

ALAScBechuréponse à courrier du31/08

ALAS ACCES LIBRE EN ALPES DU SUD

SS :Esp. Desmichels-Hôtel de Ville
04000 DIGNE LES BAINS
Émail : 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

Digne le 11/09/22

Christophe BECHU
Ministre de la Transition Écologique et
De la Cohésion des Territoires
Hôtel de Rouelaure
246 Bdv Saint Germain
75007 PARIS

Courrier envoyé par email

Monsieur le Ministre de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires,

notre Présidente , moi même, le Secrétaire Trésorier, et tous les membres actifs et sympathisants de notre association, vous remercions pour votre courrier du 31/08/22. Nous espérons que notre action pourra permettre de vous intéresser à nos différents projets ferroviaires , tous axés sur l'économie de combustibles fossiles et l'ouverture des ALPES DU SUD vers nos voisins italiens et bien sûr vers le reste de l'EUROPE.

Le projet majeur que nous vous présentons , par l'économie très substantielle de combustible fossile, environ 1.750.000 T/an , mais aussi par l'ouverture directe en toute saison de notre Pays vers la VALLÉE du PÔ , et de là, par les tunnels Suisses, vers le NORD de L'EUROPE, mais aussi permettant la liaison entre VALLÉE du PÔ et Moyenne VALLÉE du RHÔNE, est le Tunnel Ferroviaire à Deux Voies Électrifiées de MONTGENEVRE.

Pour un peu mieux éclairer l'étude que nous proposons, permettez nous de vous en exposer les origines , puis permettez nous d'insister sur les résultats escomptés sur le plan économique puis sur le plan du Développement des ALPES DU SUD.

A--- Une reconnaissance nationale et européenne de l'utilité du PROJET de tunnel de MONTGENEVRE

Depuis l'ouverture des frontières des Pays de l'Europe Centrale et orientale, de nombreuses expertises précisent l'évolution des flux économiques transalpins: rapport Brossier en 1998, audit de l'inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées en 2003, expertises du Service d'Études Statistiques du Ministère français des Transports en 2006, rapport du Commissariat Général du Développement Durable sur le transport Routier aux frontières publié en juillet 2013, compte rendu annuels ALPINFO et ALPIFRET, etc. Ces expertises qui sont à replacer dans le cadre des accords franco-italiens sur ce projet ,ont conduit à plusieurs décisions institutionnelles qui officialisent la percée ferroviaire de MONTGENEVRE

Nous rappellerons:

- Pour mémoire , le traité de paix franco-italien du 10 février 1947 qui dans son article 8, prévoit l'établissement d'une liaison par voie ferrée entre BRIANCON et MODANE par BARDONECCHIA, dernière clause du traité don't la mise en oeuvre n'a pas encore commencé;
- Le sommet gouvernemental franco-italien de Périgueux , le 27 novembre 2001 qui confie à la Commission Intergouvernementale des ALPES DU SUD la mission de faire "des propositions concrètes de désenclavement des ALPES DU SUD tout particulièrement en étudiant un projet de traversée Ferroviaire de MONTGENEVRE", mission dont le compte rendu demeure toujours attendu ..
- L'accord franco-italien du 3 décembre 2003 entre province de Turin et le Conseil Général des Hautes Alpes , qui précise les objectifs de cette liaison ferroviaire , notamment avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du BRIANCONNAIS , depuis MILAN, TURIN, PARIS, LYON et la mise en place d'une liaison TER MARSEILLE-TURIN, ainsi que l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la MEDITERRANEE , le transport de convois de fret depuis MARSEILLE et l'ESPAGNE vers TURIN et les Pays de l'Est .
- L'expertise du rapporteur Européen PHILIP CHARLES BRADBURN EN FEVRIER 2004 qui conclut à L'URGENCE (AVANT 2015) de compléter le projet prioritaire de la plaine du PÔ par la liaison MARSEILLE –TURIN via le tunnel de MONTGENEVRE afin d'assurer un réel désenclavement des regions frontalières de la Vallée du RHÔNE et de développer une nouvelle plateforme intermodale de transports à partir de MARSEILLE
- Le Schéma interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes en 2006 qui souligne la nécessité de réaliser le tunnel de MONTGENEVRE et le Comité de Massif qui demande que le tunnel de MONTGENEVRE soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen .
- La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône , Décret en Conseil d'Etat publié en Mai 2007, qui place la liaison ferroviaire VAL DE DURANCE – ITALIE, via le tunnel de MONTGENEVRE, en position prioritaire 1.1.1 (= Urgence 1 de la Priorité 1, de l'objectif 1) et dont les orientations sont prescriptives.
- Les Lettres datées du 06 octobre 2014 et du 10 Juin 2015, adressées par Monsieur le Président du Conseil Régional de Provence Alpes Côte d'Azur à

