



Journal du wiki

Joyeux Anniversaire!

Déjà 2 ans !!!



Sommaire

- Introduction *(page 2)*
- Un an avec WS :
c'était en 2008... *(p. 3)*
 - En France et dans le monde
 - Sur le wiki
- Reportage : la DIR Est
au quotidien *(p. 5)*
 - La RN4
 - La RN66
- L'image du mois *(p. 11)*
- Les chiffres du mois
(p.11)
- Reportage : la RCEA
branche Nord-Est *(p. 12)*
 - De Montmarault à Paray
 - De Paray à Chalon
- Brèves : toute
l'actualité des
transports !!! *(p. 16)*
- Reportage : le métro
parisien (ligne 4) *(p. 17)*
- Le mot des auteurs *(p. 19)*
- Conclusion *(p. 19)*
- Crédits
photographiques *(p. 20)*

Introduction

Et voilà, une année s'est déjà écoulée depuis que nous avons présenté notre [page spécial anniversaire](#). C'est fou ce que ça passe vite ! Le moment est donc venu de fêter le second anniversaire de notre wiki préféré. Souvenez-vous, tout avait commencé le 10 novembre 2006. Aujourd'hui, nous sommes fiers d'affirmer que WS est devenu une référence en ce qui concerne les transports routiers.

Il s'est ainsi passé beaucoup de choses en 2008. Pour nous, c'était l'année du bac français, de la Terminale S, du code et de la conduite accompagnée (pour enfin parcourir ces chères RN4 et 66 ^^). Nous avons poursuivi notre coopération pour la rédaction des fiches autoroutières dans le cadre d'une très bonne entente, ce qui nous a bien sûr amenés à retravailler ensemble pour fêter cet anniversaire.

Pour WS, 2008 était l'année d'un nouveau départ. A cause du FAI et ici hébergeur Free qui menaçait de nous expulser de ses serveurs, WS a déménagé chez Wikia. L'occasion se présente de remercier ainsi le staff de Wikia pour son dévouement. L'année s'est ensuite poursuivie tranquillement et nous avons pu continuer dans la mesure de notre temps libre la mise en conformité des fiches autoroutières ; un travail de longue haleine qui devrait s'achever courant 2009.

A l'occasion de cet anniversaire, nous vous présentons quelques reportages sur des sujets que nous vivons chacun au quotidien (la DIR Est par le biais des RN4 et RN66) ou que nous connaissons relativement bien. Prenez donc le temps de lire ce journal, ouvert à toute critique ou suggestion de votre part ! Bonne lecture ! Et encore joyeux anniversaire à WS !!!

Arnaud et Jérémie, administrateurs de WikiSara

Un an avec WikiSara : C'était en 2008...

- 1^{er} janvier** : Introduction du système de bonus/malus pour la vente de véhicules neufs. Interdiction totale de fumer dans tous les lieux publics.
- 4 janvier** : Annulation du Dakar suite aux troubles en Mauritanie.
- 17 janvier** : Mort du chanteur Carlos.
- 20 janvier** : Mort de Louis de Cazenave, avant dernier poilu survivant, à 110 ans.
- 28 janvier** : L'hébergeur et fournisseur d'accès à Internet Free bloque WikiSara.
- 2 février** : Le Président de la République Nicolas Sarkozy épouse l'ex-top model et chanteuse Carla Bruni.
- 4 février** : Naissance de la seconde version de WikiSara sur les serveurs de Wikia.
- 9 février** : GPS Nico et Padawan53 deviennent 8^{ème} et 9^{ème} administrateurs de WikiSara.
- 13 février** : Décès du chanteur Henri Salvador (90 ans) d'une rupture d'anévrisme, à Paris.
- 20 février** : Sortie du film *Bienvenue chez les Ch'tis*, plus grand succès de l'histoire du cinéma français, dans le Nord-Pas-de-Calais et une partie de la Picardie.
- 25 février** : Marion Cotillard reçoit l'Oscar de la meilleure actrice pour son interprétation d'Edith Piaf dans *La Môme*.
- 27 février** : Sortie du film *Bienvenue chez les Ch'tis* dans toute la France.
- 9 mars** : Premier tour des élections municipales.
- 12 mars** : Décès de Lazare Ponticelli, dernier poilu survivant, à 110 ans.
- 16 mars** : Deuxième tour des élections municipales.
- 19 mars** : Chantal Sébire, atteinte d'une tumeur rare et douloureuse qui l'avait défigurée, et qui avait défrayé la chronique en demandant le droit à l'euthanasie, est retrouvée morte par suicide.
- 25 mars** : Décès de Thierry Gilardi, commentateur sportif sur TF1, à 49 ans, d'une crise cardiaque.
- 29 mars** : Le PSG gagne la Coupe de la Ligue.
- 6 avril** : Organisation d'une marche blanche pour Ingrid Betancourt réunissant à Paris plusieurs milliers de personnes. Profanation de 148 tombes dans le carré musulman du cimetière militaire Notre-Dame-de-Lorette, près d'Arras.
- 15 avril** : Refus par le Comité National Olympique et Sportif du badge que les sportifs français souhaitaient épingleur sur leur tenue olympique portant l'inscription "Pour un monde meilleur".
- 17 avril** : Dissolution de deux groupes de supporters par Michèle Alliot-Marie, ministre de l'Intérieur : les "Boulogne Boys" et la "Faction Metz". Mort du poète et écrivain martiniquais Aimé Césaire, à 94 ans.
- 9 mai** : Décès de l'animateur, parolier et romancier Pascal Sevran (62 ans).
- 29 mai** : Le criminel en série Michel Fourniret est condamné à la réclusion criminelle à perpétuité incompressible.
- 1 juin** : Décès à Paris du couturier Yves Saint Laurent (71 ans)
- 2 juin** : Drame de Mézings : décès de 7 élèves de cinquième dans une collision entre un bus et un TER sur un passage à niveau en Haute-Savoie. Suite à cela, le gouvernement prévoit une série de mesures concernant les passages à niveau.
- Nuit du 14 au 15 juin** : Suite à un règlement de comptes entre deux bandes et à la mort d'un jeune tué d'une balle dans la tête, graves émeutes à Vitry-le-François. Bilan : deux policiers, deux pompiers et cinq manifestants blessés, 60 véhicules incendiés.
- 19 juin** : Après un désastreux parcours, l'équipe de France de football est définitivement éliminée de l'Euro 2008 par l'Italie par 2 à 0.

