

En tête de lettre ALAS

ALAS ACCES LIBRE EN ALPES DU SUD

Siège Social :
Espace Desmichels-Hôtel de Ville
04000 DIGNE LES BAINS
Email : mazluc@sfr.fr
Site : <http://www.acces-libre-alpe-sud.e-monsite.com>

ASS.déclarée au JO du 24/03/07
N° SIRET :497 539 353 000 APE 813E
CCP 1904 589 V 29 COTIS. ANN. 10 Euro
Portable : 0614830612
Tel. Fil : 0492311675

LETTRE ALAS N° 100 du mois d'Avril 2019

A--- Evènements du mois d'Avril

Dans le cadre du **SRADDET** (Schéma Régional d'Aménagement du Développement Durable et d'Égalité des Territoires), la Région SUD PACA a lancé une demande aux citoyens que nous sommes pour exprimer toute observation que nous souhaitons mettre en avant pour améliorer les problèmes de mobilité dans le territoire et au-delà. Notre association **ALAS** a répondu à l'appel de la Région en citant nos projets ferroviaires dans les ALPES DU SUD ainsi que leurs avantages économiques et écologiques. Ces projets sont :

A.1--- AXE EST OUEST : AVIGNON MANOSQUE SISTERON VEYNES GAP BRIANCON puis par le tunnel de MONTGENEVRE l'ouverture vers la Plaine du PÔ . Avec aménagement de la ligne existante, mise au gabarit GB2 des tunnels existants, doublement de cette ligne, et électrification des deux voies.
L'AXE EST OUEST : AVIGNON BRIANCON et son complément MARSEILLE PERTUIS qui met en relation directe La CATALOGNE et la VALLEE du PÔ les deux Régions les plus dynamiques d'EUROPE se fera en mettant en relation la Vallée de la DURANCE et celle du PÔ au NORD par le percement du tunnel ferroviaire de MONTGENEVRE et en raccordant au SUD la ligne existante avec la LGV et la ligne classique à CHEVAL BLANC. Il offre un débouché et un hinterland vierge au port de MARSEILLE et lui permettra de profiter d'une portion du Flux SUD NORD qui sature les ports Italiens . Il placera la Vallée de la DURANCE au Centre de l'EUROPE.

1.1--- Les avantages économiques attendus sont :

- Ouverture des ALPES du SUD vers tous les Centres de Décision Nationaux et Européens
- Création dans toutes les Vallées d'un Hinterland vierge pour développer des projets industriels , culturels et touristiques en collaboration avec le port de MARSEILLE
- Possibilité pour le port de MARSEILLE de récupérer une partie du trafic Nord Sud passant actuellement par les tunnels Suisses et saturant les ports italiens .

--- Récupération par le fer d'une grande partie du trafic de fret routier EST OUEST (Environ 20 millions de T/an) saturant le passage de VINTIMILLE et l'autoroute en bordure de mer et menaçant les cols alpins du SUD . L'économie en combustible est de 1.550.000 t /an de gasoil .

--- Récupération sur le rail d'une quantité importante de voyageurs , Catalans , Bordelais, Piémontais et Marseillais, vers la Plaine du PÔ.

1.2--- Les avantages Ecologiques attendus sont :

--- La suppression d'une grande partie de ce flux de Poids Lourds EST OUEST paralysant les routes provinciales entraînant la suppression d'environ 4.500.000 T/an de CO2 et celle d'environ 6600 décès / an dûs aux particules d'imbrûlés.

Coût (dossier engagement pour les aménagements) :968.432.893 Euro ttc (voir page 16 de notre dossier d'engagement : ce résultat est la différence entre le total de nos engagements moins le sous total de la somme des coûts du tram train plus le coût de l'aéroport de Sisteron Beau de Rochas).

