

ALAS ACCES LIBRE EN ALPES DU SUD

SS :Esp. Desmichels-Hôtel de Ville

04000 DIGNE LES BAINS

Email : mazluc@sfr.fr

Portable :0614830612

Filaire : 0492319614

Site : <https://www.acces-libre-alpes-sud.e-monsite.com>

Ass loi 1901 declJO24/03/07

Siret :49753935300019APEP13E04000

CCP : 1904589V029

Cotisation : 10 €/an

LETTRE TRIMENSUELLE de MARS, AVRIL MAI 2023

IL EST INDISPENSABLE

QUE LE NOMBRE DE PL de 44T SUR LE FLUX
EST OUEST SOIT REDUIT AU MINIMUM

ET CE AU PLUS TÔT POUR DIMINUER EN FRANCE LE
NOMBRE DE MORTS PAR INSUFFISANCE PULMONAIRE.

CE NOMBRE EST ACTUELLEMENT DE 40000/an .

Peut-on continuer ainsi? Le CONSEIL REGIONAL SUD
(future Maître d'Ouvrage) en refusant d'entamer les études de
detail des projets ferroviaires ALAS dont le tunnel ferroviaire
à 2 voies électrifiées et rectilignes entre la gare souterraine de
BRIANCON et celle de BARDONECCHIA, repousse vers une
date toujours non précisée, la realisation des projets ferroviaires
ALAS.Or ces projets ferroviaires sont la seule façon de limiter
puis d'annuler le nombre de PL de 44T entre la
Peninsule Iberique et la vallée du PÔ

D'aucuns, pour faire Plaisir à l'un ou à l'autre dessinent sous la montagne un tracé
de metro. Que ces gens bien intentionnés envers les administrateurs d'OULX ou
CESANA sachent que faire passer rapidement le fret sous la montagne est la tâche
la plus importante. Pour le reste ALAS a prévu deux téléfériques partant de la gare
de surface de BRIANCON , l'un vers SERRE CHEVALIER et l'autre vers le village de
MONTGENEVRE. Ces téléfériques permettent aux voyageurs de rejoindre leur
station de sport d'hiver ou d'été sans utilisation de la voiture privée ce qui permet des
économies de combustible fossile supplémentaire et rendent l'atmosphère des
stations, respirable.

Alors prenons garde , si on perce un tunnel rectiligne entre BRAINCON et BARDONECCHIA , on facilite le passage du fret, dans le cas d'un tunnel non rectiligne on rend plus difficile le transit par le tunnel ferroviaire et l'on crée des courbes de virage ralentissant le passage dans le tunnel et augmentant les frais d'entretien des voies et des roues des wagons. De grâce allons tous devant le Conseil Régional SUD avec un même projet facilitant le passage du fret et des voyageurs. Ne râtions pas l'exécution de ce projet de tunnel SVP si un jour, j'espère prochain, le Conseil Régional SUD se decide à entamer les études de detail.

--- Création de classes Préparatoires à la suite de la terminale scientifique du LYCEE Pierre Gilles de GENNES à DIGNE LES BAINS.

Nous poursuivons l'action de ALAS auprès du Recteur de l'Académie d'Aix – Marseille pour que ces classes soient créées dans ce Lycée qui dispose de la place pour les classes et pour l'internat de ces élèves , ce qui:

1--- diminuera la charge budgétaire pour les familles des élèves capables de suivre ces cours permettant l'accès des élèves aux concours d'entrée dans les ecoles d'Ingénieurs.

2--- donnera à la ville de DIGNE un renom et une qualité nécessaire pour être connue et appréciée.

3--- permettra les activités agricole , Industrielle et commerciale, nécessaires au développement productif de DIGNE et des ALPES DU SUD. Des hotels autrefois renommés ont fermé faute de clientele. Des commerces nécessaires ne trouvent plus de possibilité d'exister.

Quand nos administrateurs se mettront ils en ordre de produire l'essence de la vie à DIGNE?

--- Quelles sont les raisons du transfert de la route vers le rail du fret EST OUEST entre la Peninsule Ibérique et la Vallée du PÔ ?

a--- pour transporter 21 millions de tonnes de fret annuel dit EST-OUEST on a besoin du camion PL de 44 t . Leur nombre bien sûr varie entre 4000, 6000; et 8000 PL journalier dans les deux sens et dont la consommation est de 31l/h de gas oil. On considère que ce transfert a lieu progressivement d'abord 30% (soit 450.000 t/an de gas oil), tendant vers 90% puisque les entreprises restent libres et en fonction de la contrainte du temps de transport qui peut varier suivant le cas et utiliser le trafic routier et non le train. Soit en régime normal d'exploitation 1.350.000 t/ an de gasoil..). . Cette dernière valeur correspond à une émission de CO2 de 4.187.529 t/an et à une émission de particules d'imbrûlés tout le long du chemin routier qui n'est pas valorisable mais qui existe vraiment . Le CO2 est un gaz à effet de serre , les imbrûlés sont diffusés dans l'ambiance du littoral Méditerranéen et fixés dans les alvéoles pulmonaires des individus provoquant des pathologies graves Atteignant surtout les plus faibles à savoir : les enfants et les anciens. L'ennui de ces émissions c'est qu'elles sont importantes et que le coût du gasoil don't la source n'est pas nationale est important pour le budget français

Ces valeurs doivent être réduites pour raisons sanitaires et économiques. Nous n'avons pas pris en compte la diminution des voitures privées se rendant en Italie ou vers les stations de sport d'hiver des deux pays France et Italie.

b--- Le transport par le rail espagnol dont l'écartement est différent de celui du rail français permet de penser que ce transport peut se faire par voie maritime entre VALENCE et PORT ST LOUIS DU RHÔNE où il serait pris en charge par la voie ferrée et acheminé vers le tunnel de MONTGENEVRE en passant par la gare de triage de MIRAMAS.

L'Etude de détail devra aboutir à une solution soit entièrement par voie du rail ou à une solution par voie maritime entre Espagne et France et par voie du rail en France.

Conclusion: le transfert de la route vers le rail en Espagne et en France ou le transfert par voie maritime entre Espagne et France puis par voie du rail en France et en Italie, sont les deux possibilités de remplacement du transit routier actuel. Le transport ultime sur des distances de 100 à 150km faisant suite au rail se fera toujours par voie routière.

Le transport par voie ferrée reste plus lent que le transport par la route. C'est la raison pour laquelle des permis peuvent être accordés au transport routier en cas de contrainte de temps de livraison qui doit rester l'exception.