Monsieur le Préfet de Région , qui annoncent l'achèvement des études sur la percée ferroviaire de MONTGENEVRE et demande la saisine du Conseil National du Débat Public

B--- Littoral Provençal –Plaine du PÔ: un axe de développement de l'Europe du Sud et du Grand Port Maritime de MARSEILLE (GPMM)

Il va de soi que pour les acteurs économiques du territoire Alpin , l'objectif prioritaire de ce désenclavement concerne d'abord , humainement et économiquement , la desserte des Voyageurs Cette desserte du territoire du VAL DE DURANCE, sécurisée en toutes saisons , devient une nécessité pour les secteurs touristiques , très sensibles à accessibilité TGV et TER des centres économiques et notamment des stations de sport d'hiver. Mais ce désenclavement au profit des voyageurs concerne aussi le GPMM en offrant un hinterland élargi à ses activités de croisières

A cette urgence humaine s'ajoute la nécessité d'obtenir un service de ferroutage permettant de réduire significativement la circulation des poids lourds dans les Vallées Alpines en créant une alternative ferroviaire fiable pour la desserte de ces Territoires . Toutefois , nous concevons bien que en l'état de la réflexion du GPMM, ainsi que celle des importantes plateformes logistiques du territoire provençal, la priorité se porte d'abord sur l'extension de l'hinterland fret

Dans le cadre de cet objectif prioritaire ,la percée ferroviaire de MONTGENEVRE permettra d'accéder directement aux corridors du RTE-T, en particulier au corridor nord – sud des nouveaux tunnels suisses et le corridor ouest-est de la Plaine du PÔ , avec des flux massifiés adaptés aux pré et post acheminements des transporteurs maritimes

Cette nouvelle liaison évitera les tronçons de réseaux saturés que représentent la vallée du Rhône et LYON vers le Nord , ainsi que la Côte d'Azur et VINTIMILLE vers l'Est

Ce concept stratégique vise à faire du VAL DE DURANCE une dorsale de développement humain et économique , de l'Europe du Sud en l'affranchissant , enfin et définitivement ,du verrou Alpin

La vocation de la liaison ferroviaire VAL DE DURANCE –ITALIE par le tunnel de MONTGENEVREest donc d'assurer un service global ,voyageurs , ferroutage et fret indispensable au maintien et au développement de l'activité des opérateurs et des nombreuses entreprises implantées sur notre territoire régional.

C--- Une opportunité pour le Territoire Régional et le Système Portuaire Provençal

Le bouleversement créé par la nouvelle politique fédérale Suisse des transports , mise en place depuis 2005, a, comme annoncées par les expertises citées , sévèrement marginalisé le corridor Lyon-Turin (cf rapports ALPINFO) . La mise en

service du nouveau tunnel du ST GOTHARD en 2017 ne peut que confirmer ce glissement des flux Nord –Sud vers l'Est

Mais à contrario , cette évolution place idéalement le passage de MONTGENEVRE dans le prolongement de ces nouvelles infrastructures suisses : Lötschberg— Simplon et ST GOTHARD

Compte tenu des enjeux majeurs identifiés, il nous paraît essentiel que la réflexion proposée à Madame La Première Ministre inclut la démarche stratégique des acteurs économiques que nous représentons pour placer la liaison VAL DE DURANCE- ITALIE par la percée de MONTGENEVRE dans les priorités des échanges en cours .

