

ALAScourrierTartagliatraduction240223

Version française

Digne le 24/02/23

Monsieur le Professeur Tartaglia,

Pour notre association ALAS, Gilbert SOULET, nous a transmis son CR de sa récente visite en PIEMONT.

Je m'appelle Lucien MAZZELLA et suis le Secrétaire Trésorier de ALAS. Notre association milite pour le développement économique des ALPES DU SUD au moyen de la restauration des voies ferroviaires permettant l'ouverture vers l'ITALIE par la voie d'un tunnel à deux voies ferrées et électrifiées appelé tunnel de MONTGENEVRE.

1--- Nécessité d'un tunnel pour voyageur et fret : La voie ferrée entre MARSEILLE et BRIANCON existe il faut la doubler et l'électrifier tant est important le trafic routier qui signifie pour l'Europe un coût non négligeable de gas oil et une émission de CO2 et de particules d'imbrûlés pour nos régions respectives Alpines

2--- Pourquoi les trains de fret ? Parce que le trafic entre la Péninsule Ibérique et la Vallée du PÔ se fait exclusivement par voie routière avec des Poids Lourds de 44T dont la consommation est de 31l/h de gas oil qui s'applique à un trafic journalier de 6 à 8 mille camions soit un débit annuel de 1.750.000 Tonnes/an de gas oil et une émission annuelle de 5.425.000 Tonnes de CO2 en ne citant pas les émissions de particules de combustible non brûlé qui seront les plus néfastes pour les plus fragiles d'entre nous soit les anciens et les enfants. La respiration normale dans un site où se produisent ces émissions, fait que les particules d'imbrûlés se localisent dans les alvéoles pulmonaires et y restent indéfiniment comme le goudron et la nicotine pour les fumeurs. De plus ce trafic sature le passage routier de VINTIMILLE à tout moment du jour et de la nuit rendant difficile le travail des gendarmes de chaque côté de la frontière .

3--- Les trains de fret sont tractés par une locomotive électrique sont ainsi plus dans la protection ambiante et de plus dans une période de tensions politiques provoquent une économie de gas oil bienvenue.

4--- Quels sont les les qualités capitales d'un tel tunnel ? Le dessin d'un tel tunnel doit être posé sur une ligne droite. Pas de courbes et une pente ne dépassant pas 1/12000. Ce qui vient à tracer une ligne droite entre BRIANCON et BARDONECCHIA avec une gare souterraine à BRIANCON (résultat des deux niveaux ) avec soit un escalier roulant soit un ascenseur pour les voyageurs. La salle de contrôle côté français sera située près de la gare souterraine de BRIANCON et sur le même niveau. La sécurité sera ainsi respectée au côté du tunnel à deux voies électrifiées et je pense que la même salle de contrôle devra être installée à côté du tunnel et côté italien

5--- Au même niveau de la gare de surface on installera deux départs de téléphérique , l'un vers SERRE CHE et l'autre vers le village de MONTGENEVRE. Pour chaque direction , il est bien entendu , qu'il y aura des stations intermédiaires que les intéressés locaux désireront voir installées

6--- Il est ainsi que chaque voyageur à destination des stations de ski ou autres activités sportives pourra rejoindre sa destination sans utilisation de sa voiture à moteur thermique et l'ambiance privée de CO2 et d'imbrûlés sera respectée . Je crois que pour le renom des ALPES DU SUD un degré supérieur de qualité y sera attribué. Pas de moteurs thermiques sauf pour les engins de nettoyage et de refoulement de la neige et les véhicules d'urgence. Nous devons préciser ici que les véhicules à moteur thermique seront admis de BRIANCON vers les stations de sport d'hiver mais ils devront payer la taxe en conséquence..

Comme la ligne Marseille Briançon existe il faut noter que le transport du fret par voie ferrée sera possible, dès la mise en exploitation du Tunnel . Nous pensons que seul 30% de ce fret sera alors possible .mais que 30% du fret correspond à une économie de gas oil de 450.000t de gas oil par an ce qui est à considérer

Conclusion : nous observons que le système de transport par voie ferrée peut être critiqué mais pour la protection de l'ambiance atmosphérique ce système sera très apprécié. Tout ce qui sera ajouté à la qualité de vie des ALPES DU SUD des deux côtés de la frontière , comme l'ont proposé les locaux en FRANCE on pourra placer entre GAP et BRIANCON le long de la voie ferrée et pour cacher le passage des trains, des murs de part et d'autre de la voie seront placés ainsi la tranquillité des locaux ne sera pas dérangée ( les locaux se seraient plaints pour être transformés en bétail regardant le passage des trains ).

ALAS a étudié côté français les voies que l'on pourrait imaginer rejointes sans voitures privées :

A--- La voie entre NICE et DIGNE ( largeur 1m ) qui de DIGNE atteindra SAINT AUBAN puis vers VEYNES et GRENOBLE pour finir à GENEVE ou LYON ST EXUPERY. Ainsi un voyageur se trouvant en gare de VEYNES peut atteindre par voie ferrée quatre Aéroports Intercontinentaux : MARSEILLE PROVENCE, NICE CÔTE d'AZUR , LYON ST EXUPERY et GENEVE COINTRIN sans oublier Turin , MILAN ou VENISE MARCO POLO . Tout ceci a une valeur .

