

ALASpBoyersuiteCTdu210121

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 21/01/21

PASCAL BOYER

Député de GAP

Ce courrier a été adressé par voie de message internet

Objet : point sur les projets ferroviaires ALAS

Madame,

Je tiens à vous remercier pour l' échange téléphonique de ce jour . Vous m'avez annoncé de mauvaises nouvelles concernant les projets ferroviaires ALAS : les responsables que vous avez approchés dans notre gouvernement ne sont pas d'accord pour ouvrir un crédit relatif aux projets ferroviaires ALAS se trouvant mentionnés dans le Tableau des chiffrages de ces projets ferroviaires et la structure maîtresse qu'est le tunnel ferroviaire à deux voies électrifiées de MONTGENEVRE (MGN) .

Dans ce projet la voie ferrée principale se trouve être la ligne MARSEILLE BRIANCON qui a la qualité d'EXISTER .

Il faut bien sûr la prolonger par un tunnel à deux voies électrifiées vers BARDONECCHIA en respectant deux qualités capitales pour rendre le projet crédible :

Le tunnel doit permettre une voie de chemin de fer **DROITE**

Le tunnel doit présenter une voie avec une pente maxi de **12/1000**.

Ces deux qualités feront que le tunnel commencera côté BRIANCON par une Tranchée , suivie d'une gare souterraine liée à la gare de surface par un ascenseur. Le chantier du tunnel durera après étude 30 mois

La gare de Surface comportera deux départs de téléfériques , l'un pour la direction de SERRE CHEVALIER et l'autre pour celle du Village de MONTGENEVRE.

Chacune des deux directions présenteront des gares intermédiaires aux points d'arrêts intéressants.

Au lieu dit CHEVAL BLANC deux connexions de chemin de fer :

--- La ligne classique du fret venant de MONTPELLIER sera reliée à la ligne MARSEILLE BRIANCON à Hauteur de MANOSQUE.

--- La Ligne LGV depuis la gare d'AVIGNON TGV sera reliée à la ligne MARSEILLE BRIANCON à Hauteur de MANOSQUE . Ainsi les deux villes Préfecture de DIGNE et de GAP seront atteintes par la LGV

1--- A ce stade le fret et les voyageurs venant de CATALOGNE pourront atteindre la VALLEE DU PÔ le tunnel de MGN étant ouvert à la circulation et les téléphériques étant construits, les amateurs de SKI et de Promenades en montagne l'été viendront profiter de nos stations de montagne en train et non en voiture ou en car, ces deux moyens étant permis de passage mais avec paiement d'une taxe. La voie unique MARSEILLE BRIANCON serait encore à traction thermique

Par la suite les études mentionneront la préparation des 40 tunnels pour les profiler au gabarit GB2 avec la pose du câble d'alimentation des locomotives électriques sur la première voie.

Poser la deuxième voie Marseille BRIANCON

Poser la deuxième ligne d'alimentation des locomotives électriques.

A ce stade si du côté italien les lignes sont prêtes le trafic voyageurs et fret aura atteint sa valeur normale de flux.

Parallèlement à ces travaux de voies il faudra étudier et décider le positionnement des aires de chargement des plateaux de train de fret après le passage de la frontière avec l'Espagne côté Pyrénées Orientales.

2--- On pourra utiliser sur ce parcours la gare de triage de MIRAMAS. A ce stade la totalité du trafic EST OUEST CATALOGNE VALLEE DU PÔ peut être établi sur des voies électrifiées.

La gare de DIGNE peut être transformée en Gares Multimodales.avec la construction des trois hôtels en fonction des nécessités

Les Aménagements en rénovation de la ligne VALENCE BRIANCON peuvent être entrepris :

3--- A ce stade la liaison VALLEE DU PÔ et Moyenne VALLEE DU RHÔNE est établie.

Aménagement en rénovation et en accueil des touristes dans les gares d'intérêt sur la ligne NICE DIGNE ST AUBAN VEYNES GRENOBLE GENEVE ou LYON peuvent être entrepris

4--- A ce stade et grâce au tunnel de MGN La gare de VEYNES sera au croisement ferroviaire de quatre Aéroports Intercontinentaux : Marseille Provence , Nice Côte d'Azur , Genève Cointrin et Lyon St Exupery. Les Voyageurs auront le choix de les atteindre par le train

Aménagement en rénovation de la ligne AIX ROGNAC puis :

Construction de ROGNAC Gare de AIX TGV

Et

Construction de ROGNAC Aéroport de MARSEILLE PROVENCE

Ces lignes seront conçues automatiques sans conducteur comme la ligne ORLY VILLEJUIF.

On pourra alors atteindre AIX TGV et MARSEILLE PROVENCE par le train ce qui permettra entr'autre l'élimination d'une grande partie des tas de voitures en parking soit à MARSEILLE PROVENCE soit sur les routes d'accès à la gare de Aix TGV .

5--- A ce stade, Gare d'AIX TGV et Aéroport de MARSEILLE PROVENCE seront atteignables par le train.