Coût estimé pour le tunnel envisagé en ligne droite entre BRIANCON et BARDONNECCHIA (nous pensons que c'est là le chemin le plus court qui pourrait être choisi) ::

Sur l'axe EST OUEST il y a au Nord le tunnel entre Briançon et Bardonecchia soit environ 21km estimé à 3.500.000.000 Euro dont 30% pourraient être à la charge de l'Union Européenne (UE) . Reste à la charge du couple franco italien :

$0.7 \times 3.500.000.000 = 2.450.000.000$

soit pour la France : $2.450.000.000. \times 0.5 = \dots\dots\dots 1.225.000.000$ Euro ttc valeur à discuter avec nos voisins bien entendu.

Soit un total de2.193.432.893 Euro ttc

Peu honéreux par rapport au tunnel Lyon Turin

A.2--- l'AXE VALENCE BRIANCON qui met en relation directe les zones industrielles de la Vallée du PÔ et de la Moyenne Vallée du RHÔNE.

Axe annexe du précédent donnant à la zone industrielle de la vallée du RHÔNE , VALENCE , LYON un accès direct à la plaine du PÔ . Permettant l'alimentation de nos stations de ski en hiver ou d'altitude en été par des trains lourds de fin de semaine et de vacances . Moyen également de détournement provisoire en cas d'interruption accidentelle du trafic AVIGNON VEYNES de l'Axe Précédent.

2.1--- Les avantages économiques attendus

--- Développement important du fret depuis la vallée du RHÔNE vers la Vallée du PÔ .

--- Suppression des PL (Poids Lourds) saturant et détériorant les routes sur la partie EST de la ligne avec en parallèle une importante amélioration de la pollution du secteur traversé.

--- Création entre VALENCE et DIE d'une zone d'habitation desservie de manière judicieuse par le rail permettant de désengorger la banlieue de VALENCE .

--- Récupération sur la route d'un flux important de voyageurs depuis la Vallée du RHÔNE vers le PIEMONT.

2.2--- Les avantages écologiques attendus. La suppression des PL encombrant la Vallée de la DRÔME et de la DURANCE et s'écoulant vers le PIEMONTE entraînant une non émission de 45.000 t/an de CO2.

2.3--- Une idée des coûts pour :

- La reprise de la signalisation entre VEYNES et VALENCE
- La réhabilitation des voies et ouvrages d'art de VEYNES à VALENCE
- La reprise des tunnels de VEYNES à VALENCE au gabarit GB2
- L'électrification de la voie de VEYNES à VALENCE

Ce coût serait de 395.000.000 Euro ttc

A.3--L'AXE NICE DIGNE ST AUBAN VEYNES GRENOBLE GENEVE ou LYON (la dorsale Alpine)

Cette ligne longeant les Alpes est un des plus beaux fleurons de notre patrimoine touristique ferroviaire, elle traverse de NICE à DIGNE des sites remarquables et appréciés des touristes étrangers puis de DIGNE à GRENOBLE elle se glisse au milieu de paysages Alpains sensationnels avec des points de vue magnifiques. Elle est l'itinéraire le plus court en temps et km de NICE à GRENOBLE . Elle est constituée de plusieurs tronçons distincts :

NICE DIGNE en voie métrique,

DIGNE VEYNES en voie normale dont une partie est à réactiver et qui profite de l'aménagement de la Vallée de la DURANCE ,

VEYNES GRENOBLE en voie normale également dont la partie Sud est à renforcer et dont la signalisation est à reprendre . C'est un élément essentiel pour le cabotage , entre Vallées , entre Villes moyennes qui les jalonnent ; mais son avenir est surtout touristique sous réserve d'un équipement hôtelier à mettre en place et d'une exploitation avec du matériel répondant aux exigences actuelles du tourisme ferroviaire.

3.1--- Les avantages économiques attendus :

--- Développement dans toutes les vallées reculées d'une hôtellerie de classe capable de satisfaire un tourisme haut de gamme et par conséquent les emplois. (ceci permettra de valoriser le nouveau Lycée Hôtelier de SISTERON)

--- Un développement de ces mêmes vallées de toutes les activités annexes au tourisme.

--- Un développement d'une forme de tourisme agricole permettant de mettre en valeur les produits du Pays (charcuteries , fromages , lavande, huiles essentielles etc....) .

