

DEPARTEMENT
DES ALPES
DE HAUTE PROVENCE

(Loi du 5 Avril 1884 - Art. 56)

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Sous-Préfecture de Castellane le

04 AVR 2005

COMMUNE DE THORAME BASSE

ARRONDISSEMENT
DE CASTELLANE

EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS du CONSEIL MUNICIPAL

-----000-----
Date de Publication

SEANCE DU 30 MARS 2005

Membres en exercice : Francis PEYRON, Philippe CHAILAN,
Caroline CHAILLAN, Claude MARGAILLAN, Yvette MIGUEL,
Jean-Luc PAGLIA, Julie PAGLIA, Jean-Pierre BOYER, Henri
COTTA, Jean KINTS, Jacques LEONI

*Présents : Les membres en exercice à l'exception de
PAGLIA Julie a donné pouvoir à M. KINTS Jean , PAGLIA Jean-Luc a donné
pouvoir à M. CHAILAN Philippe*

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

L'an deux mille cinq et le trente mars

à vingt et une heures

*Le Conseil 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, Jean KINTS, Maire.*

Exposés 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 préfectorales 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 oeuvre 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.

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 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.

OUI CET EXPOSE ET APRES EN AVOIR DELIBERE,

Le Conseil Municipal,

Par 10 voix pour 0 voix contre 0

ADOPTE la présente motion.

Copie certifiée conforme,
Fait à Thorame-Basse, le 31 mars 2005
Le Maire,
J. KINTS

