exception. "On nous regarde comme un îlot de prospérité", ajoute-t-il.

Le Pont du Gard représente 1 600 emplois et apporté en retombées économiques environ 140 millions d'euros à la Région Languedoc-Roussillon, 84 millions au département du Gard et 24 millions à l'Etat.

La clef du succès

Pour réussir, ce vestige alors au bord de la faillite en 2003, a adopté un changement complet de politique.

Une réflexion d'abord sur le tarif d'entrée du public, le plus souvent des familles. C'est pourquoi la visite de l'aqueduc lui-même est gratuite. Mais **le parking, lui, est payant, à 18 euros tout de même par voiture...**

Le patron du site a su aussi développé des activités annexes, notamment depuis trois ans **des colloques** (800 000 euros rapportés en 2011) **et des mariages** (100 000 euros). "On pensait en faire quelques uns. On a déjà une trentaine de réservations pour des mariages en 2012", constate M. Toeschi.

"On ne sera jamais un Disneyland"

Le directeur note son respect pour un édifice d'exception : "Nous savons ce qu'est ce lieu. Nous le respectons. Nous ne devons pas perdre notre âme, mais nous voulons être un pôle d'excellence et aider les jeunes artistes émergents".

La programmation 2012 se veut éclectique : spectacle pyrotechnique en juin avec "Les Dieux du jeu" par le Groupe F , nuit de la chauve-souris le 25 août, exposition sur la terre crue avec la Cité des Sciences de la Villette en mai et en décembre), les illuminations des nuits d'été en juillet et en août, un "Paris-Plage" délocalisé avec "Vacances en bord de rivière" du 1er juillet au 19 août...

Pas question toutefois d'accueillir n'importe quel événement, assure-t-on. Les concerts restent limités à 15 000 billets. "On a fait une fois 25 000 mais on a eu trop de difficultés", admet Paolo Toeschi qui privilégie la "préservation de l'écrin de verdure" de 160 hectares autour du Pont du Gard.

Le directeur promet "On ne sera jamais un Disneyland."

Article du Monde.net du 26.03.2012

Planète

Les prix de l'essence sans plomb ont atteint de nouveaux sommets la semaine dernière, à 1,6506 euro en moyenne pour le litre de sans-plomb 95 (SP95) et à 1,6929 pour celui de sans-plomb 98 (SP98), selon des données publiées lundi 26 mars par le ministère du [développement durable](#).

En revanche, le gazole, qui avait la semaine précédente dépassé son ancien sommet datant de 2008, a légèrement reflué, à 1,4560 euro. Le gazole, qui représente environ 80 % de la [consommation](#) française de carburants automobiles, reste toutefois à des niveaux de prix supérieurs au pic atteint il y a quatre ans (1,4541 euro établi en mai 2008).

RECORD SUR RECORD

Ces prix de vente à la pompe sont des moyennes nationales calculées par la Direction générale de l'énergie et du [climat](#) (DGEC) à [partir](#) de données fournies par les stations-service. Mais ils dépassent déjà largement ces niveaux à certains endroits. Ainsi, le prix du litre de SP 95 a déjà dépassé mi-mars le seuil des deux euros à la pompe d'un parking parisien.

Depuis la fin 2011, les prix de l'essence battent record sur record en [France](#), propulsés par un double effet : des tensions géopolitiques au [Moyen-Orient](#) qui maintiennent les cours du [pétrole](#) brut à des niveaux très élevés, et un affaiblissement de l'euro par rapport au dollar, qui amplifie le coût de l'or noir une fois sa valeur convertie dans la monnaie unique.

Cette flambée des prix des carburants a suscité de nombreuses réactions et propositions de la part des candidats à l'élection présidentielle. Le socialiste [François Hollande](#) veut [bloquer](#) temporairement les prix de l'essence, une mesure qui pour le président [Nicolas Sarkozy](#) relève du "*populisme*" et de la "*démagogie*".