Nous devons observer que la Ligne DIGNE ST AUBAN traverse une usine pétrochimique classée SEVESO et donc il y aurait trois possibilités proposées à l'ingénieur des Mines en charge des classements :

A1--- Le train sera pris en charge à l'aide d'un tracteur Diesel pour traverser l'usine sur la voie toujours en place dans l'usine.

A2---( Cette partie a été reprise pour la rendre plus claire en compréhension ) *le train pris en charge par un tracteur à batteries électriques. Dans les deux cas A1 et A2 tout le matériel électrique ou électronique ou les lampions de voie ferrée sera de*

sécurité ( En France nous l'appelons Matériel Antidéflagrant ADF )Pour quelle raison je parle des lampions.

Les opérations principales qui sont réalisées autour des deux sphères de stockage de Chlorure de Vynil Monomère, sont soit le chargement ou le déchargement des citernes de transport routier. Naturellement que ces opérations soient réalisées avec bras de chargement ou au moyen d'un tube avec raccord spécial en partie basse de la citerne routière, dans les deux cas ces opérations sont courantes. Dans notre cas il faut accepter que ces opérations soient faites avec fuite du produit à l'air. Nous proposerons alors, que ces opérations puissent être faites uniquement de nuit entre 22h et 6h du matin et que en conséquence les trains ne pourront pas circuler durant ce temps de nuit. Mais les lampions d'éclairage le long de la voie intérieure à l'usine sont nécessaires parce que les trains de voyageurs tractés par le tracteur avec batterie ou diesel sont complètement coupés d'alimentation électriques puisque après les 6h et en période hivernale il fait nuit.

Pour les cas A1 et A2, il faut savoir que durant les visites des 18 mois ou celle des 10 ans des sphères seront réalisées en six semaines et durant ce temps les trains entre DIGNE ET ST AUBAN seront remplacés par des autobus routiers.

A3--- Dernière possibilité, les voyageurs à l'entrée de l'usine, descendent du train et sont invités à prendre une télécabine qui les amènera de l'entrée de l'usine à la gare de ST AUBAN ou de la Gare de ST AUBAN à l'entrée de l'usine sans utiliser la voie traversant l'usine. A St AUBAN ils changeront pour utiliser un train sur voie qui les mènera soit vers MARSEILLE soit vers BRIANCON et le tunnel de MONTGENEVRE.

J'ai ajouté à ce descriptif un tableau des projets ferroviaires ALAS qui sont :

B--- La voie ferrée entre TURIN et VALENCE à travers le tunnel de MONTGENEVRE puis vers VEYNES et VALENCE et sont ainsi en liaison la VALLEE du PÔ et la moyenne Vallée du RHÔNE

C--- la voie entre AIX EN PROVENCE et ROGNAC doit être restaurée. Depuis ROGNAC la ligne existante poursuivra soit vers l'aéroport de MARSEILLE PROVENCE ou vers la gare voisine d'AIX TGV et éviter le plus grand tas de voitures parkées dans les parking de l'aéroport comme les deux fois deux à trois km de voitures au NORD et au SUD de AIX TGV On pourra ainsi joindre l'aéroport par voie ferrée comme il est commun pour tous les grands aéroports d'EUROPE et, conséquence, économie de gas oil pour les voitures privées

Voici l'ensemble des Projets ALAS pour lesquels nous militons pour obtenir du Président de la Région Sud la constitution d'une équipe technique pour l'étude de chaque projet ferroviaire ALAS . Sans ce dossier rien n'est possible sérieusement.

Je serai toujours à votre écoute si questions et problèmes sont à votre avis difficile de compréhension.

Cordialement, et sachez que j'ai été heureux de pouvoir vous adresser le tableau de ces projets . Je vous avais rencontré chez ALBERTO COLLIDA à CUNEO si mes

souvenirs sont bons en 2016 En ce temps là nous étions deux pour travailler à ces projets. ; le Président de ALAS Robert GLEIZE è malheureusement décédé à la suite d'une agonie très douloureuse . Actuellement nous avons une Présidente qui s'appelle : Joëlle BREST très efficace dans le travail administrative et je l'en remercie.

Lucien MAZZELLA

44 rue du dr Honnorat

04000 DIGNE LES BAINS

Tel : 0614830612 / 0492319614

Email : [mazluc@sfr.fr](mailto:mazluc@sfr.fr)

NB un tunnel de ces tailles doit être doublé d'un tunnel de service avec aération verticales Dans ce dernier on pourrait faire passer les câbles en fibre de verre qui pourront mettre en connection directe l'école d'ingénieur de TURIN et celle d'Aix en PROVENCE . On pourra aussi connecter avec câbles à haute tension souterrains avec les postes de liaison à l'entrée française et à celle italienne Plus important on pourra connecter France et Italie par un tuyau de gaz naturel provenant de FOS SUR MER . Si les deux parties sont d'accord ce tuyau je le vois mieux situé à l'air sur la montagne en acier approprié résilient au froid . FOS SUR MER est aussi producteur d'azote et d'oxygene pur ces deux gaz pourraient être distribué aux exploitants italien sous contrat.