

ALASeBorneréponseàCour220722130822

## **ALAS ACCES LIBRE EN ALPES DU SUD**

**SS :Esp. Desmichels-Hôtel de Ville**

**04000 DIGNE LES BAINS**

**Email : [mazluc@sfr.fr](mailto: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 13/08/22

Madame La Première Ministre

Hôtel Matignon

57 rue de Varenne

75007 PARIS

*Courrier transmis par mail*

Madame La Première Ministre,

Je tiens à vous remercier pour votre courrier du 22 juillet dernier qui m'a été diligemment transmis par votre Chef de Cabinet Monsieur Thomas LAVILLE.

A la suite nous avons informé Monsieur Christophe BECHU , Ministre de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires, des projets ferroviaires ALAS permettant tous une économie de Combustible Fossile et en cette fonction le transfert de la route vers le RAIL du transport de fret entre la péninsule Ibérique et la Vallée du PÔ, sera permis par la future percée du tunnel Ferroviaire à deux voies électrifiées de MONTGENEVRE entre la future gare souterraine de BRIANCON et la gare existante de BARDONECCHIA . Le tracé de ce tunnel est rectiligne soit environ 21 km avec une pente maxi de la voie de 12/1000. La voie vers TURIN , MILAN , VENISE puis la SLOVENIE jusqu'à KIEV est existante. Côté français la ligne du VAL DE DURANCE existe aussi, il faudra, quand les crédits seront disponibles, la doubler, la consolider et retailler les tunnels existants au gabarit GB2 , commencer à en doubler certains dans les Hautes Alpes et faire les liaisons sud depuis CAVAILLON vers la ligne du VAL DE DURANCE juste avant MANOSQUE, puis ne l'oublions pas, la liaison SUD entre la ligne du VAL DE DURANCE et la gare d'AVIGNON TGV, permettant ainsi l'ouverture à la LGV de DIGNE et de GAP Mais l'idée première est de rendre le futur tunnel de MONTGENEVRE taillé lui aussi bien sûr au gabarit GB2, exploitable au plus tôt pour que 30% du trafic routier de fret sus désigné puisse être transféré vers le RAIL ( on fera déjà une économie de gasoil d'environ 450.000t/an ce qui est à considérer ) .

Vous comprenez qu'une fois le tunnel de MONTGENEVRE percé, on peut exécuter le reste des travaux de l'ensemble des projets ferroviaires ALAS au fur et à mesure de la mise à disposition des financements

Il y a une intelligence de l'ensemble des travaux mais comment permettre au chef de projet de faire ses demandes s'il ne dispose pas du CAHIER DES CHARGES des PROJETS FERROVIAIRES ALAS. Pour ce je demande qu'un Maître d'Ouvrage soit DESIGNÉ, par exemple le Président du CONSEIL REGIONAL SUD et que ce Président ait la possibilité de constituer une Equipe Technique aidée par deux ingénieurs venus l'un d'un BE de structures ferroviaires et l'autre d'un BE pétrolier ce dernier capable de constituer le dossier à présenter à l'ingénieur des Mines de la Région Sud pour obtenir son accord réglementaire pour le passage à l'intérieur de l'usine pétrochimique de ST-AUBAN, de la voie existante DIGNE –ST. AUBAN avec les aménagements nécessaires dont le Président de la Région SUD a le détail ( le matériel électrique ADF et autres matériels comme l'écran supportant un BLEVE et les prises d'échantillon en continu au sol de l'atmosphère explosible possible, mais aussi une attention particulière à l'entretien et à la surveillance du matériel , à l'isolation à la bonne étanchéité des presse étoupes de la robinetterie et du matériel tournant ) ,comme l'estimation première de l'ensemble.

Ce CAHIER DES CHARGES DES PROJETS FERROVIAIRES ALAS ( CCPFA ) doit contenir :

- 1--- le but de Chaque Projet ( CP )
- 2--- le descriptif avec les plans de détail de CP
- 3--- l'estimatif de CP
- 4--- le planning de CP
- 5--- le planning de l'ensemble si le financement est pourvu

Ce Cahier est un cahier de base que le chef de projet doit mettre en exécution en fonction de l'attribution des crédits.

Ce document est indispensable. Il permet au chef de projet de défendre son plan d'exécution auprès du bailleur de fonds.

