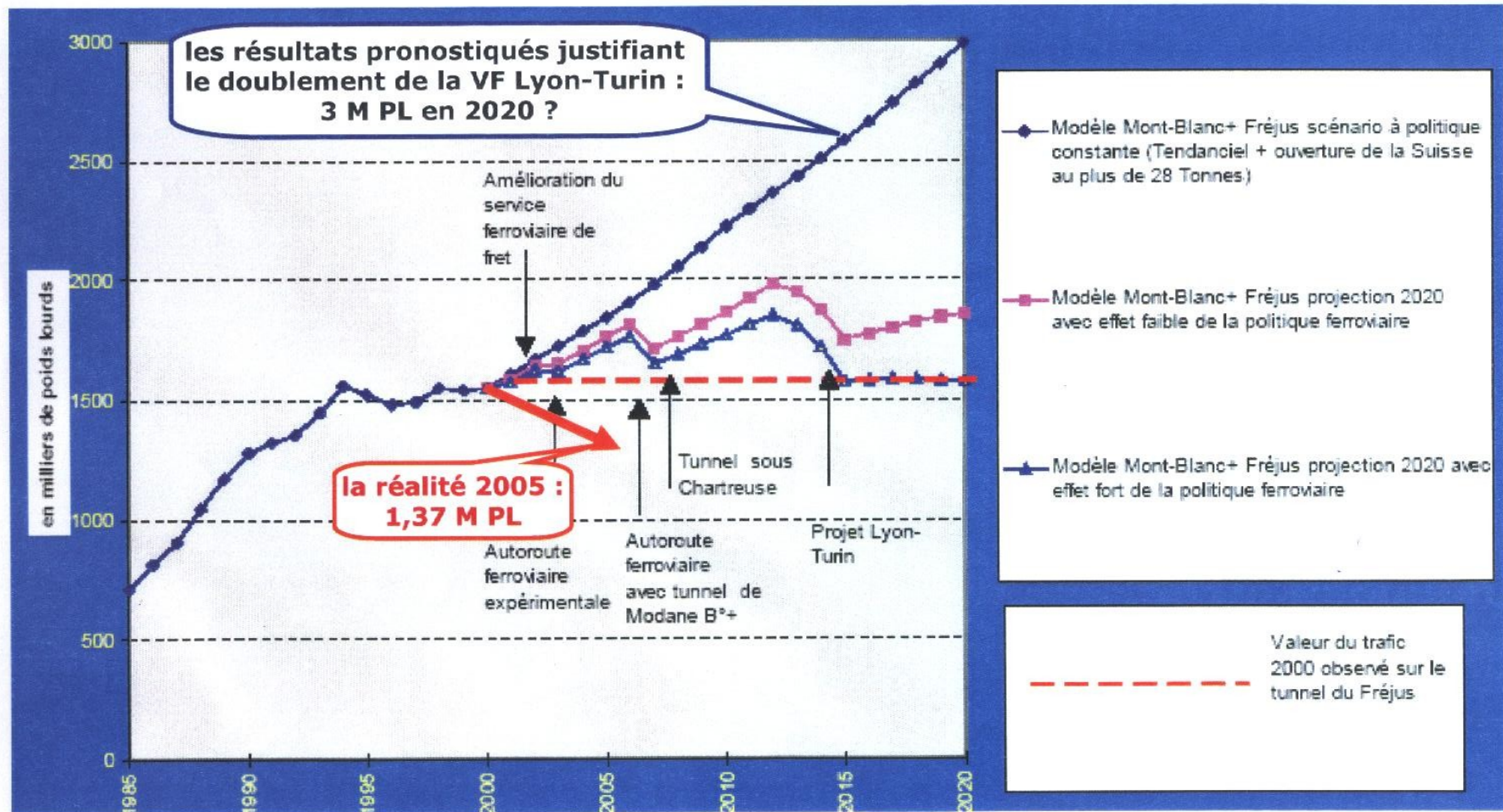


2

2

La problématique des transports dans les Alpes Exposé de Noël LEBEL, Secrétaire général de la mission des Alpes (février 2002 - extrait)

Illustration pour le Mont Blanc et le Fréjus des résultats attendus en 2020
Projections à politique constante et scénarios alternatifs



ALAS
DIGNÉ

Alpinfo 2005

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail

Trafic marchandises franchissant les Alpes
et transitant à travers la France, la Suisse ou l'Autriche

Trafic marchandises à travers les Alpes transitant F, CH ou A par route et par rail	2000				2001				2004				2005			
	Route		Route+	Rail	Route		Route+	Rail	Route		Route+	Rail	Route		Route+	Rail
	PLM 1000	t/mio)	Rail t/mio)	t/mio)	PLM 1000	t/mio)	Rail t/mio)	t/mio)	PLM 1000	t/mio)	Rail t/mio)	t/mio)	PLM 1000	t/mio)	Rail t/mio)	t/mio)
France																
Ventimiglia	545	8,3	8,3	0,0	567	8,6	8,6	0,0	794	12,0	12,0	0,0	812	12,3	12,3	0,0
Mont-Cenis	36	0,4	0,4		38	0,4	0,4		4	0,0	0,0		8	0,1	0,1	
Fréjus			3,1				2,7	2,7			1,1	1,1			0,5	0,5
Mont-Blanc	453	8,2	8,2		452	8,2	8,2		227	3,5	3,5		185	2,4	2,4	
									112	1,7	1,7		185	2,8	2,8	

Trafic transit route Vintimille : + 48 %
En 2000 : 8,3 Mt, en 2005 : 12,3 Mt

Trafic transit fer Mont Cenis : - 83 %
En 2000 : 3,1 Mt, en 2005 : 0,5 Mt

Trafic transit route Fréjus+Mont Blanc : -36 %
En 2000 : 8,2 Mt, en 2005 : 5,2 Mt

4

..... QUE S'EST-IL PASSE DEPUIS 10 ANS ?

