

ALASlocomotricecapablede

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 : 0492311675

ALASsuiterMuseliercourrierdu141119070220

Digne le 07/02/20

Attention : Renaud MUSELIER

Président REGION SUD

27 Place Jules Guesde

13481 MARSEILLE Cedex 20

Objet : réponse à ma demande de Subvention 2019_10741 et non 2018_13322.

Monsieur le Président ,

J'ai bien reçu votre courrier cité en objet et vous en remercie.

--- Vous m'annoncez que les projets ferroviaires ALAS tels que décrits dans la demande de subvention avec la structure majeure du tunnel ferroviaire à deux voies électrifiées de MONTGENEVRE aux enjeux économiques et écologiques bien ciblés en rappelant que tout retard à son exécution est non rattrapable sur le plan de la pollution de l'air , ne correspondent pas à vos critères !!!...

--- De plus, vous précisez que ALAS peut se tourner vers la justice administrative pour contester votre décision . Ce n'est pas le genre de ALAS et il serait bien déplacé en ce temps où toutes les bonnes volontés doivent s'exprimer dans, par exemple, le difficile problème de la traversée de l'usine de St AUBAN et que votre équipe s'est résolue de se coucher devant le dictat du classement SEVESO de cette usine . Si les bonnes volontés ne se manifestent pas chez vous et chez nous devant cette situation pour étudier, présenter et manifester les choix techniques solutions au problème existant, l'ingénieur des Mines du secteur Régional se trouvera dépourvu de sollicitations, le statut quo de SEVESO sera admis, et DIGNE sera toujours enclavée. Avec des équipes d'enregistrement chez les propriétaires d'usines pétrochimiques il y a beaucoup de ces usines de notre Région SUD qui seraient à l'arrêt et les employés au chômage depuis le grave incident de mai 1965 dans une raffinerie près de Lyon. Non , une équipe technique doit pouvoir discuter en connaissance de cause avec l'Ingénieur des Mines garant du classement des usines.

--- Alors je vais vous soumettre une étude basée sur les critères suivants : matériel électrique anti déflagrant , mur anti BLEVE, consigne d'exploitation qui montre à l'Ingénieur des Mines que nous tenons à ces projets ferroviaires parce qu' on pense au développement économique de DIGNE LES BAINS , ville chef lieu des ALPES

DU SUD qui n'a pas d'accès ferroviaire alors que la ligne ferroviaire DIGNE---ST AUBAN existe : Digne est une ville qui se meurt et vous considérez que les projets ferroviaires ALAS ne correspondent pas à « vos critères ». J'espère que pour le CPER de 2021_2027 vous aurez l'audace de mettre plus de deux lignes très évasives sur le tunnel ferroviaire de MONTGENEVRE comme ce fut le cas dans le précédent CPER. Pour cette prochaine étape je ne saisis pas vraiment votre stratégie si vous ne vous étendez pas plus largement pour obtenir de Thierry BRETON, le Commissaire Européen au Marché Intérieur, les crédits nécessaires aux projets ferroviaires ALAS. En outre, supposant que rien n'a été fait de votre part pour la formation de l'équipe technique aidée par le personnel extérieur type SYSTRA et TECHNIP pour la rédaction du CAHIER DES CHARGES des Projets Ferroviaires ALAS, je me permets de vous engager à entamer cette action parallèlement à la rédaction du prochain CPER. Réfléchir en équipe à cette étude c'est peut être répondre aux vœux que vous aviez « si rapidement » exprimés à SISTERON lors de votre visite du Lycée Hôtelier en octobre 2018 en me répondant à la question : « Où en est le projet capital du tunnel de MONTGENEVRE » ; Ecrire un CAHIER DES CHARGES résultat d'une réflexion commune avec des ingénieurs spécialistes c'est surtout montrer la Bonne Volonté du CONSEIL REGIONAL SUD à l'Ingénieur des MINES et votre détermination.

