

Commune d'ESPARRON DE VERDON  
Alpes de Haute Provence

Nombre de Conseillers  
en exercice : 10  
présents 9  
votants 9

05/48

EXTRAIT DU REGISTRE DES  
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
19 avril 2005

Date de convocation du conseil municipal  
le 12/04/2005

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

L'an deux mil cinq et le dix neuf avril à vingt  
heures trente, le conseil municipal, dûment  
convoqué s'est réuni en session ordinaire, au lieu  
habituel de ses séances, sous la présidence de  
Monsieur MATHERON Stanis.

05/48

Etaient présents : MM BURLE Gérard, BURLE  
Guy, FAURE Jacques, MATHERON Sébastien,  
PELEGRIN Gilbert, TEILLET Jacques.  
Mmes ARNOUX Auréa, BOUIS Michèle

Absente Excusée: Mme FERAUD Nicole.

M BURLE Gérard a été nommé secrétaire de séance

ESPOSE 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'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'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 qui 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 un 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 et accompagnement de la mise en œuvre du programme scientifique ITER, participera au rayonnement du département.

- 2) **le coût inférieur d'un milliard d'€uros 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'€uros 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 (cf. article ci-joint).

- 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 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.

Où cet exposé et après en avoir délibéré, le conseil municipal à l'unanimité

**ADOPTE** la présente motion.

Ainsi fait et délibéré  
Les jours mois et an que dessus  
POUR COPIE CONFORME  
LE MAIRE