31.08.06

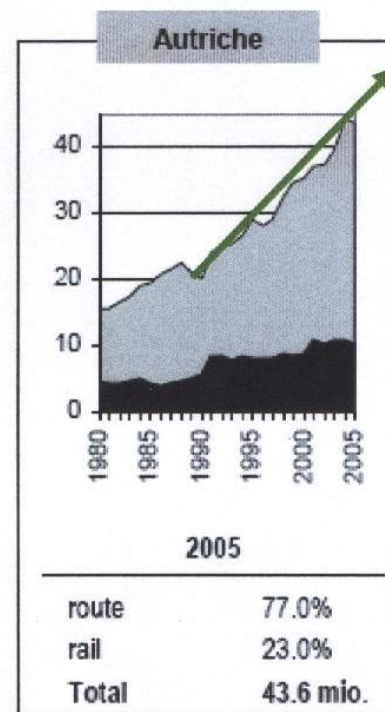
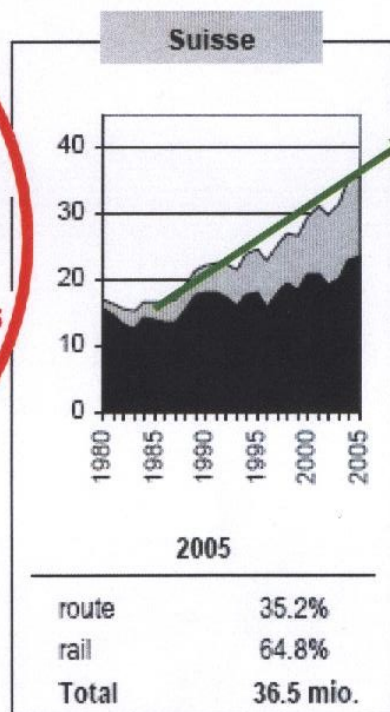
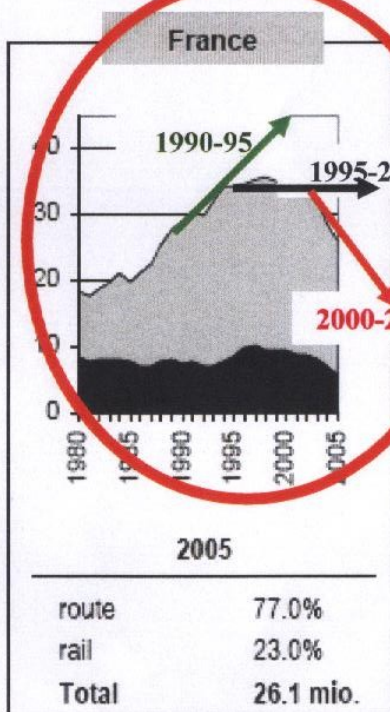
(4)

Alpinfo 2005

Trafic marchandises à travers les Alpes par route et par rail

Trafic marchandises à travers les Alpes 1980-2005

Mont-Cenis / Fréjus - Brenner mio de tonnes nettes / an



Légende:

route

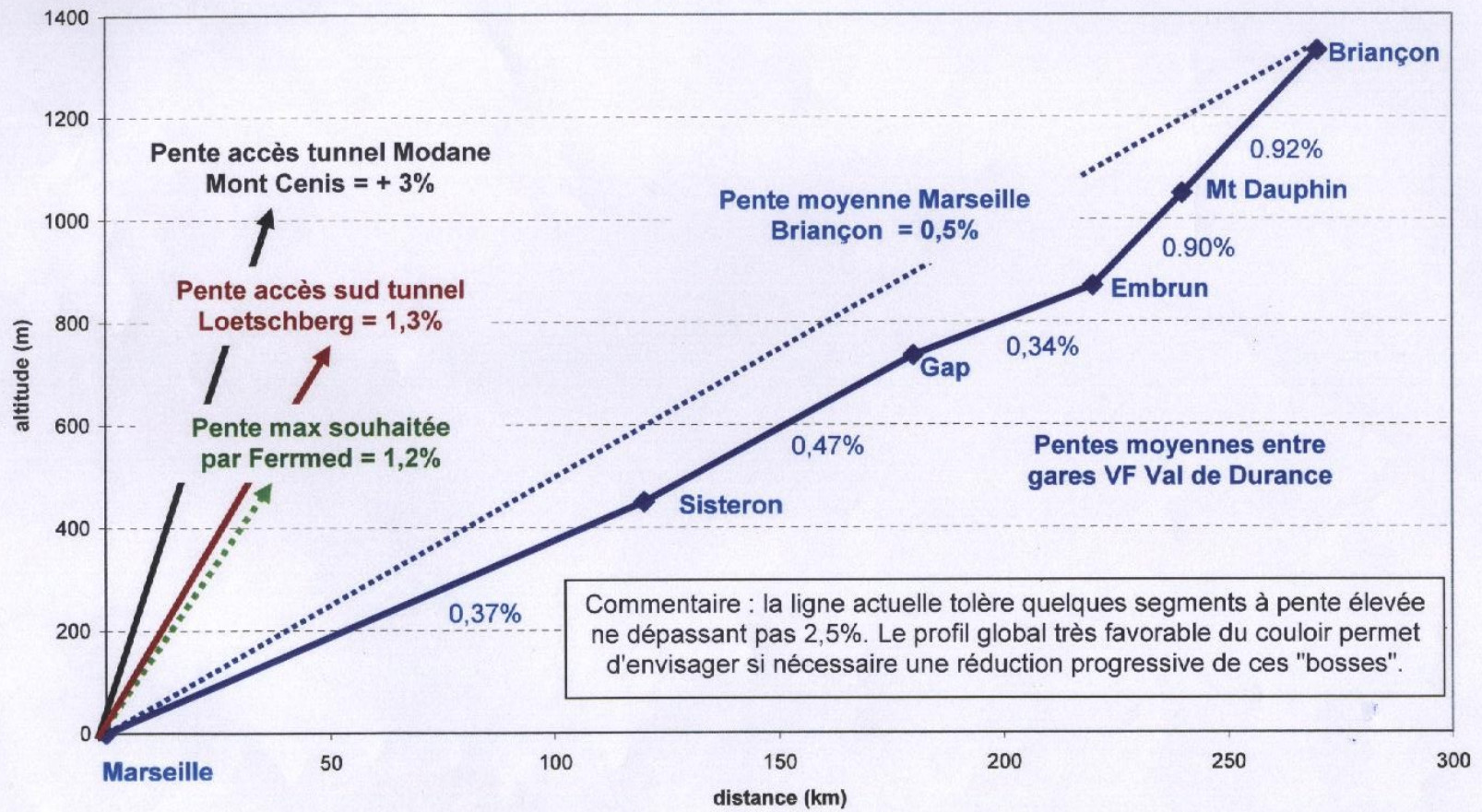
rail, y compris transport combiné

ALAS
DIZNE

5

5

Voie ferrée du Val de Durance - Pentas



ALAS
DIGNÉ



« Le tunnel ferroviaire de Montgenèvre essentiel aux échanges euro-méditerranéens »

MERCEDES BRESSO, DÉPUTÉE EUROPÉENNE POUR LE NORD-OUEST DE L'ITALIE :
PIÉMONT, VAL D'AOSTE, LIGURIE, LOMBARDIE

20 kilomètres séparent aujourd'hui Briançon et Oulx en Italie. De part et d'autre de la frontière, élus et acteurs socio-professionnels s'engagent pour la réalisation du tunnel de Montgenèvre attendu depuis des décennies.

Quels sont, selon vous, les principaux enjeux liés à la réalisation du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre ?

À mon avis, ce tunnel est essentiel pour plusieurs raisons majeures : l'efficacité de la ligne grande vitesse Turin-Lyon, le développement des ports de la Méditerranée et les relations commerciales et économiques avec les villes du sud de la France que Turin, le Piémont mais aussi la Ligurie soutiennent et renforcent depuis le XIX^e siècle. Pour ces raisons, je me suis engagée et m'engagerai encore fortement auprès du Parlement européen pour l'aboutissement de ce projet. Il y a quelques temps, aux côtés de Michel Vauzelle, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, je m'étais engagée à faire inscrire le projet parmi les chantiers prioritaires soutenus par les instances européennes. Cette proposition a été rejetée à six voix près. Aujourd'hui, toujours avec le soutien de Michel Vauzelle et celui de l'ensemble des représentants des collectivités territoriales françaises et italiennes, nous présenterons à nouveau le projet au nouveau commissaire européen aux transports : le Français Jacques Barrot. Un entretien préalablement prévu a été retardé en raison des événements liés à l'investiture de la Commission Barroso. Mais le sujet reste à l'ordre du jour, tant il fait partie de nos priorités.

Quels sont les principaux obstacles à cette réalisation ?

Les obstacles sont encore nombreux. Nous sommes à peine au début du chemin que nous nous devons de parcourir tous ensemble. Aujourd'hui, les gouvernements montrent des signes d'intérêt, autrefois inexistant. En Italie, le tunnel de Montgenèvre avait été pris en considération par le ministre des Transports Claudio Burlando de 1996 à 1998, puis l'intérêt retomba. Le regain d'intérêt



Députée européenne depuis Juin 2004, Mercedes Bresso a présidé la province de Turin de 1998 à 2004. Elle est professeur d'économie, spécialiste des questions environnementales.

deux gouvernements de se rapprocher sur cette question. Je pense d'ailleurs que les Français devraient faire le premier pas en ce sens, car ils montrent un intérêt encore plus fort. La question doit être mise à l'ordre du jour de la première rencontre bilatérale entre la France et l'Italie. De mon côté, en tant que parlementaire européenne, je me suis engagée à faire tout ce qui est en mon pouvoir pour saisir la Commission sur cette question.