29 juin : L'Espagne remporte l'Euro 2008.

1^{er} juillet : La France prend la tête de l'Union Européenne pour 6 mois. Obligation d'avoir dans sa voiture un gilet de sécurité et un triangle.

2 juillet : Libération d'Ingrid Betancourt et de 14 autres otages par un commando de l'armée colombienne.

10 juillet : Patrick Poivre-d'Arvor présente son dernier journal télévisé sur TF1, après 21 ans aux commandes du journal de 20h en semaine. Il est remplacé dès la rentrée par Laurence Ferrari.

28 juillet : Découverte du corps de Valentin, 11 ans, lacéré d'une quarantaine de coups de couteau, à Lagnieu (Ain).

30 juillet : Nono07 devient le 10^{ème} administrateur de WikiSara et Jéjé64 reçoit des fonctions de modérateur, un nouveau statut situé entre le contributeur inscrit et l'administrateur.

8 août : Cérémonie d'ouverture des Jeux Olympiques de Pékin.

18 août : En Afghanistan, dans un col à 50 km à l'est de Kaboul, un groupe de soldats français tombe dans une embuscade. Dix hommes perdent la vie et 28 sont blessés.

Août 2008 : La France a, au total, remporté 40 médailles aux Jeux Olympiques de Pékin, dont 7 d'or, 16 d'argent et 17 de bronze.

2 septembre : Rentrée scolaire et application des réformes de l'école primaire (suppression du samedi matin, soutien individualisé...).

10 septembre : Mise en route du LHC (Large Hadron Collider), au CERN, près de Genève.

11 septembre : Incendie sur une des voies du Tunnel sous la Manche, dû à un camion de produits toxiques, entraînant de très fortes perturbations sur le trafic transmanche pendant quelques temps.

4 octobre : Début du Mondial de l'Automobile 2008 à Paris, durant jusqu'au dimanche 19 octobre, et ayant battu des records de fréquentation malgré la crise économique, en conservant sa place de premier salon automobile au monde. 50^e anniversaire de la Constitution de la V^e République, adoptée par référendum le 28 septembre 1958.

13 octobre : Mort de Guillaume Depardieu (37 ans), acteur français.

15 octobre : Lors du match « amical » France-Tunisie au stade de France, *La Marseillaise* est sifflée par les supporters tunisiens.

20 octobre : Mort de Sœur Emmanuelle à 99 ans.

29 octobre : Le numéro du département sera bel et bien obligatoire sur les futures plaques d'immatriculation, contrairement à ce qui avait été défini au départ.

2 novembre : Sébastien Loeb est assuré de remporté son 5^{ème} titre de champion du monde de rallye consécutif.

4 novembre (USA) : Barack Obama est élu 44^{ème} président des Etats-Unis d'Amérique.

Reportage : La DIR Est au quotidien

Pour ceux qui n'ont jamais eu la malchance d'emprunter le réseau autoroutier ou routier de la Direction Interdépartementale des Routes Est, voici une ballade sur deux routes nationales gérées par cet organisme de l'État, et traversant ou frôlant nos villes.

La Direction Interdépartementale des Routes Est gère un très vaste réseau de routes nationales et d'autoroutes, s'étendant de la limite entre les régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne au Rhin, marquant la frontière franco-allemande. On y retrouve de grands axes autoroutiers non concédés, tels qu'une importante partie de l'A31 et l'intégralité du tracé de l'A35, qui figurent parmi les liaisons provinciales les plus fréquentées de France. Plusieurs routes nationales permettent le maillage de ce réseau, comme les RN4 et RN66.

N4 : La RN4, reliant avant 2006 Paris à Strasbourg (et depuis Pontault-Combault à Toul et Marainviller à Phalsbourg, sans oublier les quelques kilomètres avant Strasbourg) est un axe routier national français majeur. Elle relie donc l'Ile de France à la Champagne, la Lorraine et l'Alsace. Tout le quart nord-est est donc concerné par cet axe. Nous ne nous intéresserons pas à la partie Pontault-Combault – Esternay de cette route, puisqu'elle est gérée par la DIR Ile de France, bien qu'il y ait beaucoup de choses à dire dessus. Sa fréquentation, et plus particulièrement son taux de Poids-Lourds entre Vitry-le-François et Toul et entre Marainviller et Phalsbourg, est très importante. C'est pour cela que cette route a été aménagée à de nombreuses reprises.

La RN4 croise donc l'ancienne RN34 (RD634) au niveau d'Esternay, village déviée par une route à 2+1 voies avec tourne-à-gauche. Ensuite, entre Esternay et l'ouest de Sézanne, la N4 est à 2x2 voies, limitée à 110km/h, mais traversant deux villages. Cette 2x2 voies est très vétuste, sans glissières de sécurité et sans bandes d'arrêt d'urgence. La vitesse a été réduite à 50km/h et la chaussée réaménagée à 2x1 voies à l'intérieur des deux villages traversée, mais à l'origine, la 2x2 voies était continue jusqu'à Sézanne. La rocade de Sézanne est entièrement à 2x2 voies dénivelées avec une portion à l'ouest totalement aux normes (ouverte en 2000), le reste étant plus ancien. Ensuite, la route part plein est en traversant quelques hameaux, et arrivant jusqu'aux usines à sucre « Beghin Say » à Connantre où il y a un créneau de dépassement long d'un km. Ensuite la nationale rejoint Fère-Champenoise, où la déviation de ce village est en train d'être doublée (ouverture en 2009). Toute la section entre Sézanne et Fère-Champenoise a été déclarée d'utilité publique pour une mise en voie express. Il ne reste que quelques kilomètres (et le village de Connantre-Vaurefroy) avant de rejoindre Haussimont, où la N4 devient à 2x2 voies aux normes voie express (sans y être classée) sur 10 km, et où elle croisera l'ancienne RN77 et l'A26. 10 km qui passent très vite au vu du reste de l'itinéraire !

