



REPUBLIQUE FRANCAISE

MAIRIE de LE BRUSQUET

DEPARTEMENT DES ALPES DE HAUTE PROVENCE

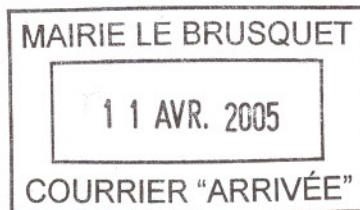
Jean-Yves ROUX

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du : 29 MARS 2005

Nombre de conseillers :

En exercice :	15
Présents :	12
Excusé représenté :	0
Excusés non représentés :	2
Absent :	1
Votants :	12



L'an deux mille cinq, le vingt-neuf du mois de Mars à dix-neuf heures, le Conseil Municipal de la commune de LE BRUSQUET, dûment convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Jean-Yves ROUX, Maire et Vice-Président du Conseil Général des A.H.P.

Présents : Mesdames CARTA-GANNE BONNAFOUX-JARDINO GENY
Messieurs ROUX DUBUS LEBRETON ALPHONSE HERNANDEZ
REINAUDO ROSSI SAPONE VALLAURI

Excusé(e)s n'ayant pas donné pouvoir : Madame MASSE et Monsieur SAINT-PE

Absent(e)s : Monsieur VERNET

Etait(aient) également présente(s) : Mesdames GORRAZ, SGS
DELONG, Secrétaire Administrative

Secrétaire de séance : Monsieur HERNANDEZ

000000

29 – 2005 : Projet de L.G.V « PACA » - contribution au débat public :

Le Conseil Municipal,

Après avoir entendu l'exposé du Maire,

.../...

EXPOSE DES MOTIFS :

Les Alpes du Sud en général et les Alpes de Haute-Provence en particulier souffrent d'un enclavement persistant qui entrave leur développement économique. L'absence de connexion autoroutière efficaces entre les villes préfectures et le réseau autoroutier national d'une part et d'autre part les vicissitudes affectant la poursuite de l'A 51 qui, 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-discussion, 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 déterminants plaident dans ce sens :

1/- 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 € en France en phase de construction dont 1 milliard € 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.

2/- Le coût inférieur 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.

3/ - Le temps de parcours entre Paris et Nice :

De 3 h 30 à 3 h 40 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 TGV concurrentiel de l'avion de plus en plus saturé sur l'aéroport Nice Côte d'Azur (cf. article ci-joint).

4/ - Le projet d'aménager et de moderniser, en mesure d'accompagnement à la LGV, 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 TGV ou des RER 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 endroits et d'une gare « ITER » qui améliorera la desserte des départements alpins, du nord des Bouches du Rhône et du Var et du sud Vaucluse.

DELIBERE

OUI CET EXPOSE ET APRES EN AVOIR DELIBERE,

Le Conseil Municipal,

A l'unanimité



A la majorité

Contre

Abstention

ADOpte LA PRESENTE MOTION.

Et ont, les membres présents, signés au Registre,



Jean-Yves ROUX

Maire Vice-Président
du Conseil Général des AHP
Président de la C.C.H.B.