--- L'accès possible à partir du Port de MARSEILLE de tout l'arrière Pays Alpin par le transport ferroviaire de masse à organiser pour le passage des paquebots de tourisme. La visite de VENISE peut être organisée pour les touristes clients des paquebots accostant à MARSEILLE est facilitée par l'utilisation de la voie ferrée du VAL DE DURANCE et son prolongement vers la Vallée du PÔ par le tunnel de MONTGENEVRE.

--- La mise en place à proximité des grandes villes , GRENOBLE ou NICE de zones d'habitation desservies par le rail et dégageant les banlieues.

--- La desserte possible de toutes ces Vallées Alpines par les deux aéroports intercontinentaux, NICE et LYON susceptibles de recevoir un nombre considérable de touristes en provenance de pays lointains (Asie, Amériques,Australie, Japon).

3.2--- Les avantages écologiques attendus : Une électrification légère avec l'utilisation de matériel roulant fonctionnant sur caténaire et batterie , permettrait de s'affranchir de la mise au gabarit des tunnels et de supprimer l'utilisation des moteurs thermiques fonctionnant avec des combustibles fossiles .

3.3--- Une idée des coûts :

3.3.1--- Pour DIGNE ST.AUBAN (voir page 16 Dos. Engag.) :.....21.245.738 Euro ttc

3.3.2-- Pour PLAN DU VAR DIGNE

voie+ouvrage d'art+Gares+protection remblais + Electrification légère.

Soit.....122.000.000 Euro ttc

3.3.3—Pour VEYNES VIF

Signalisation Contrôle

Voie

Électrification légère .

Soit :147.200.000 Euro ttc

3.4--A ces coûts il faut ajouter le coût de modification de la Gare Multimodale de DIGNE LES BAINS : Ajout des égouts EU et EP, Alim. Eau, Alim électricité, Alim gaz, reprise pavement routier de la gare (les hôtels sont à la charge des entreprises hôtelières)

soit environ :4.870.000 Euro ttc

Total 3.3 serait :295.315.738 Euro ttc.

B--- Courrier Electronique

Notre contribution dans le cadre du SRADDET a été adressée par voie de message électronique à la Région SUD PACA , le 18/04/19.

C--- REMARQUES concernant nos projets ferroviaires ci-dessus précisés

C.1--- REMARQUE 1 : *Prise en compte du fret possible sur l'AXE EST OUEST entre La CATALOGNE et La Vallée du PÔ*

--- Le flux de fret entre la CATALOGNE et la Vallée du PÔ est le plus important d'EUROPE avec 20 à 22 millions de tonnes par an. Ce flux se fait exclusivement par voie routière avec utilisation de Poids Lourds (PL) de 44 t majoritairement .

--- La consommation moyenne horaire de ces PL est de 31 l/h.

--- Le flux routier EST OUEST transite par le passage routier de VINTIMILLE.

--- Ce Flux est constitué de 6 à 8000. PL par jour dans chaque sens.

--- La consommation moyenne annuelle de ce flux pour un trafic de temps moyen égal à 10h est égal à : $31 \times 10 \times 365 \times 2 \times 7000 = 1.584.100.000$ litre de gasoil par an
Ou... $1.584.100.000 \times 0.8 = 1.267.280.000$ kg de gasoil par an

Valeur actuelle de cette quantité de gasoil : 1.419 Euro/litre dont 60% de taxe et 30% de valeur réelle de gasoil soit 1litre de gasoil HT vaut $0.3 \times 1.419 = 0.4257$ Euro/ litre.

Soit la valeur annuelle du gasoil consommé :
 $0.4257 \times 1.584.100.000 = 674.352.000$. Euro / an de dépense.