Entre l'A26 et Vitry-le-François, que dire : la N4 est à 2x1 voies, ça monte, ça descend, on traverse deux villages... C'est long... Jusqu'à Vitry-le-François. La particularité de cette ville ? Une déviation partielle, qui oblige donc à passer dans la ville lorsque l'on vient de Paris. Outre les feux, les ronds points et la signalisation à vous faire tourner la tête, c'est très roulant dans cette ville... la nuit et les week-ends ! En effet, avec les poids-lourds, la semaine, c'est l'enfer... A la sortie de Vitry-le-François la RN4 rejoint la RN44, par un rond point, surchargé la semaine, qui est souvent l'occasion de bouchons. Ensuite rien à dire sur le contournement est de cette ville : créneau de dépassement, échangeurs, BAU... Mais par contre, on ne peut pas en dire autant de la 2x2 voies entre Vitry-le-François et Saint-Dizier... Limitation à 110 km/h (et 70 dans les villages), traversée de hameaux, routes qui coupent la nationale à 2x2 voies, pas de BAU... Seule la déviation de Perthes est correcte, même si elle ne respecte aucune norme...



A gauche : déviation de Sommesous.

A droite : déviation sud de Saint-Dizier au niveau de Marnaval.

La déviation de Saint-Dizier quand à elle est plus récente (date de l'an 2000), mais n'est qu'à 2x1 voies ce qui n'est pas sans causer de nombreux problèmes, notamment en cas d'accident (route obligatoirement coupée). Le doublement est toutefois prévu, il devrait être déjà réalisé en partie, mais par manque de moyens n'est toujours pas commencé. A la sortie de Saint-Dizier, la nationale devient à 2x2 voies classée route express jusque Toul, même si certaines portions sont relativement vétustes, ne disposant par exemple pas de BAU. Rares sont les aires de repos, cependant une nouvelle aire a ouvert récemment près d'Aulnois-en-Perthois dans le sens Nancy-Paris. La N4 devient aux normes au niveau de Pagny-sur-Meuse, soit une dizaine de kilomètres avant l'A31, route qu'elle rejoint par un échangeur assez spécial, puisque c'est l'A31 qui se connecte à la N4, et non l'inverse.



A gauche : section vétuste de la 2x2 voies entre Saint-Dizier et Toul au niveau de Ligny-en-Barrois en direction de Paris.

A droite : déviation de Toul, aux normes, quelques kilomètres avant l'A31 en direction de Nancy.

La N4 redémarre à la suite de la N333 au niveau de Marainviller en direction de Sarrebourg. Jusqu'à Gogney, près de Blâmont, la 2x2 voies est aux normes actuelles, datant des années 2000. Ensuite, entre Blâmont et Héming, la nationale est à 2x1 voies ou 2+1 voies pour la déviation de Saint-Georges, mais ne traverse pas réellement de villages. De Héming jusqu'à Réding, à l'est de Sarrebourg, la N4 est à 2x2 voies et est aux normes voies express. Il ne reste ensuite plus que quelques kilomètres avant l'arrivée sur l'A4, au niveau de Phalsourg. Elle rejoint cette dernière par un monstrueux rond-point... Ensuite la nationale a été déclassée. Il ne reste plus que quelques centaines de mètres à la N4, pour rejoindre l'A351, qui rejoindra elle-même Strasbourg. Cette courte section a été conservée dans le réseau national en vue d'un doublement et d'une intégration à l'A351.

N66 E512 : La RN66, reliant Remiremont (N57) à Mulhouse (A36) est un axe majeur pour le transit international, d'où son surnom de *route Benelux – Bâle*. Pour le trafic national, elle récupère la majorité des liaisons Mulhouse – Nancy. Sa fréquentation est donc assez soutenue. Toutefois, les caractéristiques actuelles de la route ne permettent pas un niveau de sécurité accru et les temps de parcours entre Mulhouse et Remiremont s'en ressentent. De plus, un obstacle de taille rend tout aménagement difficile : le massif des Vosges.

La RN66 traverse ainsi ce massif en se faufilant dans les vallées de la Thur (Haut-Rhin) et de la Moselle (Vosges), qui sont reliées par le col de Bussang, le col le plus bas du massif. Théoriquement, la RN66 est donc le passage le plus aisé entre la Lorraine et l'Alsace, en excluant le tunnel Maurice Lemaire et les axes de contournement (A36-N19 et A4). Cette particularité, conjuguée au fait que cette route fait partie d'un important axe international, font de la RN66 un véritable couloir à poids-lourds. Malgré les restrictions, la circulation des poids-lourds reste importante sur cet axe transvosgien.



Interdiction des poids-lourds de plus de 3,5 tonnes en transit d'emprunter la RN66 et interdiction des poids-lourds de plus de 19 tonnes, toutes dessertes confondues, d'emprunter le col de Bussang entre 22h et 6h. Situés au niveau de Cernay (68), ces panneaux obligent les usagers concernés à se rabattre sur l'A36.

Du côté alsacien, la RN66 est aussi très empruntée par le trafic local. Il s'agit en effet de la seule route reliant la vallée de la Thur, à l'agglomération mulhousienne. Important trafic de transit et très fort trafic local se rejoignent donc sur le même axe. De par la forte urbanisation et le relief relativement contraignant, il existe peu de solutions d'aménagement sans atteinte à l'environnement ou aux populations. Ainsi, 25 000 véhicules par jour traversent les agglomérations de Vieux-Thann et Thann, 20 000 celles de Bitschwiller-lès-Thann et Willersur-Thur, etc... Actuellement, seule une commune est déviée et deux devraient l'être dans les années à venir, mais par des tracés à 2x1 voies frôlant les habitations et la voie ferrée et ne pouvant être élargis dans l'avenir. Il peut être également noté qu'une déviation très partielle de la ville de Thann a été réalisée dans les années 80. Il s'agit en réalité uniquement d'un contournement du centre-ville, ayant été construit sur les emprises d'une ancienne allée piétonne arborée, parallèlement à la voie ferrée, et permettant d'éviter les rues pavées à sens unique.