Non , Monsieur le Président, l'heure n'est vraiment pas au recours à la justice administrative mais au travail effectif de votre équipe que je vous demande de constituer au plus tôt pour la rédaction du CAHIER DES CHARGES des Projets ferroviaires ALAS .

--- Nous savons tous que toute votre attention et celle du Président de la Métropole de NICE, Christian ESTROSI, sont captées par le projet de TGV NICE PARIS , avec le passage en tunnel sous la gare ST CHARLES et nous supposons, peut être à tort, que vous vous en faites un tel soucis que tout le reste est devenu secondaire . Cela m'a été rapporté voila 4 ans quand j'ai souhaité rencontrer le Président de la Métropole de NICE et que sa Conseillère pour le Transport m'a révélé la prédominance du projet TGV NICE PARIS dans les pensées des décideurs : le Président et les Conseillers de cette Métropole . Je comprends d'ailleurs fort bien l'importance de ce projet pour la ville de NICE.

--- Mais tout de même quand on vous dit :

- Qu' il y aura des difficultés pour négocier le tunnel de MONTGENEVRE avec les CC du Nord des HAUTES ALPES (qui n'ont jamais accepté de voter la Délibération ALAS pour les projets ferroviaires) qui peuvent retarder le projet,
- Que la réalisation de ce tunnel permettra la liaison de la CATALOGNE et de la VALLEE du PÔ les deux territoires les plus industriels d'Europe , permettra aussi la liaison entre VALLEE du PÔ et Moyenne VALLEE DU RHÔNE
- Que la Gare de VEYNES sera alors au carrefour ferroviaire entre quatre aéroports Intercontinentaux : MARSEILLE PROVENCE, NICE CÔTE d'AZUR, LYON ST EXUPERY et GENEVE COINTRIN ;
- Que faire passer le fret routier qui sature le passage routier de VINTIMILLE de la route vers le rail équivaut à une économie de 1.550.000 t/an de gasoil et que cette économie n'est pas négligeable dans le contexte Européen si nous allons vers une DEFENSE EUROPEENNE COMMUNE dévoreuse de gas oil et de kérosène durant les incontournables manœuvres militaires ; on aura la

figure des gens bien préparés quand il nous manquera des sous pour alimenter navires , avions et matériel terrestre de manoeuvre !!!!! La réponse sera : » augmenter la dette payable par nos enfants « !!!!!

- Que permettre avec l'économie de gas oil, la diminution du nombre de pneumopathies tout le long du trajet des poids lourds de 44t le long de la Côte Méditerranéenne où en outre les voitures privées ne trouvent plus de places de parking sur les aires de repos, toute la place étant occupée par les PL de 44 T .
- Que permettre l'accès aux stations de sport d'hiver à l'aide de trains lourds à la place des voitures privées.
- Que permettre aussi de réduire le chômage par l'occupation des voies de la gare de triage de MIRAMAS, puis par l'étude et la construction du BOGIE à écartement variable dit BOGIE HG (du nom de son inventeur Henri Guillemaud) générant une centaine d'emploi dans la ville de DIGNE et permettant le trafic entre NICE et ST AUBAN sans rupture de charge, ce qui avantagera le tourisme par la voie du rail entre NICE et GENEVE. Est-ce pour vous, encore une bévue ? Les responsables de NICE s' intéressent à NICE PUJET SUR ARGENS puisqu'il y a des noçois logés le long du parcours bas de NICE DIGNE, le reste, on verra plus tard !!!!! Hélas.

Toutes les difficultés et les ENJEUX ci-dessus énumérés ne vous incitent pour le moment pas à mener de front deux grands projets : TGV NICE PARIS et Projets Ferroviaires ALAS Faudra-t-il encore perdre un temps précieux en n'écrivant pas le CAHIER DES CHARGES de nos Projets Ferroviaires . L'espoir de ALAS est tout autre maintenant vous le savez.

