

EXTRAIT
**DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

**DELIBERATION N° 27/ 2005
- PROJET de L.G.V. "PACA"
- - Contribution au Débat Public -**

Nombre de Conseillers :

En exercice	11	L'An Deux Mil Cinq
Présents	10	Le Vendredi Premier Juillet
Représenté :	00	
Votants	10	

Le Conseil Municipal de la Commune de CHATEAUNEUF-VAL-SAINT-DONAT, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la Présidence de
Monsieur Michel FLAMEN D'ASSIGNY, Maire

Date de convocation du Conseil Municipal: 23 Juin 2005

Présents : Isabelle CROS, Jean-Luc DISDIER, Isabelle FERRIERE, Michel FLAMEN D'ASSIGNY, Isabelle GUIOT-PIN, Jean-Luc LEGER, Raoul MARTINET, Alain MOURANCHON, Yvan ROUIT, Armand VIANO,

Excusé : José AVELLAN

Secrétaire de Séance : Jean-Luc DISDIER

Monsieur le Maire donne lecture aux membres du Conseil Municipal du courrier émanant de Monsieur Daniel SPAGNOU, Président de l'Association des Maires des Alpes de Haute Provence, concernant le projet de Ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) sur la Région P.A.CA et propose la délibération suivante :

Les Alpes du Sud en général, les Alpes de Haute Provence en particulier souffrent d'un enclavement persistant qui entrave leur développement économique. L'absence de connexion autoroutière efficace entre les villes préfectorales et le réseau autoroutier national d'une part et d'autre part, les vicissitudes affectant la poursuite de l'A51, pour l'heure, n'assure pas la liaison avec Grenoble et au-delà avec la Région Rhône Alpes, attestent de cette préoccupante réalité.

Le déficit en matière d'équipements de transport, ferré et routier notamment, qui caractérise nos deux départements alpins 04 et 05, obère leurs perspectives de croissance en ne mettant pas les acteurs institutionnels en situation d'exploiter le dynamisme de leur tissu commercial et productif. Les atouts majeurs que recèlent nos territoires dans le secteur touristique ne peuvent être pour les mêmes raisons, promus comme il conviendrait.

Dès lors, il est fondamental que le cadre du processus de réflexion, préluant à la définition du tracé qu'empruntera l'infrastructure considérée, notre commune se mobilise au titre du débat public, pour obtenir que cette nouvelle ligne TGV irrigue dans des conditions satisfaisantes nos territoires alpins et, participe ce faisant à l'aménagement de l'intégralité de l'espace régional.

Quatre facteurs déterminant plaident en ce sens :

❖ L'Installation d'ITER à Cadarache :

La décision des autorités politiques compétentes d'implanter au sein du C.E.A. situé à Cadarache le projet ITER, va avoir pour effet direct de conforter substantiellement le capital économique et démographique des Alpes de Haute Provence.

Au plan de l'emploi :

- ✓ 500 emplois directs en phase de construction (équipe ITER)
- ✓ 1.000 en phase d'exploitation (600 équipes ITER + 400 collaborateurs en mission)
- ✓ 3.000 emplois indirects créés en France pour la construction, dont 1.400 en PACA
- ✓ 3.250 emplois indirects créés pour l'exploitation d'ITER, dont 2.400 en PACA.

Au plan économique :

Le chiffre d'affaires généré équivaut à 1,8 milliard d'euros en France en phase de construction, dont 1 milliard d'euros en PACA ;

Au plan éducatif et culturel :

La création à Manosque d'une école internationale en accompagnement de la mise en œuvre du programme scientifique ITER, participera au rayonnement du département.

❖ ***Le coût d'un milliard d'euros au minimum par rapport à la solution Sud :***

L'écart de coût attaché respectivement à l'option que nous préconisons d'adopter, en l'occurrence le tracé Nord et, aux tracés alternatifs, doit être pris en considération, s'agissant des fonds publics qui doivent être gérés avec rigueur et mesure. En effet, un milliard d'euros sont en jeu à ce titre.

❖ ***Le temps de parcours entre Paris et Nice***

De 3 H 30 pour le tracé Nord contre 4 H 05 pour le tracé Sud. La solution Nord étant défendue par les Alpes Maritimes, afin de rendre le futur T.G.V. concurrentiel de l'avion de plus en plus saturé sur l'aéroport Nice - Côte d'Azur.

❖ ***Le projet d'aménager et de moderniser, en mesure d'accompagnement à la L.G.V., la ligne du Val de Durance***

Qui pourrait être raccordée et qu'il conviendrait d'électrifier et de doubler par endroits, pour y faire circuler des T.G.V. ou des R.E.R. avec des temps de trajets nettement améliorés.

D'autre part, le tourisme et le thermalisme qui constituent deux éléments moteurs du modèle économique des Alpes du Sud, bénéficieraient d'un formidable élan si la L.G.V. était conçue selon un scénario qui prenne en compte la desserte des départements alpins.

Enfin, l'activité industrielle ne peut que tirer avantage du branchement des Alpes du Sud sur le réseau ferré national.

NOUS PROPOSONS LA SOLUTION TECHNIQUE SUIVANTE :

Connecter la ligne alpine au réseau L.G.V. existant à Cavaillon, qui constitue le point de croisement idoine, au lieu-dit le Cheval Blanc. La mise en œuvre de ce schéma doit s'accompagner de l'électrification des lignes ferrées assurant la desserte des départements alpins (04 et 05), leur doublement par endroit et d'une gare "ITER", qui améliorera la desserte des départements alpins, du nord des Bouches-du-Rhône et du var et du Sud du Vaucluse.

Où cet exposé et,
Après en avoir délibéré,
Le Conseil Municipal,
A l'Unanimité,

ADOPTE la présente motion

Fait et délibéré à CHATEAUNEUF-VAL-SAINT-DONAT les jours mois et an que dessus.

LE MAIRE
Michel
FLAMEN D'ASSIGNY

