

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT
ALPES DE HAUTE PROVENCEEXTRAIT DU REGISTRE DE
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE CURFLREPUBLIQUE FRANCAISE
RECU A LA SOUS-PREF
DE FORCALQUIER LE000003
2004.05 10:34Nombre de Membres:

Afférents au Conseil Municipal: 9

En exercice: 8

Qui ont pris part à la délibération : 5

Séance du 1 Avril 2005

Date de la convocation:

26.03.2005

DAB

L'an deux mille cinq et le 1 Avril à 20 heures 30 , 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 Mme FERRARI

Présents: Mmes HUG, FERRARI,
Mrs PECQUEUX, ROBIAL, COTTON

Mr ROBIAL est élu secrétaire

Objet :Projet de L.G.V « PACA »-contribution au débat public

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 connexions autoroutières efficaces entre les villes préfectorales et le réseau autoroutier national d'une part et d'autre part les vicissitudes affectant la poursuite de l'AS 1 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:

○ 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 équipe 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 oeuvre du programme scientifique ITER, participera au rayonnement du département.

O 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.

• 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).

O 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 idéal, au lieu-dit le Cheval Blanc. La mise en oeuvre 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.