*A gauche : traversée de Vieux-Thann, en direction de Mulhouse.
A droite : contournement du centre-ville de Thann, en direction d'Épinal.*



*A gauche : traversée de Willer-sur-Thur (devant être déviée).
A droite : traversée de Moosch, récemment sécurisée.*



*A gauche : déviation de Saint-Amarin, seule commune déviée.
A droite : traversée de Ranspach, récemment sécurisée.*

La route serpente donc dans la vallée de la Thur en traversant de nombreuses communes. La montée au col de Bussang, est particulièrement dangereuse, faute aux nombreux lacets et à la pente relativement prononcée (il existe à ce propos une voie de détresse dans le sens descendant). Cette montée comprend plusieurs sections à 1+2 voies ; les deux voies se trouvant dans le sens montant. Arrivé au col (marquant les limites Alsace/Lorraine et Haut-Rhin/Vosges), la RN66 redescend légèrement avant de rentrer dans la vallée de la Moselle, qu'elle ne quittera plus jusqu'à la bifurcation avec la RN57 à Remiremont. Notons que la traversée de la vallée de la Moselle (moins urbanisée) est plus fluide et moins dangereuse que celle de la vallée de la Thur. De plus, un projet amènerait la voie express jusqu'au col de Bussang. De nos jours, la voie express contournant Remiremont et prolongeant la RN57 s'arrête au sud de cette ville et est prolongée par la déviation de Rupt-sur-Moselle, mise en service en décembre 2007 et devant à terme être intégrée à cette future voie express (actuellement, la route comporte des giratoires et ne possède que 2x1 voies). La déviation de Ferdrupt, du Thillot et de Saint-Maurice-sur-Moselle semble être en bonne voie.

Il reste une section n'ayant pas été évoquée : le tronçon entre Vieux-Thann et Mulhouse. Mis à 2x2 voies pendant la deuxième moitié du XX^{ème} siècle entre Vieux-Thann et Lutterbach, il ne comportait à l'époque que des carrefours en « tourne à gauche » (en excluant le grand giratoire dit de La Croisière à Cernay, avec l'ex RN83 passant à l'origine en centre-ville, avant d'être déviée dans les années 80 et déclassée en D83 en 2006). Ces tourne-à-gauche ont pratiquement tous été aménagés : dénivellation durant les années 90 (croisement avec la D19 au sud de Wittelsheim), création de giratoire au début du XXI^{ème} siècle (avec la D34 à Cernay). Les deux points noirs restants sont le carrefour de la Z.I. de Vieux-Thann, marquant la fin de la 2x2 voies et l'entrée en agglomération, actuellement composé de feux tricolores (il devrait être remplacé par un giratoire dans le cadre de l'extension du tramway de Mulhouse jusqu'à Thann, fin 2010 ; un arrêt devant être créé à cet endroit), et le carrefour dit du Nonnenbruch (D2^{BII} à Cernay), toujours en tourne-à-gauche de nos jours et extrêmement accidentogène, qui pourrait être dénivelé à moyen terme. Enfin, la section entre Lutterbach et Mulhouse est une véritable voie express, probablement mise en service à la même époque que l'A36. Notons que sur la 2x2 voies entre Lutterbach et Wittelsheim, les chaussées sont relativement dégradées (dos d'âne dans le sens Épinal – Mulhouse, nids de poule dans l'autre), malgré leur réfection il y a moins de 10 ans. Cela est probablement dû aux affaissements miniers suite à l'arrêt de l'exploitation des mines de potasse il y a quelques années, des galeries abandonnées de ces dernières se trouvant sous la RN66.

Quelques anecdotes et informations à propos de la RN66 dans le Haut-Rhin :

- Attention au radar automatique (un des plus vieux de France) situé sous le pont de l'échangeur avec la D19 à Wittelsheim, dans le sens Épinal – Mulhouse. (limitation à 110 km/h)
- De même, les forces de l'ordre disposent assez souvent une voiture équipée d'un radar automatique mobile au niveau du carrefour du Nonnenbruch (D2^{BII}). Attention, c'est limité à 90 km/h, malgré les 2x2 voies !
- Enfin, attention aux contrôles avec jumelles sur le contournement du centre-ville de Thann, limité à seulement 50 km/h.
- Éviter de passer par là aux heures de pointe ; les feux tricolores de Bitschwiller-lès-Thann, Thann et Vieux-Thann ont parfois des répercussions jusqu'à Cernay !
- Le passage à niveau de Moosch (lieu-dit Gehren) est classé parmi les plus dangereux de France. De plus, ses pannes fréquentes bloquent souvent la circulation sur la ligne TER Mulhouse – Kruth, mais surtout sur la RN66 ! Il n'existe aucun itinéraire de substitution à part... les pistes cyclables, accueillant la circulation des véhicules légers lors de travaux sur la RN66 ou lorsque la situation est critique

(grands bouchons)... Ce passage à niveau devrait être supprimé lors de la mise en service de la déviation de Bitschwiller/Willer.

- Le passage à niveau du centre-ville de Thann, certes moins dangereux que celui de Moosch, fermera bientôt ses barrières toutes les 20 minutes, lors de l'arrivée du tram-train fin 2010... Des bouchons en perspective...
- Il y a quelques années encore, un panneau « Contrôles radars fréquents » vous accueillait dans le Haut-Rhin au niveau du col de Bussang, sur le même support que le panneau de limite départementale...
- Les îlots centraux de la traversée de Ranspach ont dû être reconstruits peu après leur achèvement : en effet, le chasse-neige ne passait pas ! Visiblement, la leçon n'avait pas été tirée par la DIR Est, qui a dû redessiner ceux de la traversée de Moosch, sujets au même problème 2 ans plus tard...
- Monter la vallée de la Thur en train prend moins de temps qu'en voiture, malgré la faible vitesse commerciale du TER et les nombreux arrêts.



L'image du mois :



Photo mystère !!! A vous de découvrir quelle est cette route (répondre sur la page de discussion).

Indice : pas loin d'une de nos villes (près de Thann ou de Saint-Dizier).