Quels seront les effets positifs de la réalisation du tunnel pour les citoyens Italiens et français ?

La liaison ferroviaire du tunnel de Montgenèvre a, pour différentes raisons, une grande importance quant à l'avenir des régions concernées. On s'en rend d'ailleurs compte en constatant les efforts des collectivités de part et d'autre des Alpes. A tel point, que certains territoires jusqu'ici réservés ont aussi rallié la cause du projet. Si la France fait preuve d'un consensus politique, en Italie, la Région Piémont entretient encore une position ambiguë : la liaison ne semble

d'autres en revanche, à l'image de la Province de Cuneo ont bien compris l'enjeu de ce projet pour développer et renforcer les échanges avec le sud de la France, avec l'agglomération niçoise en particulier.

Ce projet respecte-t-il les attentes des habitants concernant l'environnement et le développement durable ?

Je crois que cette solution est idéale en matière d'écologie et de développement durable. En effet, la traversée de Montgenèvre connaît un trafic routier en constante progression : automobiles, camions, poids lourds... Ce problème doit être maintenant clairement affronté et résolu. La liaison ferroviaire permettrait de déplacer sur les trains un pourcentage considérable du transit commercial.

Nous parlons d'un site alpin admirable à l'environnement fragile qui nécessite une attention soutenue. La réalisation de la liaison répondrait à cet impératif.

Cette voie de communication pourra-t-

partenariats entre nos deux régions ?

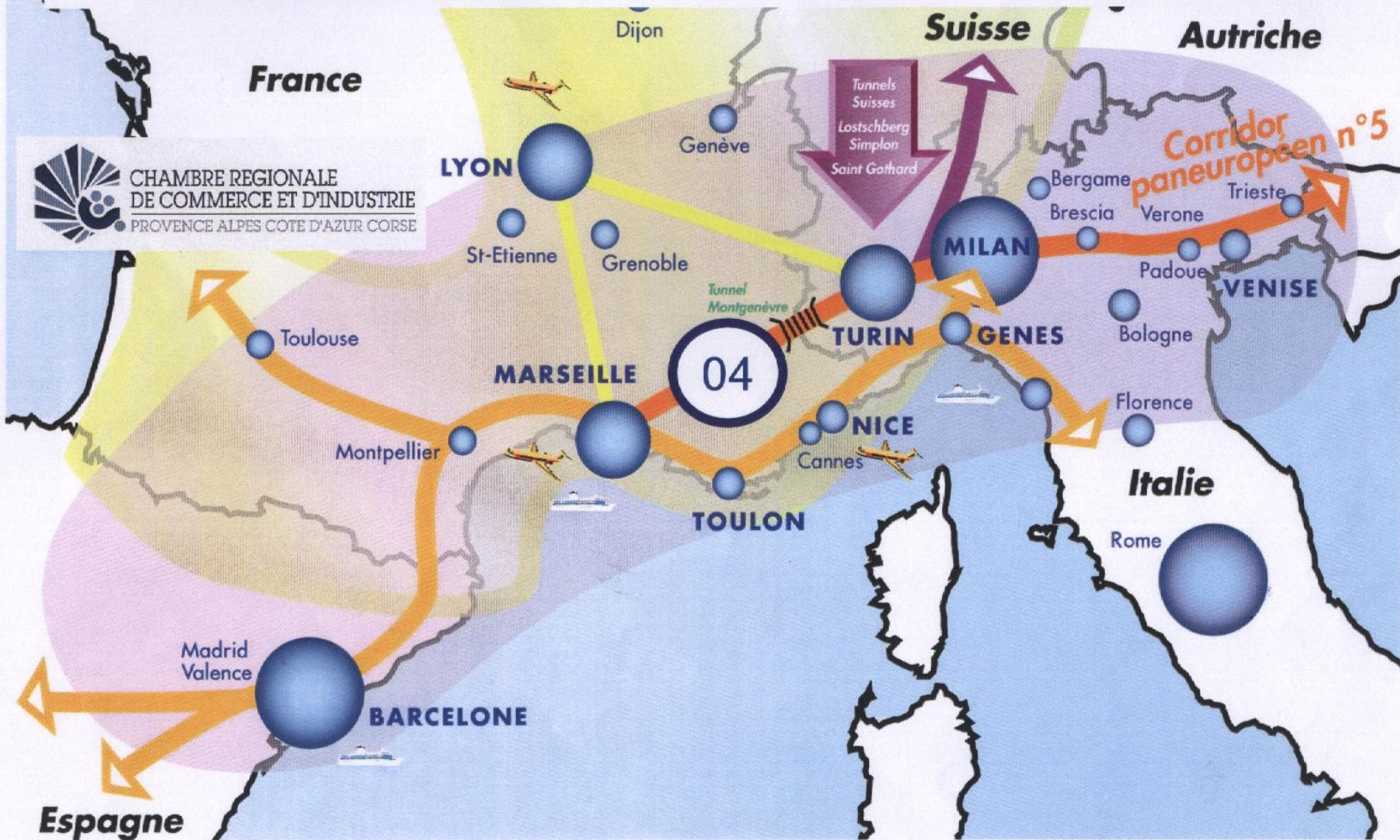
Je confirme que cette infrastructure est essentielle au développement de régions où les échanges ont, de tous temps, eu beaucoup d'importance. Justement, grâce au tunnel, des perspectives verraient le jour pour les échanges entre est et ouest, nord et sud de toute l'Europe.