Cette économie, au cas où le fret était transporté par la voie du rail permet d'envisager un retour sur investissement de :

$2.193.432.893 / 674.352.000 = 3.25$ années

--- L'émission moyenne annuelle de CO2 sera de environ :
 $1.267.280.000 \times 3.15 = 3.991.932.000$ Kg de CO2 émis
 ou.....**3.991.932 t de CO2 émis / an.**

Une valeur qui n'a pas été évaluée est aussi la non émission de particules d'imbrûlés cause de nombreux cas de pneumopathies provoquant le décès anticipé des plus fragiles c'est-à-dire, les personnes âgées et les enfants. Dans PACA le nombre de décès dus aux particules d'imbrûlés se logeant dans les alvéoles pulmonaires se situe autour de 6500 par an.

C.2--- REMARQUES 2:

1--- *Prise en compte des échanges d'énergie électrique comme ceux d'informations par voie de câbles de fibres optiques pourront être établis avec l'Italie par ce tunnel*

2 --- *Autres prises en compte*

2.1--- *Partenariat entre chefs d'entreprises français et italiens*

2.2--- *Développement de l'économie du tourisme de montagne d'hiver et d'été*

2.3--- *Développement de l'économie de tourisme ferroviaire haut de gamme sur la ligne NICE GRENOBLE GENEVE ou LYON*

2.4--- *Importance prise par la gare de VEYNES qui se trouvera au carrefour de quatre aéroports intercontinentaux : NICE CÔTE D'AZUR , MARSEILLE PROVENCE, GENEVE COINTRIN, LYON ST EXUPERY . De même la gare de VEYNES sera un carrefour entre les deux VALLEES du PÔ et celle de la moyenne vallée du RHÔNE.*

2.5--- *Enfin n'oublions pas l'essor que pourra prendre la gare de triage de MIRAMAS réduite à l'heure actuelle avec ses nombreuses voies de formation des trains de fret à rendre service majoritairement aux citernes de transport de pétrole brut et autres produits pétroliers). Cette importance résultera surtout du fret venu par le port de MARSEILLE et qui pourra être acheminé vers MIRAMAS pour être dirigé vers les différentes direction (il existe à MIRAMAS 16 voies différentes de directions possibles).*

3--- *problème de temps : il est impératif que la décision de construire ce tunnel et les projets ferroviaires qui vont avec (voir ci-dessus) soit prise **RAPIDEMENT** .Il est évident que le temps qui s'écoulera entre l'Etude et la décision de percement du Tunnel de MONTGENEVRE comme la décision des autres projets ferroviaires (double voie entre Marseille et Briançon , électrification et mise des tunnels existant au gabarit GB2, Liaison Sud LGV et*

Classique, projets hôteliers de la Gare Multimodale de DIGNE comme entre VEYNES et GRENOBLE etc) est un temps qui ne pourra jamais se rattraper. Ne perdons pas de vue l'importance de cette ouverture pour le développement économique des deux départements Alpains du Sud 04 et 05 mais aussi 84 et 13.

Compte tenu de ces remarques on voit à quel point le tunnel ferroviaire de MONTGENEVRE est une structure importante et majeure dans le cadre du développement économique **ET COMBIEN IL EST IMPORTANT DE NE PLUS PERDRE DE TEMPS** puisque le temps perdu est un temps qui **n'est plus retrouvable**.

Et de ce fait, notons que le premier élément de cette structure est le **CAHIER DES CHARGES** définissant ce pourquoi est construit le Tunnel ferroviaire de MONTGENEVRE. Ce Cahier des Charges étant dévolu à une équipe qui doit être constituée par le Président de la Région SUD PACA , RENAUD MUSELIER, puisque c'est la Région SUD PACA qui doit être le futur Maître d'Ouvrage , d'après ce qui avait été précisé antérieurement.

PS :Toutes nos Lettres Mensuelles sont enregistrées à leur émission dans notre site :

[www ;acces-libre-alpes-sud.e-monsite.com](http://www.acces-libre-alpes-sud.e-monsite.com)

Cotisations : merci à nos membres de s'acquitter de leur cotisation pour 2019. En ce moment nous ne recevons pas de subvention de la part de la Région SUD PACA et les cotisations sont notre seule source de financement pour la marche fonctionnelle de notre association ; Les membres du bureau sont tous bénévoles.