Les chiffres du mois :

- **1 million d'euros** : somme dépensée en moyenne chaque année par le conseil régional d'Alsace pour moderniser le TER Alsace.
- **600 km** d'autoroutes et **1057 km** de voies ferrées en Champagne-Ardenne en 2006.
- **83 000** : trafic journalier sur l'A4 à Reims, en véhicules par jour.
- **200 km/h** : la vitesse commerciale du TER entre Strasbourg et Mulhouse (TER200).
- **30%** : taux journalier de PL sur la N67, soit 3 500 véhicules.
- **3 315 696** : nombre total de passagers à l'Euroairport (aéroport de Bâle - Mulhouse) en 2005.

Reportage : La Route Centre-Europe – Atlantique (branche Nord-Est)

La Route Centre-Europe – Atlantique (appelée communément RCEA) est un axe traversant le centre de la France d'est en ouest et composé de plusieurs branches se rejoignant en un tronc commun central. Le trafic de transit y est très élevé mais seul le quart est en voie express à 2x2 voies (en excluant les quelques sections autoroutières). L'infrastructure est donc inadaptée au trafic actuel, et plusieurs problèmes se posent. Nous vous présentons à cette occasion la branche Nord-Est, entre Montmarault (A71) et Chalon-sur-Saône (A6).

Composition de la branche Nord-Est de la RCEA :

N145 E62 : **MONTLUÇON** - **A71** (IR¹⁰)

A71 E11 E62 : (IR¹⁰) - **MONTMARAULT** (IR¹¹)

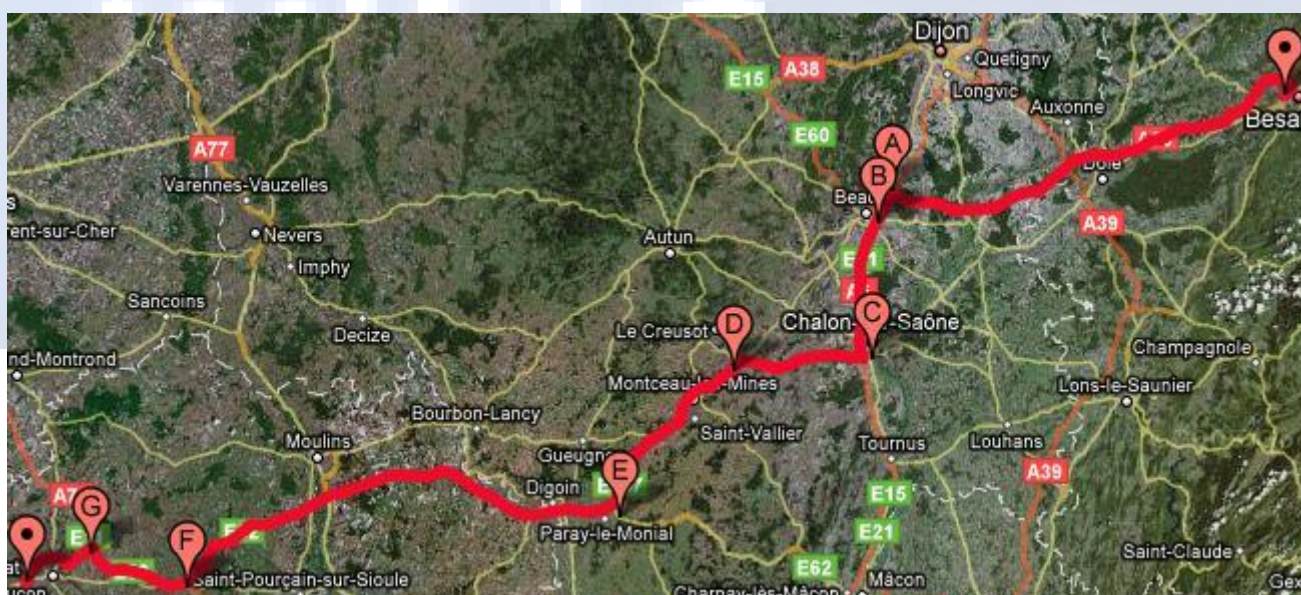
N79 E62 : **MONTMARAULT** - **PARAY LE M.**

N70 E607 : **PARAY LE M.** - **MONTCHANIN**

N80 E607 : **MONTCHANIN** - **CHALON s/ S.**

A6 E15 E21 : **CHALON s/ S.** (IR²⁶) - **BEAUNE**

A36 E60 : **BEAUNE** - **BESANÇON** (IR⁴)



Carte de la branche Nord-Est de la RCEA.

Nous nous intéresserons aux RN79, RN70 et RN80.

La RN79, reliant de nos jours Montmarault (A71) à Mâcon (A6), appartient en entier à la branche sud-est de la RCEA et en partie à la branche nord-est. Les deux branches (RN70 depuis Chalon et RN79 depuis Mâcon) fusionnent en une seule route portant le numéro RN79, à hauteur de Paray-le-Monial, par un vaste échangeur à trois niveaux. Sur les 10 premiers kilomètres après cette bifurcation, la RN79 est une voie express aux caractéristiques quasi autoroutières, avant de se rétrécir à 2x1 voies ; largeur qu'elle conservera sur presque 100 km, jusqu'au rond-point de Montmarault, permettant d'accéder à l'A71 (hormis les quelques créneaux de dépassement entre Digoin et Dompierre-sur-Besbre ainsi qu'entre Moulins et Montmarault).

Il s'agit d'une route entièrement nouvelle, dont la construction a probablement débutée à la fin des années 80 pour s'achever au début des années 2000 par la mise en service de la section Dompierre-sur-Besbre – Digoin est. La route fut à l'origine numérotée RN145 entre Dompierre-sur-Besbre et Montmarault ; la RN79 passant par Chevagnes et Lusigny (cette route fut ensuite renumérotée RN2079 avant d'être déclassée et la nouvelle route prit son numéro actuel). Tout le tracé entre Paray et Montmarault est classé « route pour automobiles » et appartient à l'itinéraire européen E62.