Cette évolution aurait comme conséquence de valoriser fortement l'économie européenne avec des retombées aussi pour les ports méditerranéens. En fait, le tunnel de Montgenèvre simplifierait sur une grande échelle le lien avec l'axe Lyon-Turin de tout le trafic en provenance du sud de la France et aussi de la péninsule ibérique, tout en renforçant les liaisons vers le nord et l'est de l'Europe.

Cette ligne ferroviaire normale, sans grande vitesse, rétablira le lien historique entre les vallées de la Susa et de la Durance. Au-delà du renforcement de la fréquentation de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin à un coût plutôt raisonnable, elle peut aussi faire office de ligne « d'appoint » dans le cas où la ligne principale doit pour une raison ou une autre demeurer

7

En conclusion, l'enjeu stratégique du désenclavement ferroviaire du Val de Durance et des Alpes de Haute Provence signifie concrètement que demain, Manosque, gare TGV, peut être, sans aucune rupture de charge, à 3 h de Barcelone et Milan, 3h30 de Paris, 4 h de Venise et 4h30 de Munich



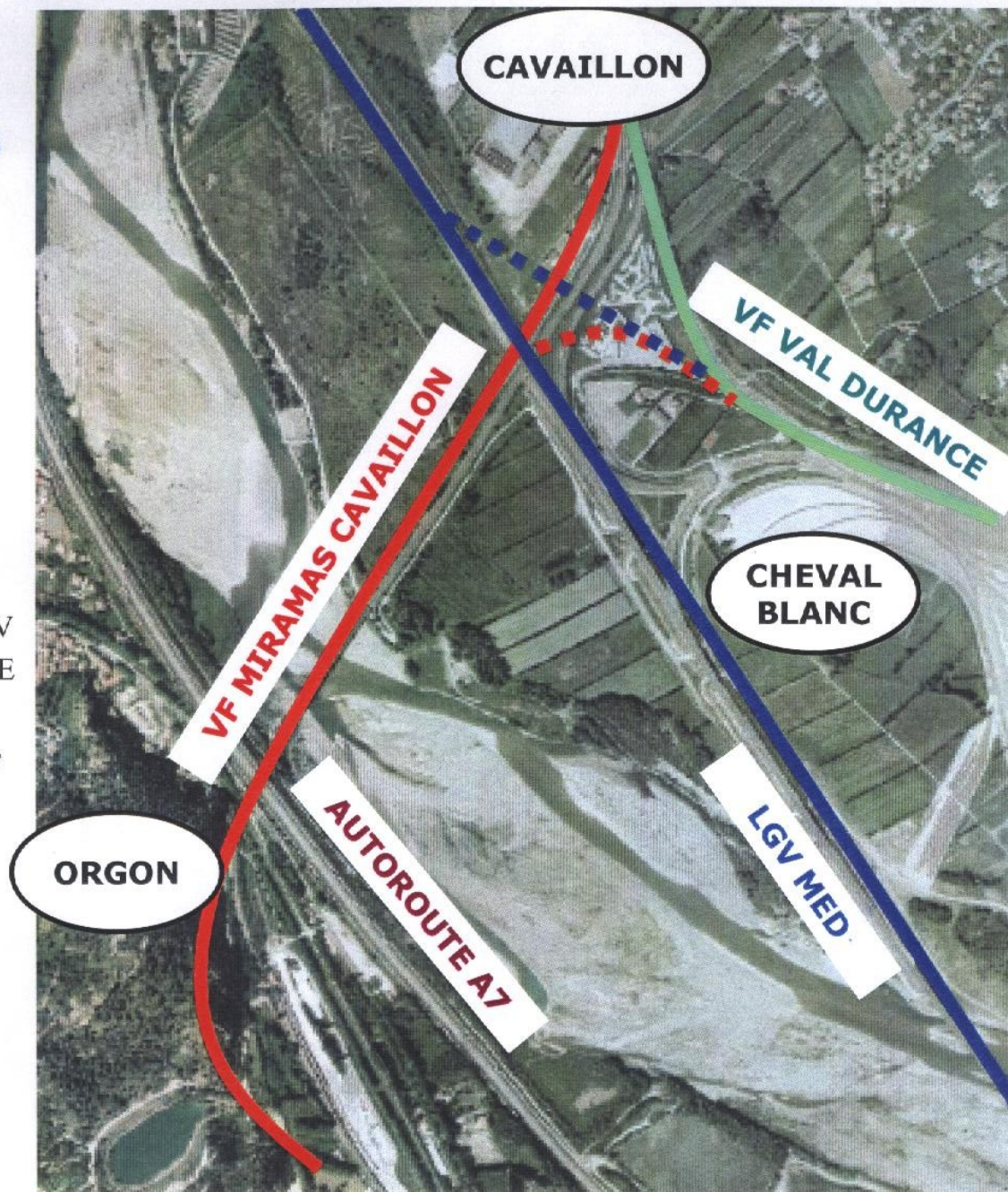
ALAS
D'IGNE

LES ENTREES ET SORTIES FERROVIAIRES SUD DU VAL DE DURANCE: TER ET FRET

IMPORTANT DU SITE DE CAVAILLON SUD - CHEVAL BLANC

- - - - INTERCONNEXION LGV
MED AVEC VF VAL DE DURANCE

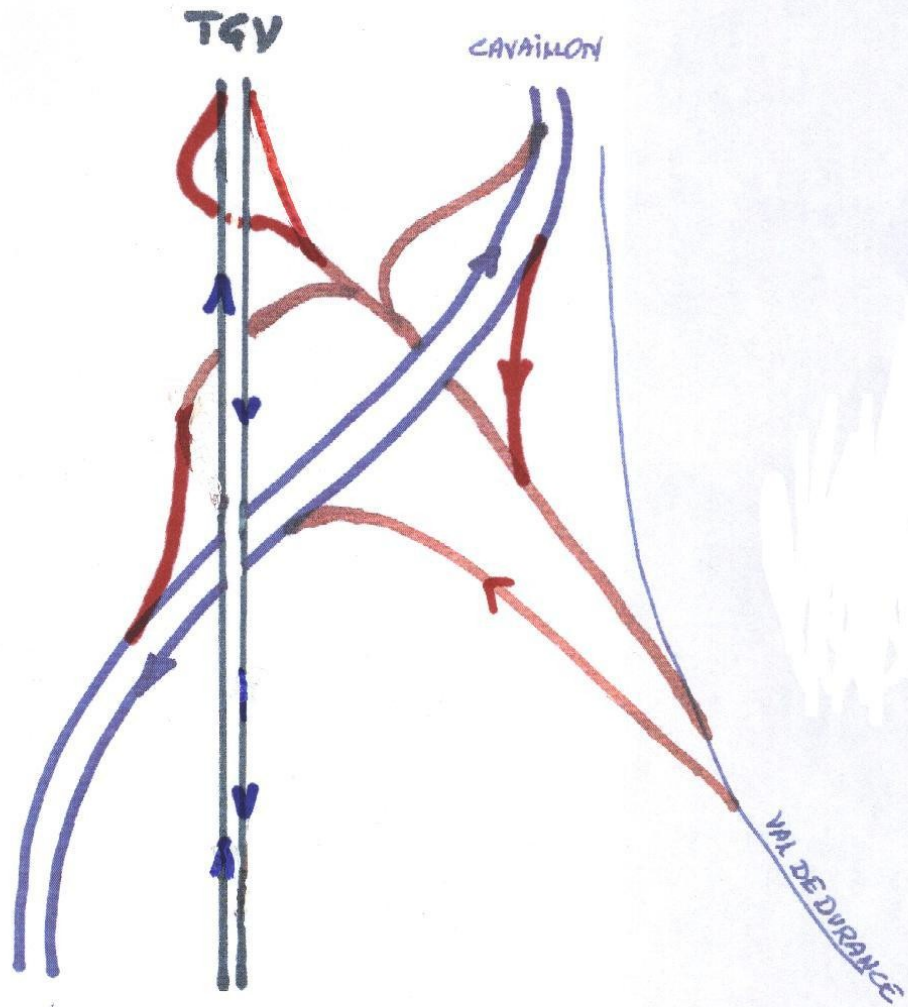
- - - - INTERCONNEXION VF
MIRAMAS AVEC VF VAL DE
DURANCE



ALAS
DIGNÉ

8 bis

RACCORDEMENT VAL DE DURANCE TGV

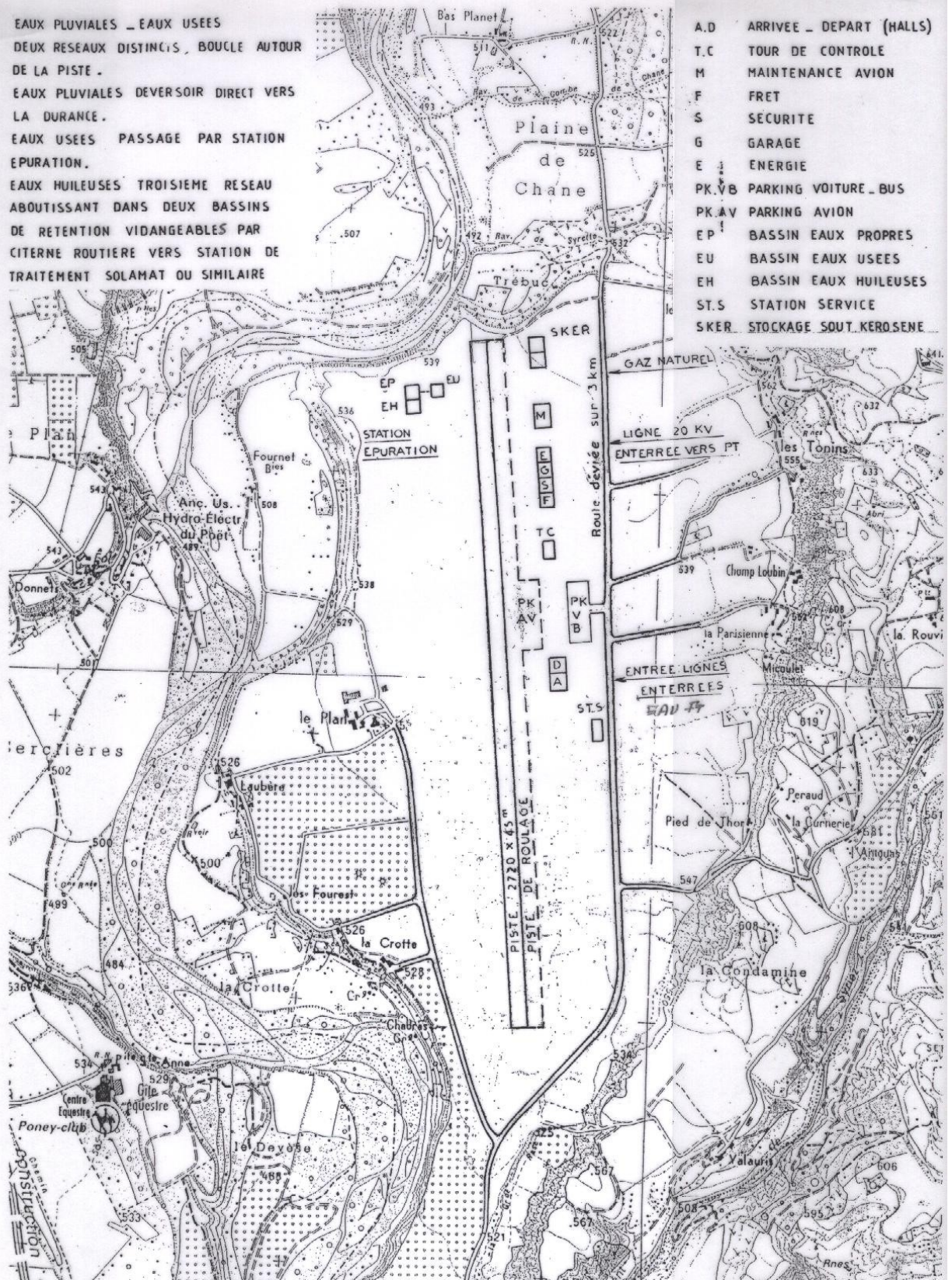


2 PASSAGES INFÉRIEURS