Il faut ajouter aux échanges entre ALAS et les Ministres l'aspect concernant l'économie de Gasoil qui caractérise tous les projets ferroviaires proposés par ALAS

--- Economie de gasoil due au passage par la voie ferrée du fret EST –Ouest par la ligne du VAL DE DURANCE

--- Economie de gasoil due à la réhabilitation de NICE DIGNE STAUBAN VEYNES, GRENOBLE GENEVE

--- Economie de gasoil due à la réhabilitation de TURIN BRIANCON GAP VEYNES VALENCE par le tunnel de MONTGENEVRE.

--- Economie de gasoil due à la réhabilitation de la ligne du VAL de DURANCE entre MARSEILLE et la VALLEE du PÔ ; la liaison TGV depuis la gare d'AVIGNON TGV.

--- Economie de gasoil due aux liaisons ferroviaires entre AIX ROGNAC et gare d' AIX TGV comme AIX ROGNAC et Aéroport de MARSEILLE PROVENCE.

Le tableau des projets ferroviaires ALAS donne le détail de ces économies de gasoil qui sont à considérer comme déterminantes dans les décisions à prendre autour des Projets proposés.

Nous pensons chez ALAS que les échanges entourant les Projets Ferroviaires ALAS sont indispensables .. Nous espérons bien sûr que les décisions seront bien discutées et seront prises dans la sérénité des débats qui devront avoir lieu.

Il faudra au plus tôt que le Maître d'Ouvrage (peut être le CONSEIL REGIONAL SUD) soit désigné et que par conséquent il puisse se doter, d'une équipe technique chargée de la rédaction du CAHIER DES CHARGES des Projets ferroviaires ALAS . Ce CAHIER sera la pièce de référence de ces projets Il devra contenir :

--- Le but de chaque projet (dcp)

--- le descriptif dcp

--- l'estimatif dcp

--- les plans dcp

--- l'estimatif général

--- le planning dcp

--- le planning général dcp

Une chemise devra contenir tous les compte rendu de chantier

La Nomination du CHEF DE PROJET fera partie des pièces capitales

La Nomination des personnels du contrôle budgétaire

Le contrôle budgétaire sera constitué des personnels restant en relation constante avec le chef de projet pour le tenir informé des évolutions du chantier et des coûts et le tenir informé de ses variations éventuelles.

L'ensemble des résultats escomptés des Projets ferroviaires ALAS sont évoqués ci dessus. Ils pourront construire les échanges sur ces futurs projets.

Nous sommes évidemment à votre disposition pour clarifier chaque question éventuelle que vous soulèverez .

Veillez croire , Monsieur le Ministre de la Transition Ecologique, et de la Cohésion des Territoires, en nos très respectueux et distingués sentiments

Lucien MAZZELLA
Secrétaire Trésorier ALAS
L.Mazzella
J.Brest

Joëlle BREST
Présidente ALAS

NB: pour écrire ce courrier , j'ai recopié des passages de la lettre rédigée par Le Général Jean Pierre HUCHON ancien gouverneur militaire de la ville de MARSEILLE, Cette lettre était adressée le 16/02/2016 au député des Bouches du Rhône de l'époque. Le Général HUCHON partage avec ALAS la nécessité de la réalisation des projets ferroviaires ALAS. Ceci pour laisser au Général HUCHON la propriété de ses textes qu'il a très gracieusement mis à notre disposition .Qu'il trouve ici toute notre reconnaissance Lucien Mazzella