Avant la construction de cette nouvelle route, l'itinéraire entre Paray-le-Monial et Montmarault était beaucoup moins direct : la RCEA originelle traversait les communes de Paray, Digoin, Coulanges, Pierrefite-sur-Loire, Diou, Dompierre-sur-Besbre, Chevagnes, Lusigny, Yzeure, Moulins, Coulandon, Souvigny, Châtillon, Tronget, Le Montet et Deux-Chaises. Entre Moulins et Montmarault, la RN historique portait le numéro de RN145 et la RN79 s'arrêtait à Moulins. La dangerosité de cet axe sinueux, qui plus est n'est pas direct (passage par Moulins) a conduit à construire une route express en parallèle. Un tracé évitant largement l'agglomération de Moulins a été choisi. Toutefois, la section entre Dompierre-sur-Besbre et Digoin Est n'a été mise en service que très tardivement et la dangereuse section de l'ancienne route, parallèle au nouveau tracé actuel, est restée longtemps le point noir de cette partie de la RCEA. Notons l'impressionnant viaduc sur la Loire, construit d'emblée à 2x2 voies, contrairement au reste de cette section.

Aujourd'hui, bien que la RN79 soit entièrement aménagée en route pour automobiles, elle n'en reste pas moins dangereuse de par l'important transit qui y circule. Sa gratuité permet également au trafic local de s'y insérer et, par conséquent, les 2x1 voies ne suffisent plus. Dépasser un poids-lourd y est quasiment impossible en dehors des trop rares créneaux de dépassement à 2x2 voies (cela a d'ailleurs été interdit entre Digoin est et Dompierre-sur-Besbre grâce à une ligne blanche continue). On peut aussi y déplorer la rareté des parkings et l'absence de station-service en bordure de route, surtout que la longueur et la monotonie du trajet n'incitent pas à la vigilance...

(Photos page suivante)



A gauche : RN79 à 2x1 voies (classée route pour automobiles) vers Le Montet, entre Montmarault et Moulins.

A droite : RN79 aux caractéristiques autoroutières, entre Digoin et Paray-le-Monial.

La RN70 relie de nos jours la N79 au niveau de la déviation de Paray-le-Monial à la N80 à Montchanin. Contrairement à la RN79 ou même la RN80, cette nationale est moins aménagée. Certes elle ne traverse aucun village, mais elle dispose de nombreux carrefours à niveau entre Paray et Montceau, extrêmement dangereux. La seule 2x2 voies est la déviation de Montceau-les-Mines, mais celle-ci n'est pas non plus aux normes (mais est quand même limitée à 110 km/h et classée voie express). Entre Montceau et Montchanin il existe encore d'antiques créneaux de dépassement à 2+1 voies... La route est relativement vétuste, aussi bien du point de vue signalisation que revêtement, bien qu'elle soit ici dénivelée, et reflète bien un aménagement des années 70... Le large giratoire de Montchanin marque la fin de la RN70.



A gauche : entre Paray-le-Monial et Montceau-les-Mines. Ici, la RN70 comporte encore de dangereux et nombreux carrefours à niveau

A droite : vieille 2+1 voies entre Montceau-les-Mines et Montchanin.

Pour la RN80, l'avancement est beaucoup plus réjouissant. Fin 2009, on devrait pouvoir de rouler du rond-point de Montchanin à l'A6 sur une belle 2x2 voies aux normes voie express limitée à 110 km/h. En effet à l'heure actuelle la 2x2 voies est scindée en deux morceaux : l'un à l'ouest, et l'autre à l'est, agrandi en 2007. Entre les deux, d'importants travaux de doubléments sont en cours. Ces travaux sont coupés en deux parties : l'une, plus grande à l'ouest, devrait ouvrir à la fin de cette année, et une plus petite à l'est, en 2009. Il ne restera

plus que le mauvais carrefour avec l'A6 et son stop générateur de grands bouchons pour les liaisons A6 - Montceau (ainsi qu'une barrière de péage sous-dimensionnée), et la N80 sera parfaite !



A gauche : voie express après la sortie 6 (Les Baudots).

A droite : travaux de mise à 2x2 voies entre Marcilly-lès-Buxy et Saint-Désert (en avril 2008).



A gauche : voie express ouverte en 2007 au sud de Givry.

A droite : vieille 2x2 voies dans la forêt entre Givry et l'A6.

WikiSara

Brèves : Toute l'actualité des transports !!!

Aménagement : Depuis le début du mois, sur la N4, on peut se reposer sur l'aire du Barrois ! Cette aire de repos, accessible aux handicapés et qui dispose des aménagements classiques, est située dans le sens Nancy - Saint-Dizier au niveau d'Aulnois-en-Perthois. Si vous empruntez la N4, pensez donc à faire une pause sur cette aire !

Chantier : La mise en service de la 2x3 voies entre Belfort et Montbéliard (A36) est imminente et devrait intervenir au cours de ce mois de novembre. Quant à la construction du passage inférieur permettant au tram-train de Mulhouse de passer sous l'autoroute, le premier demi-ouvrage (sous la chaussée du sens Allemagne-Beaune), est quasiment terminé et le basculement de chaussée devrait s'inverser d'ici quelques semaines.

Histoire : L'aéroport de Berlin – Tempelhof, un symbole fort de la Guerre froide pour avoir permis le pont aérien entre la RFA et Berlin-Ouest lors du blocus de Berlin en 1948/1949 par l'armée soviétique, a fermé ses portes définitivement jeudi 30 octobre 2008. Il s'agissait du plus vieil aéroport commercial encore ouvert dans le monde. Son aérogare, le troisième plus grand bâtiment du monde, est classé monument historique et ne peut être détruit. Les vols ont été transférés aux aéroports de Tegel (qui devrait aussi fermer d'ici 2011) et de Schönefeld. Seul l'aéroport de l'ex RDA subsistera, et sera agrandi. La situation en pleine ville est le motif de la fermeture des deux aéroports de Berlin-Ouest.