(1 passage = 559.882 €)

EAUX PLUVIALES - EAUX USEES
 DEUX RESEAUX DISTINCTS, BOUCLE ATOUR
 DE LA PISTE.
 EAUX PLUVIALES DEVERSOIR DIRECT VERS
 LA DURANCE.
 EAUX USEES PASSAGE PAR STATION
 EPURATION.
 EAUX HUILEUSES TROISIEME RESEAU
 ABOUTISSANT DANS DEUX BASSINS
 DE RETENTION VIDANGEABLES PAR
 CITERNE ROUTIERE VERS STATION DE
 TRAITEMENT SOLAMAT OU SIMILAIRE

- A.D ARRIVEE - DEPART (HALLS)
- T.C TOUR DE CONTROLE
- M MAINTENANCE AVION
- F FRET
- S SECURITE
- G GARAGE
- E ENERGIE
- PK.VB PARKING VOITURE - BUS
- PK.AV PARKING AVION
- EP BASSIN EAUX PROPRES
- EU BASSIN EAUX USEES
- EH BASSIN EAUX HUILEUSES
- ST.S STATION SERVICE
- SKER STOCKAGE SOUT.KEROSENE





POINT À ALAS ANNEXE

(<http://www.bing.com/maps?cp=44.06430098391371~6.004123580936009&hl=15&style=a&FORM=BMLOGO>)

