

PREFECTURE DES HAUTES-ALPES
ARRIVEE
4 MAI 2005
Bureau du Courrier N°2

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LARAGNAIS

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

MEMBRES DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE :
EN EXERCICE : 16
PRESENTS : 16
VOTANTS : 16 pour
SECRETAIRE DE SEANCE : Patricia MORHET RICHAUD
AFFICHE LE : 06/05/05

SEANCE DU 29 AVRIL 2005

Le vingt neuf avril deux mille cinq, à dix huit heures, le Conseil de Communauté dûment convoqué le 14 avril 2005 s'est réuni en session ordinaire au lieu habituel de ses séances sous la présidence de Mme Henriette MARTINEZ, Présidente de la CCL.

Membres présents : tous les membres en exercice

Absents excusés : Christian DECORY représenté par son suppléant André GERVASONI

ORDRE DU JOUR : Projet de ligne à grande vitesse PACA / Contribution au débat public

Exposé des motifs :

Les Alpes du Sud souffrent d'un enclavement persistant qui entravent leur développement économique. Les Hautes-Alpes constituent le département le plus enclavé de France, le seul classé en niveau 4 par la DATAR. L'inachèvement de l'A.51 qui, pour l'heure, n'assure pas la liaison avec Grenoble et au delà avec la Région Rhône-Alpes, atteste de cette préoccupante réalité.

Le déficit en matière d'équipements de transport, ferré et routier notamment, qui caractérise les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute-Provence, 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, dans le cadre du processus de réflexion-discussion préluant à la définition du tracé qu'empruntera la ligne à grande vitesse PACA, notre Communauté de Communes qui représente 7 communes (Eyguians, Laragne Montéglin - 4^{ème} ville du Département 05, Lazer, le Poët, Monétier Allemont, Upaix et Ventavon) soit 5.700 habitants, 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.

Plusieurs facteurs déterminant plaident dans ce sens :

1) L'installation d'ITER à Cadarache

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

Au plan de l'emploi :

- 500 emplois directs en phase de construction (équipe ITER)
- 1.000 emplois directs en phase d'exploitation (600 pour l'équipe ITER + 400 collaborateur 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.

- 2) Le coût de la solution Nord inférieur d'un milliard d'euros au minimum par rapport à la solution Sud

L'écart du 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 de 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

Ce temps de parcours est de 3H30 à 3H40 pour le tracé Nord contre 4H05 pour le tracé Sud. La solution Nord est 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 jusqu'à Sisteron.

Cette ligne pourrait être raccordée et il conviendrait de l'électrifier et de la doubler par endroit pour y faire circuler des TGV ou des RER avec des temps de trajets nettement améliorés.

D'autre part, le tourisme qui constitue un élément moteur du modèle économique haut-alpin bénéficierait 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 idéal, 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.

Ainsi fait et délibéré le jour, mois, an que dessus.

Pour copie conforme.

La Présidente **LAURE MARTINEZ**