Sécurité routière : Le mois d'octobre est noir pour la Haute-Marne. Dans le nord du département, on peut déjà compter 3 morts de plus qu'en 2007. En cause, plusieurs accidents mortels consécutifs au début du mois d'octobre, sur différentes routes du département (déviation de Saint-Dizier...). Un conseil, sur les routes de Haute-Marne, soyez vigilants et restez prudents !

TGV : Le chantier de la branche Est du TGV Rhin-Rhône est en pleine activité. A l'été 2008, plus de 80% des terrassements étaient réalisés et une cinquantaine d'ouvrage d'arts sur les 160 de prévus étaient terminés (les premiers viaducs sont en voie d'achèvement). La pose des équipements ferroviaires débutera vraisemblablement fin 2009 et la circulation du premier TGV est toujours prévue fin 2011. Actuellement, le financement de la deuxième phase serait en cours (sections Genlis (21) – Villers-les-Pots (21) et Petite-Croix (90) – Lutterbach (68), soit environ 40 km au total).

Reportage : Le métro parisien (ligne 4)

Vieux de plus d'un siècle, le métro parisien, une véritable ville sous la ville avec ses 16 lignes (un total de 214 km) et ses nombreux corps de métiers, est un des plus vastes métros du monde. En tout, près de 3,9 millions de passagers l'ont emprunté chaque jour en 2006. Le tout premier tronçon a été mis en service le 9 juillet 1900, afin de desservir le site des Jeux Olympiques d'été, se déroulant au bois de Vincennes.

Nous nous intéressons à la ligne 4, la deuxième ligne la plus fréquentée du réseau. Reliant le nord de la ville au sud, elle est entièrement souterraine et dessert de nombreux sites touristiques comme l'île de la Cité et des gares très importantes telles que la Gare de l'Est, la Gare Montparnasse et la Gare du Nord, première gare européenne. Elle est la seule en correspondance avec la totalité des lignes de métro (à l'exception des courtes antennes 3bis et 7bis) et les cinq lignes du RER. Elle a été la première à relier la rive droite à la rive gauche de la Seine par une traversée sous-fluviale, d'où de spectaculaires travaux.

La ligne 4, la dernière faisant partie de la concession initiale de la Compagnie du chemin de fer métropolitain, a été ouverte le 21 avril 1908 entre la porte de Clignancourt et Châtelet. Son tracé a fait de longs débats, retardant la mise en chantier du tunnel. Le 30 octobre 1909, la section entre Raspail et Porte d'Orléans a été mise en service et le 9 janvier 1910 c'est au tour de la section Raspail - Châtelet de l'être.

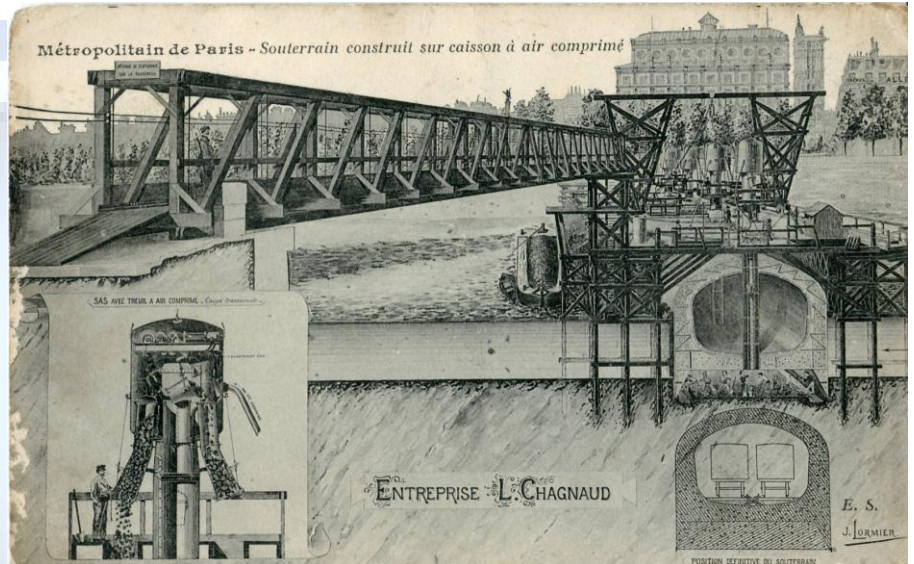
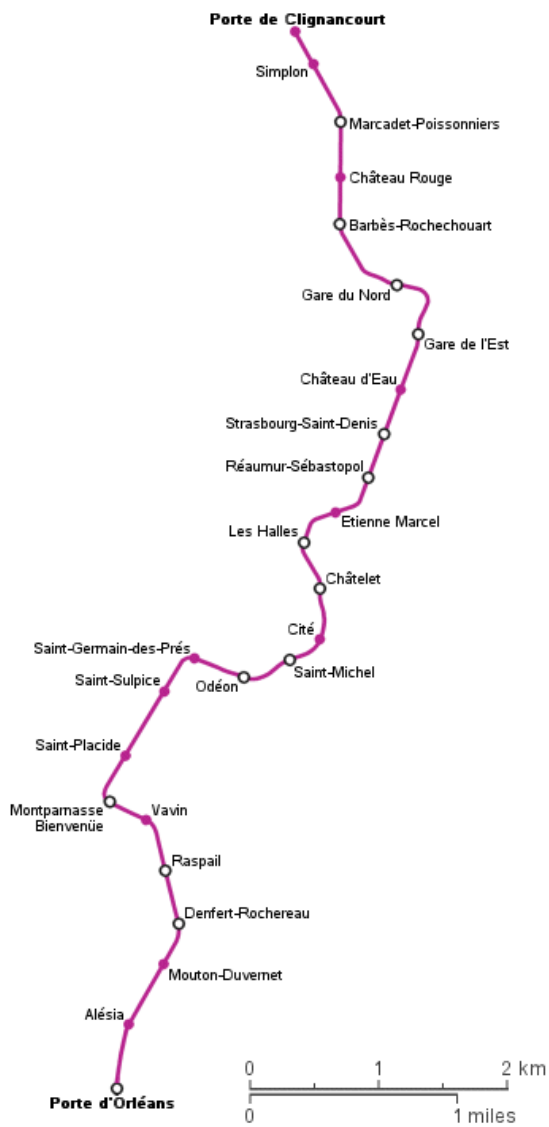
A partir de 1930, la ligne est équipée de rames Sprague, qui circuleront jusqu'en juillet 1967, quand un nouveau type de rames a été mis en service. Ces dernières, un matériel « pneus », présentent une meilleure adhérence et permettent donc de meilleurs accélérations et freinages, d'autant plus que sur la ligne 4, les stations sont très rapprochées. Le matériel utilisé actuellement est de la série MP59. Il s'agit toujours des rames de 1967, qui sont donc aujourd'hui très vétustes (c'est les plus anciennes encore en activité en 2008). Le MP59 n'est qu'une simple évolution du MP55, qui était son prédécesseur. Il sera prochainement remplacé par les MP89 de la ligne 1, en cours d'automatisation et qui recevra donc un matériel neuf.