© 2018 DigitalGlobe, © 2018 HERE, © 2018 Microsoft Corporation

25/4/18

657

2/

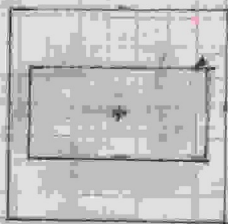
SUITE ANNEXE A ALASLOCOMOTRICE POUR DIGNÉ STAYIZAN

① MUR ANTI BLEVE

BLEVE = boiling liquid expanding vapor explosion



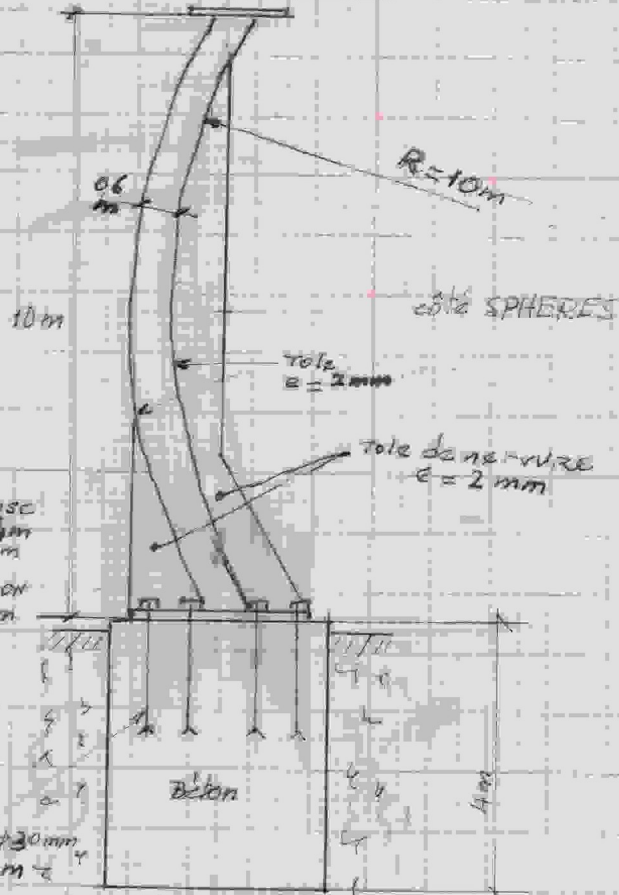
SECTION 2x2 M ASSIS
10m



MASSIF BETON
3,6 x 3,6
h = 4 m

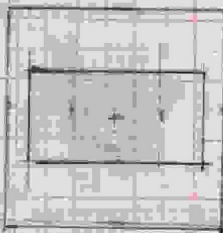
Toile embase
36 x 1,4 m
e = 30 mm
14 TRAVES
DE DILATION
Ø = 33 mm

14 TRAVES Ø 30 mm
l = 2,1 m

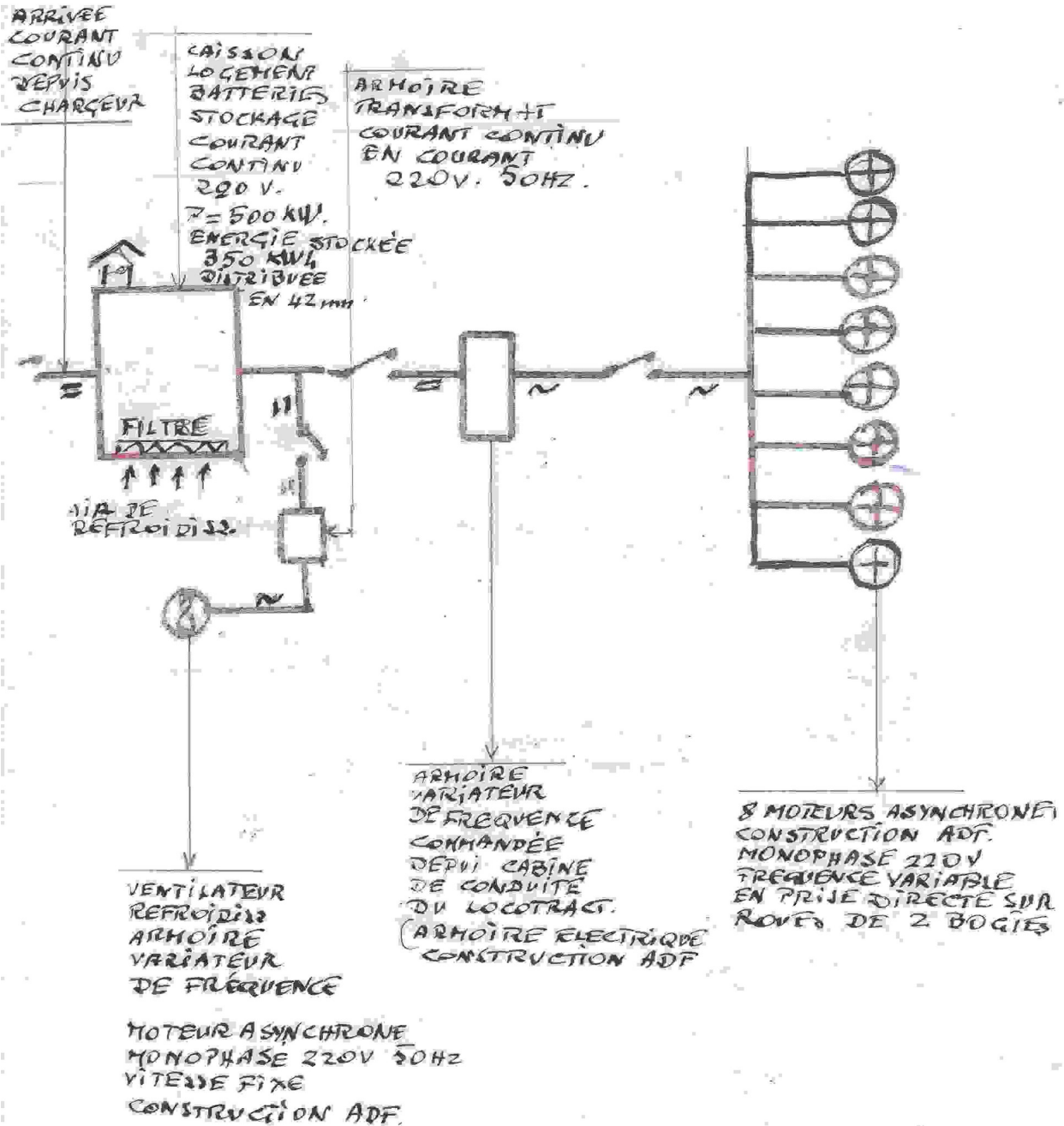


SCHEMA DU MUR ANTI BLEVE
SUR 100 m.

AVEC UN SUPPORT DE
11 MASSIFS BETON
TOUT LES 10 m.



LOCOTRACTEUR
ENERGIE : BATTERIE
COURANT
CONTINU,
POUR 42 MM.



SCHEMA ELECTRIQUE
 LOCOTRACTEUR POUR
 TRAVERSEE USINE A RUENNA
 1/5148 L. MAZZELLA ALAS