

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE VILLENEUVE

SEANCE ORDINAIRE DU 21 JUIN 2005

Membres du
Conseil : 22

Présents : 15

Pouvoirs : 2

Date de
Convocation :
14/06/2005

Objet de la
délibération :

L'an deux mille cinq et le vingt et un juin, 21 heures, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la Loi dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Monsieur ECHALON Jacques, Maire.

Présents : Mmes DI BERNARDO - DUCROUX - LEFEBVRE -LEONARD - TRABUCHET.

Mrs BALDASSARI - BARBIE - BESTAGNE - FAUDRIN - FICKO - GAUTHE - GIRAUD - LAMARQUE - TROUVE.

Absents : Mr ORTA

Absents excusés : Mmes MABBUT - MANFREDI - MONTEIL - M. TAVAN.

Pouvoirs : Mme PELTIER à Mme TRABUCHET

Mme BRUSAT à Mr BESTAGNE

Secrétaire de séance : Mr TROUVE Fabrice

L.G.V. PACA - CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC

Monsieur le Maire expose que :

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 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 qui, pour l'heure, n'assure pas la liaison avec Grenoble et au-delà avec la région Rhône Alpes, attestent de cette préoccupante réalité.

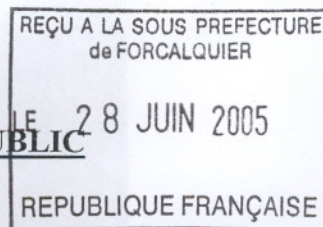
Le déficit en matière d'équipement de transport, ferré et routier notamment, qui caractérise nos deux départements alpins 04 et 05, obère leurs perspectives de croissance et ne mettant pas les acteurs institutionnels en situation d'exploiter le dynamisme de leur tissu commercial et productif. Les atouts 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 de 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 les 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)
- 1000 en phase d'exploitation (600 équipe ITER + 400 collaborateurs en mission)
- 3000 emplois indirects créés en France pour la construction dont 1 400 en PACA
- 3250 emplois indirects créés pour l'exploitation d'ITER dont 2400 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'une 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.

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 LGV 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 LGV 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.

OUI CET EXPOSE ET APRES EN AVOIR DELIBERE



Le Conseil Municipal à la majorité

ADOPTE la présente motion.

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus

Pour copie conforme

Le Maire,



J. ECHALON

Acte rendu exécutoire après
dépôt en S/Préfecture le 28 JUIN 2005
et publication du 28 JUIN 2005