La ligne 4 possède quelques stations à thèmes particuliers. On retiendra surtout la station Mouton-Duvernet, qui inaugura en 1969 le style basé à partir du fameux carrelage orange, et qui fut appelé le style "mouton" par la suite. Aujourd'hui cette décoration a été remplacée par le style classique composé du carrelage blanc, dans le cadre de l'opération "Renouveau du métro", en 2007. Notons aussi la station Cité, la seule construite sous une île. Sa structure métallique a été construite sur la voirie et enfoncée dans le sol par après. On y accède par un puits elliptique, aussi en métal. Cette méthode de construction a également été retenue pour la station voisine Saint-Michel. La station Barbès – Rochechouart présente des expositions dans des vitrines sur le thème de l'occupation nazie de Paris lors de la seconde guerre mondiale. On y découvre, entre autres, des extraits de journaux, des photos et une carte illustrant l'insurrection de Paris en août 1944.

La ligne 4 n'a jamais été prolongée depuis son ouverture en 1910. Cela se fera donc 102 ans plus tard, en 2012, avec la prolongation de la ligne au sud et l'ouverture de la station Mairie de Montrouge, soit 780 mètres supplémentaires pour les 10,6 que comporte actuellement la ligne. Le prolongement est également prévu jusque Bagneux, mais cette opération sera réalisée ultérieurement, bien que déclarée d'utilité publique en 2006. Un prolongement est aussi à l'étude au nord. Il est inscrit dans le SDRIF de 2007, mais aucune étude détaillée n'a pour l'instant été réalisée.

En empruntant la ligne 4, vous serez secoués à en avoir presque le tournis par les importantes courbes du tracé et les vétustes MP59. De plus, claustrophobes, s'abstenir ! En effet, la ligne est très en profondeur, il y règne une chaleur importante et une odeur désagréable. De quoi en avoir la nausée ! Enfin, vous serez bien écrasés dans les MP59 ; la fréquentation de cette ligne étant énorme !

La ligne 4 est donc probablement l'une des pires lignes du réseau. Mais vous serez encore moins déçus en empruntant la ligne 11 !



A gauche : plan des stations de la ligne 4. A droite : construction du tunnel sous la Seine.

Le mot des auteurs :

Arnaud :

Joyeux anniversaire WikiSara !!! Déjà 2 ans ! Deux ans qu'on n'a pas vu passer ! Deux ans que j'ai créé la fiche de l'A36 (avec quelques problèmes avec le code wiki au début ^^), puis celle de l'A35. Que de chemin parcouru depuis ; le wiki a bien grandi et semble bien mûre aujourd'hui : les objectifs de traiter de tout le réseau autoroutier et tout le réseau national français sont presque atteints ! C'est donc à nouveau l'occasion de remercier le staff Wikia de nous avoir accueillis (et de râler encore une fois contre Free ^^), et surtout G.E. notre boss qui a tout mis en place et qui coordonne si bien ce projet depuis sa création. Enfin, un grand merci à mes collègues de wiki, et en particulier à Jérem, pour toutes les choses que nous faisons ensemble depuis un an et demi et qui, grâce à WikiSara, est devenu bien plus un ami qu'un collègue. Encore merci à tous !!! Et longue vie à WikiSara !!!

Jérémie :

Déjà 2 ans... Que ce fut bref ! Et j'espère que ce n'est qu'un début ! De beaux progrès réalisés cette année, comme le passage à Wikia (eh oui merci Free...). Bon, merci à tous, aux admins, à Arnaud (j'espère qu'on va encore continuer sur cette voie, et finir ces autoroutes qu'on commence à connaître sur le bout des doigts ^^), et à toutes les autres personnes, comme G.E., sans qui rien n'aurait été possible... Bon je vais arrêter mon blabla, car ça commence à faire beaucoup ! A l'année prochaine j'espère ! Vive WikiSara !

Conclusion

Le 10 novembre 2008,

Voilà, nous espérons que ce premier numéro du journal de WikiSara vous a plu.

Nous espérons aussi que vous donnerez vos impressions et commentaires sur ce fichier dans la page de discussion prévue à cet effet, ce qui nous ferait grand plaisir.

Nous remercions une dernière fois toute l'équipe de WikiSara pour tout le travail accompli lors de ces deux merveilleuses années.

Maintenant que les principaux objectifs du wiki sont extrêmement bien avancés (réseau routier français), place à la diversification, avec pourquoi pas le développement des parties ferroviaires et sur les routes à l'étranger. Nous espérons que vous continuerez tous à contribuer avec le même plaisir qu'actuellement !

Nous continuerons bien sûr en 2009 à contribuer sur les autoroutes, puis nous entamerons un nouveau sujet totalement différent, toujours en travaillant ensemble.

Sur ce, bonne continuation sur notre wiki préféré et LONGUE VIE A WIKISARA !!!!!!!

Arnaud et Jérémie, administrateurs de WikiSara

Crédits photographiques :

Les photos présentes dans cet article appartiennent aux collections personnelles d'Arnaud68 et de Jérémie et sont soumises à un droit de copyright (hormis celles d'époque du métro parisien, libres de droits et trouvées sur Wikipédia). Pour toute utilisation, merci de demander l'autorisation à WikiSara (sur les pages de discussion d'Arnaud68 ou de Jérémie).