Je vous crois capables en REGION SUD de mener de front les deux projets précisés ci-dessus ; ce sera pour vous une question de moyens. Vous devrez bien entendu inscrire dans le mode lisible et ostensible dans le CPER 21_27 le projet d'exécution du tunnel de MONTGENEVRE base de tous les projets produisant dans les ALPES DU SUD un développement économique. Il faudra bien entendu vous organiser en partageant avec rationalité le travail. Ne me rétorquez pas qu'il manquera les fonds pour le faire car si on ne demande pas l'aide de l'Europe vous n'aurez pas cette aide. Ne me dites pas que le projet de passage du fret de la route vers le rail rendra le transport de fret trop cher. Non **ce n'est pas vrai** car à l'heure actuelle le coût du fret par la route est **largement sous évalué** et puis vous pourrez faire jouer la Concurrence sur le rail tout en réévaluant les salaires misérables des chauffeurs de Poids Lourds . Notez aussi qu'avec les projets ferroviaires ALAS et le tunnel de MONTGENEVRE ,vous donnerez aux entreprises de transport le choix entre deux modes de transport : le rail un peu plus lent et la route quand le fret à transporter doit être plus rapidement livré. Le rail n'est pas une obligation et un mode unique mais ce sera nécessairement un mode moins cher mais plus écologique puisque la non émission de CO2 et la non émission de particules d'imbrûlés sont annulées. Bien entendu le transport routier reste toujours présent pour effectuer les transports ultimes à l'adresse désignée. Mais ce transport sera vite effectué par voie de tracteur à moteur électrique.

En PJ vous trouverez l'étude du passage du train au travers de l' usine de ST AUBAN. Le coût de ce passage tout seul est trop important mais, si l'ingénieur des

Mines choisi cette formule ce prix doit être englobé dans celui de l'ensemble des projets ferroviaires ALAS dont le tunnel ferroviaire à deux voies. Cette étude et sa réalisation aboutit sur le plan financier à un poste très cher. Il faut néanmoins la présenter pour montrer à l'ingénieur des MINES que l'équipe technique y a pensé . Cela étant on peut aussi présenter et défendre le tracteur diesel avec scrubber sur gaz d'échappement, capable d'éteindre toute particules sortie de l'échappement encore incandescente. Le coût reste tout de même plus faible puisque resterait alors : la détection des atmosphères explosibles le long de la voie dans l'usine, le mur anti BLEVE ainsi que l'éclairage de la voie. Les batteries sur tracteur, les deux chargeurs de batteries , les voies de sortie du tracteur l'alimentation des chargeurs de batterie ne seraient plus nécessaires . Restera à convaincre l'ingénieur des Mines , mais vous le voyez , la solution existe. Il existe aussi des consignes d'exploitation, à faire valoir et participant au soucis du classement SEVESO, du chargement des camions de CV monomère à réaliser de nuit alors que il faudra décider qu' aucun train ne traversera l'usine entre 23h et 05h . D'autre part il existe des consignes strictes de maintenance et d'exécution des épreuves sur les sphères qui sont du matériel classé . Durant les périodes d'épreuves du matériel les passagers passeront de DIGNE vers St AUBAN par la route. (ceci adviendra tous les dix ans)

Pardonnez moi, Monsieur le Président, un courrier aussi long , mais le sujet a ses ENJEUX qui restent incontournables et qu'il serait vraiment dommage de ne pas enfin considérer. Nos concitoyens ne l'admettraient pas.

Veillez accepter , Monsieur le Président du Conseil REGIONAL SUD, mes très respectueuses et cordiales salutations.

Lucien MAZZELLA
Secrétaire Trésorier ALAS

PJ : Dossier

--- ALAS locomotrice capable de traverser site pétrochimique Arkema

--- ALAS mur anti BLEVE

--- ALAS schéma électrique locotracteur

--- ALAS vue aérienne voie dans usine

NB : tous les coûts précisés dans les exposés ALAS sont approximatifs mais représentatifs. Chez ALAS nous n'avons pas toute la documentation présente dans un bureau d'étude.