Caractéristique commune de tous ces projets :

Diminuer la consommation de combustible fossile

Résultats :

Diminution de la pollution de l'air avec la baisse de l'envoi de CO2 dans l'atmosphère

Diminution de la pollution de l'air avec baisse de l'envoi des particules d'imbrûlés cause de pneumopathies graves.

Economies drastiques sur les achats de pétrole et de gaz à l'étranger.

Ceci nous permettra des économies pour pouvoir être présents lors des manœuvres militaires des trois armes Terre, Mer, Air quand la défense en Europe sera une Défense Commune

Ceci nous permettra l'alimentation en combustible fossile des :

- Véhicules d'urgence
- Engins de Génie Civil
- Engins Agricoles
- Notre aviation Civile
- Notre navigation fluviale et maritime.
- Notre Pétrochimie
- Notre industrie pharmaceutique
- Notre industrie des pneumatiques à partir des élastomères de Synthèse
- Notre industrie du tissage à partir du fil et des tissus de Synthèse
- Notre production d'engrais chimiques

6--- Comment parvenir à l'exécution de ces projets ferroviaires.

6.1--- Un dossier est indispensable :

Le CAHIER DES CHARGES DE TOUS LES PROJETS FERROVIAIRES .

Ce CAHIER doit contenir :

6.1.1--- *Les buts de chacun des projets*

6.1.2--- *Le descriptif et les plans de chaque projet*

6.1.3--- *Le planning de chaque projet*

6.1.4--- *Le planning général*

6.1.5--- *L'estimatif de chaque projet*

6.1.6--- *L'estimatif général*

6.1.7--- *L'échéancier*

6.1.8--- *Implantation à chaque extrémité du tunnel avec vue en plan et vue schématique pour :*

--- *L'échange de fourniture d'énergie électrique.*

--- *l'échange d'information numérique par câbles de fibres optiques.*

6.1.9--- *Ventilation du tunnel : elle est réalisée par des ventilateurs hélicoïdaux de grand débit placés en tête de chaque cheminée de descenderie qui extraient l'air du tunnel pour le renvoyer à l'atmosphère, l'air frais étant aspiré par les extrémités du tunnel. En première définition il y aura 4 descenderies et donc 4 aspirateurs d'air un en tête de chaque descenderie*

6.1.10--- Salle de Contrôle tunnel : une à chaque extrémité avec la

a/ Commande et signalisation de l'éclairage de l'intérieur du tunnel avec les écrans visualisant les deux entrées du tunnel. Une par Entrée du tunnel

b/ Commande et signalisation des ventilateurs hélicoïdaux placés en tête de descenderi à l'extérieur.

c/ Tableau des prises d'analyse en continu de l'atmosphère en différents points du tunnel pour analyses de CO, CO₂ et mélanges explosibles. Pour fixer les idées quatre armoires analyseurs seront placées à l'intérieur du tunnel et l'indication sera transmise par transformateur valeur en courant électrique de sorte que la prise d'échantillon ait les tuyaux les plus courts. Un tableau dans chaque extrémités du tunnel.

d/ Tableau de signalisation des détecteurs de fumée. Deux détecteurs par km de parcours du tunnel. Un tableau pour chaque salle de contrôle

e/ Tableau de signalisation des pulvérisateurs d'eau déclenchés par les détecteur de fumée . Vert = pulvérisateur en fonction ; Rouge = pulvérisateur à l'arrêt. L'eau contenue en réserve avec l'addition de produit adéquat est contenu dans des réservoirs en charge potentielle maintenu hors gel par des résistances appropriées et calorifugés. Ils sont alimentés par

une station de pompage à l'abri du froid et la tuyauterie montant vers les réservoirs doit être tracée et calorifugée contre le froid et l'humidité.

f--- Centrale téléphonique de communication avec l'extérieur du tunnel et avec les postes d'abri le long du tunnel placée sur la table de la salle de contrôle (SDC)

g--- Ecrans de visionnage reflétant l'extérieur et l'intérieur du tunnel par des caméras réglables depuis la table de la SDC

h--- Juxtaposée à la SDC , une salle d'aisance du personnel de surveillance avec :

Armoires personnelles

Toilettes Lavabos et Douches

Cuisine de réchauffage plats

Table et chaises de repas.

Refrigérateur de conservation des

plats

i--- SDC et Salle d'aisance sont enterrées avec un chauffage par GEOTHERMIE assurant la température d'ambiance en hiver comme en été. Une ventilation permet le renouvellement de l'air en relation avec le volume des locaux ventilés.

Il y a une SDC et une salle d'aisance à chaque extrémité du tunnel contenant les mêmes tableaux de contrôle , les mêmes équipements , les mêmes appareils, les mêmes réserves d'eau d'extinction d'incendie. Elles sont en relation directe par téléphone visuel.

6.1.11--- A chaque extrémité : gare souterraine de BRIANCON et gare de surface de BARDONECCHIA , une voie de garage dite de Sécurité abritera deux véhicules d'urgence sur rail avec une charge de produit moussant ou autre à définir lors de la rédaction du CAHIER DES CHARGES et ce pour couvrir les épandages dus à une fuite de wagon supportant une charge de produit combustible