Madame La Première Ministre, je me permets de vous rappeler que toutes les voies de chemin de fer sont réhabilitées, sont électrifiées classiquement . Des choix pourront être faits en ce qui concerne l'électrification classique ou la traction par moteur électrique dont l'énergie est fournie par piles à combustible où a lieu la synthèse de l'hydrogène, produit par électrolyse et l'oxygène de l'air, avec production d'énergie électrique. On pourrait réserver ce mode de traction par exemple pour la ligne touristique NICE DIGNE ST AUBAN VEYNES GRENOBLE GENEVE ou LYON St Exupéry avec l'usine à production d'H<sub>2</sub> par électrolyse. Le choix est à faire mais pour un Etat bien loti de centrales nucléaires comme la France en possède, un site de production d'hydrogène par électrolyse est facile à choisir soit dans le 04 ou le 05 ou le 38; un collecteur visible au sol pourrait alors suivre la voie jusqu'aux stations services.

Je sais Madame la Première Ministre que la SNCF est bien en retard pour la maintenance des lignes TER . Nous savons tous chez ALAS que la gestion des lignes TER est un problème. Mais il y a un autre problème à résoudre qui est l'indépendance de notre Etat par rapport aux fournisseurs de combustible fossile. Les projets ALAS sont tous porteurs d'économie de combustible fossile. Pourquoi ne pas amorcer l'étude sérieuse après avoir nommé le Président du CONSEIL REGIONAL SUD, par exemple, comme Maître d'Ouvrage et une fois l'étude exécutée et en accord avec les autorités italiennes, amorcer en premier lieu et de part et d'autre de la frontière, la percée entre BRIANCON et BARDONECCHIA en accordant à chaque partie, la FRANCE et l'ITALIE 20% du montant total nécessaire à la percée ( pour avoir un ordre d'idée voir le montant du tableau page 1 au stade 1 soit :

Le coût du tunnel rectiligne total a été estimé à  $11,6 \times 1000000000$  €

Le coût du tunnel côté français est égal à  $11.6 : 2 = 5.8 \times 1000000000$  €

Côté Français la gare souterraine a été estimée à  $400.000000$  €

Côté Français les deux téléphériques ont été estimés  $1000000000$  €

Soit côté français  $5.8 + 0.4 + 1 = 7.200.000.000$  €

Si 20% de cette somme ( sachant que du côté italien en principe et pour le moment il n'y aura qu'une salle de contrôle avec répétition des indications existantes dans la salle de contrôle côté français ) sont débloqués des deux côtés

$0.2 \times 7.2 \times 1000000000 = 1.440.000.000$  € . ) . Qu'en pensez vous? Est-ce que Madame Christine LAGARDE ne pourrait pas amorcer le financement du projet ferroviaire ALAS, soit  $2 \times 1.44 = 2.880.000.000$  € ( du côté italien il n'y aurait pas de tranchée ni de gare souterraine, ni de téléphériques mais il resterait la salle de contrôle qui se trouverait du côté italien sur le même plan que la gare de BARDONECCHIA ). Je pense qu'à ce stade de demande on peut laisser 1.44 Milliards de chaque côté de la frontière.

Je m'aperçois que dans le tableau j'aurais dû au stade 1 ajouter tunnel "MGN Côté Français". Je suis désolé de ce manque de précision de ma part, c'est la raison pour laquelle j'ai ajouté une page 1 avec les ajouts nécessaires à la compréhension., ajoutés à la main.

Mes questions sont je le sais arrogantes mais ces projets ne valent-ils pas la peine ? Côté FRANCE on supprime totalement avec les téléphériques et les trains lourds des vacances qui arrivent à BRIANCON à la gare de surface ou à la gare souterraine , l'utilisation de la voiture privée: .Il restera les fanatiques de la voiture privée qui devront payer une taxe carbone ainsi que les voitures de service et celles d'urgence qui elles en seront dispensées.

D'avance , Madame la Première Ministre , un grand merci pour m'avoir accordé un peu de votre temps à cette lecture.

Recevez , Madame la Première Ministre mes salutations très respectueuses

Lucien MAZZELLA ing AM Aix 154  
Secrétaire Trésorier ALAS

Joëlle BREST Techn de SS  
Présidente ALAS

L;  
J. Brest

Mazzella

*PJ: Tableau entier*

*Et Page 1 Avec ajouts manuels*