

VILLE DE DIGNE-LES-BAINS



Alpes de Haute Provence

Année 2005  
Séance du 9 juin

Service Développement

N°02

Objet :

PROJET DE LGV PACA  
Contribution au débat public  
MOTION

L'an deux mille cinq et le 9 du mois de juin à 18 heures, le Conseil Municipal de la Ville de Digne-les-Bains, régulièrement convoqué le 30 du mois de mai s'est réuni à l'Hôtel de Ville, sous la présidence de Monsieur Serge GLOAGUEN, Maire.

**Conseillers présents : 23**

ALPHAND Alain - WALGENWITZ Bernard - ROUS Jacques - PEYSSON Marc - HOLTE Hanne - ANFOSSI Edouard - GLOAGUEN Serge - MASSETTE René - VOLLAIRE-FINE Nadine - CARBUCCIA Henri - DI BENEDETTO Franck - BESINET Claire - DE MICHIEL Marie-Christine - RIVIÈRE BONNEFOY Cécile - MOLLET Franck - VITI BERTIN Florence - PHILIPP Agnès - BLANC Marie Clothilde - MOULARD Jean-Claude - STASIO Gabrielle - BRÉMOND Christian - MALLET Joëlle - BERROD Philippe.

Est nommé secrétaire de séance :  
BRÉMOND Christian

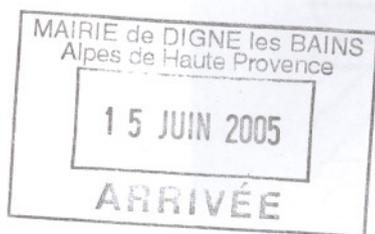
**Étaient représentés : 10**

REYMOND Yves par Serge GLOAGUEN  
BLANCHON Florence par Bernard WALGENWITZ  
COULOMB Jean-Philippe par Marc PEYSSON jusqu'à 19h25  
ARNAUD Michèle par Cécile RIVIÈRE BONNEFOY  
TAVERNIER Sonia par Alain ALPHAND  
FARINOTTI Gérard par Gabrielle STASIO  
BEAUMEYER Brigitte par Jean-Claude MOULARD  
MASCHIO TRAVERSA Myriam par Christian BRÉMOND  
DE MICHIEL Marie-Christine par Jacques ROUS de 18h40 à 21h15  
HOLTE Hanne par Franck DI BÉNÉDETTO à 19h40

**Étaient absents : 2**

DAVIOT Jean  
BERKANE Amel

\*\*\*\*\*



Serge GLOAGUEN, rapporteur, expose ce qui suit :

Le Val de Durance , les Alpes de Haute-Provence constituent un authentique réservoir d'espaces préservés à proximité immédiate des grands centres urbains où la pression exercée sur le foncier et l'immobilier représente un obstacle tant à l'implantation de nouvelles entreprises qu'au développement du tissu existant. Dans ces conditions, les territoires alpins ont naturellement vocation à accueillir le contingent d'industriels et d'actifs aspirant à s'établir dans le sud-est de la France; or, pour l'heure, la spéculation à l'œuvre sur la bande littorale et les métropoles représente un frein rédhibitoire à la concrétisation de leur projet.

Dans le cadre d'une politique régionale dynamique de croissance, les départements alpins ont un rôle fondamental à assumer, eu égard à leurs disponibilités spatiales, assorties au surplus d'une qualité de vie apte à

convaincre d'éventuels investisseurs.

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.

Dés 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 :

- 5 00 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 d' € en France, en phase de construction dont 1 milliard d' € 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.

### 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 1 milliard d' € sont en jeu à ce titre.

## Le temps de parcours entre Paris et Nice:

De 3h30 à 3h40 pour le tracé Nord contre 4h05 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

## 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 (Alpes-de-Haute-Provence et Hautes Alpes), 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.

En outre, la Ville de Digne-les-Bains souffre indéniablement d'un manque de desserte ferroviaire qui pourrait lui être utile pour son désenclavement et son développement.

C'est pourquoi, les élus dignois :

Poursuivent leur engagement et leur lutte auprès du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, nouvelle Autorité Organisatrice des Transports du Chemin de Fer de Provence, pour une modernisation des équipements et des infrastructures de cette ligne ;

Souhaitent voir réouvrir la ligne de chemins de fer Digne - Saint Auban (fermée en 1991) afin de réaliser un bouclage complet des lignes ferroviaires desservant à la fois la Côte d'Azur via Nice mais aussi Marseille ou Grenoble via la vallée de la Durance.

Le Conseil Municipal, entendu l'exposé qui précède,  
après en avoir délibéré

À L'UNANIMITÉ des Membres présents moins deux voix contre,

Et ont signé au Registre les membres présents  
Pour extrait conforme  
Le Maire de DIGNE-LES-BAINS  
*Pour le Maire empêché,  
l'Adjoint délégué*



ACTE  
Notifié à Monsieur le Préfet le 14/6/05  
Reçu et publié le 15/6/05  
Certifié exécutoire  
Pour le Maire empêché  
L'Adjoint délégué

