

ALASeMacronPrésidentdelaRépublique110421

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 00019 APE 813E
CCP 1904 589 V 29 COTIS. ANN. 10 Euro
Portable : 0614830612
Tel. Fil : 0492319614

Digne le 11/04/21

Monsieur le Président de la République
Palais de l'Elysée
75008 PARIS

Monsieur le Président,

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance, les Projets Ferroviaires de notre association ALAS (Accès Libres en Alpes du Sud).

Par la présente nous souhaitons montrer que le projet de percement du tunnel de MONTGENEVRE est une structure reconnue sur les plans National et Européen. Depuis l'ouverture des frontières des Pays de l'Europe Centrale et Orientale (PECO), de nombreuses expertises officielles 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 (IGF/CGPC) en 2003

--- Expertises du Service d'Etudes Statistiques du Ministère Français des Transports en 2006.

--- Rapport du Commissariat Général du Développement Durable (CGDD) sur le transport Routier aux frontières publié en Juillet 2013

--- Comptes rendus 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 officielles qui préconisent de réaliser en urgence la percée ferroviaire de MONTGENEVRE.

On citera :

--- Pour mémoire, le Traité de Paix franco-italien du 10/02/1947 qui dans son art. 8, prévoit l'établissement d'une liaison par voie ferrée entre BRIANCON et MODANE par BARDONNECHIA , dernière clause du traité dont la mise en œuvre n'a toujours pas commencé ;

--- Le sommet gouvernemental franco-italien de PERIGUEUX, le 27/11/2001, qui confie à la Commission Inter-Gouvernementale (CIG) 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 du tunnel de MONTGENEVRE» ;

--- L'accord franco-italien du 03/12/2003 entre la 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 » ;

--- L'expertise du rapporteur européen Philipp Charles BRADBURN en février 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 régions frontalières et de la vallée du RHÔNE » ;

--- Le schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIADMA), en 2006 qui souligne la nécessité de réaliser le tunnel de MONTGENEVRE et le COMITE 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 Boûches du Rhône (DTA 13) décret du 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 Priorité1 de l'Objectif 1) et dont les orientations **sont prescriptives** .

Les autorités locales : Conseils Général des Hautes Alpes et la Province de TURIN avaient commandité conjointement les études techniques concernant le tunnel de MONTGENEVRE en 2003 (expertise SETEC TPI), l'Autorité Régionale SUD avait commandité le rapport SYSTRA..

Notre dossier d'engagement ALAS contient l'étude du doublement et de l'électrification de la ligne MARSEILLE BRIANCON ainsi que la liaison SUD depuis la ligne en provenance de MONTPELLIER dite ligne classique (non LGV) vers la ligne du VAL DE DURANCE et depuis la gare AVIGNON TGV la LGV vers cette même ligne ce qui permet à la LGV de toucher les deux Villes Préfectures de DIGNE LES BAINS et GAP.

De même ce dossier contient l'étude .de la mise au gabarit B2 de tous les tunnels entre SISTERON et BRIANCON

Cela étant reste à permettre le **désenclavement des ALPES DU SUD** et la logique géographique maintient comme maillon manquant le tunnel ferroviaire à deux voies électrifiées de MONTGENEVRE

Compte tenu de ces différentes décisions et constatations , notre association ALAS dont le but est le développement économique des ALPES DU SUD par la voie ferroviaire a d'une façon continue et régulière par ses lettres mensuelles, demandé au Président du Conseil Régional SUD, M. Renaud MUSELIER, la constitution d'une équipe technique aidée par deux ingénieurs , l'un pour tout ce qui concerne la voie et ses structures , le deuxième pour tout ce qui concerne le dossier de présentation à l'ingénieur des MINES de MARSEILLE du dossier de la traversée de l'usine pétrochimique de ST AUBAN par le train entre les gares de DIGNE Les BAINS et de ST. AUBAN, nécessaire pour la rédaction d'un CAHIER DES CHARGES des Projets Ferroviaires ALAS . Ce CAHIER DES CHARGES comprends tous les dossiers techniques : but de chaque projet , descriptifs , estimatifs, planning de chaque projet ferroviaire, planning général. Ce Cahier des Charges constituera la base technique de tous les projets ferroviaires , tant sur le plan du descriptif que sur celui, lors de la réalisation, du Contrôle Technique et Budgétaire . Par ce biais, tout doit être connu et apprécié avant la demande des devis des entreprises à choisir pour effectuer les travaux .

Il serait intéressant aussi que le montant de la dépense que coûtera ce travail d'étude de détail comprenne par exemple la connaissance des sols, où sera creusé le tunnel de MONTGENEVRE, par voie de sondages. Ces données sont précieuses.

A nos demandes de constitution de cette équipe technique d'étude de détail, ALAS n'a jamais obtenu de réponse . Or ces projets ferroviaires proposés par ALAS ont pour but le désenclavement des ALPES DU SUD mais aussi comme nous vous l'avons précisé dans notre première lettre du 19/02/21 , l'économie de gas-oil non négligeable compte tenu du nombre de Poids Lourds passant par le transit routier de VINTIMILLE l'hiver et par les différents passages à la belle saison : de LANCHE, du tunnel du Fréjus ou celui du MONT BLANC laissant au passage le CO2 et les particules d'imbrûlés en traversant les ALPES DE HAUTE PROVENCE et les HAUTES ALPES. Cette pollution est le seul rapport que nous recevons en échange du passage de ces Poids Lourds PL (tous de 44 t avec une consommation moyenne de 31l/h de gas-oil), par contre, il faut noter, que les PL nous chargent avec un entretien supplémentaire des autoroutes et routes de montagne. (voir l'état des routes en particulier dans les virages serrés des cols) . Autre paradoxe et malgré tout ça le coût de la tonne km par voie ferrée est trois fois plus chère que celui par voie routière. Cette dernière est elle chargée par celui en particulier de l'entretien des routes ? Sûrement pas. !!!

Comme vous le savez nous avons reçu le soutien de Madame PASCALE BOYER député LREM de la première circonscription des HAUTES ALPES et de JULIEN AUBERT député LR de la 5^{ème} circonscription du VAUCLUSE . Notre lettre mensuelle atteint tous les mois les nouvelles équipes d'élus des ALPES DU SUD comme les nouvelles équipes d'élus, des mêmes ALPES DU SUD, du Parlement Européen . Pour cette dernière équipe seul Thierry MARIANI s'est intéressé aux projets ferroviaires ALAS (nous joignons à la présente sa lettre à la Commission Européenne ainsi que la réponse de cette dernière) . Est-ce possible que seule une association comme la nôtre, milite pour la percée de MONTGENEVRE et tous les autres projets ferroviaires formant un ensemble **indissociable** ? Et bien OUI malheureusement !!!.

Voilà la pauvre réalité. Si nous prenons la liberté de nous adresser à vous c'est pour espérer que cet état de fait soit pris en considération. Peut-on laisser sans réagir une telle consommation de gas-oil se perpétuer (voir notre première lettre). Nous ne le pensons pas et notre association ne s'y résoudra pas. En tant que Français nous devons répondre présents, quand la DEFENSE COMMUNE de l'UE sera constituée et que nos forces armées seront appelées aux manœuvres communes indispensables et que le coût des combustibles fossiles aura augmenté !!!!! Pourra -t-on faire valoir notre pauvreté parce que des crédits auront été dépensés à tort et à travers pour faire rouler des PL de 44T ??? ALORS QUE LES LIGNES DE CHEMIN DE FER EXISTENT !!!!!

Pour plus de précision sur les projets ferroviaires ALAS conçus de pair avec la percée du tunnel ferroviaire de MONTGENEVRE à deux voies électrifiées entre BRIANCON et BARDONECCHIA, il est joint à cet exposé la liste de ces projets , leur valeur estimée avant rédaction du Cahier des Charges et la valeur totale avec une valeur estimée maximum et une valeur estimée minimum.

Dans l'espoir de vous avoir intéressé aux projets ferroviaires ALAS pour le développement économique des ALPES DU SUD, Monsieur le Président de la République, l'association ALAS a l'honneur de vous présenter ses hommages

Lucien MAZZELLA Ing AM aix 154
Secrétaire Trésorier ALAS

Joëlle BREST Inspecteur URSSAF
Présidente ALAS

Piece Jointes :

Lettre du Député Thierry MARIANI

Lettre de la CE au député Mariani

Tableau des projets ferroviaires ALAS avec valeurs en première estimation.

NB : notre dossier d'engagement et les lettres mensuelles se trouvent dans Inotre
SITE ALAS : www.acces-libre-alpes-sud.e-monsite.com