

Ville de Manosque

**Conseil Municipal**

Objet : MOTION PROJET DE LGV  
(ligne grande vitesse) « PACA »  
CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC

Date d'affichage : 06 MAI 2005  
N° 05.04.21

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**  
**du Conseil Municipal de la Ville de**  
**MANOSQUE**

Le 28 avril 2005, à 18 heures 30, le Conseil Municipal de la Ville de Manosque, dûment convoqué par lettres individuelles, en date du 21 avril 2005, s'est assemblé en session ordinaire, sous la présidence de Monsieur Bernard JEANMET-PERALTA, Maire, dans la salle ordinaire de ses séances, en l'Hôtel de Ville, dont les portes étaient restées ouvertes au public.

**PRESENTS** : M. ANTIQ, Mme ALUNNO, M. AUBERT, Mmes AUGÉ, BERTHONNECHE, M. BRES, Mme CARRIOL, MM. CARTIER, CHOMAT, Mmes COSTE, de FREMONT, DECAROLI, MM. DELAUNE, DIGUET, Mme d'ORNANO, M. GASQUET, Mme JAYNE BROCHERY, MM. JEAN, JEANMET-PERALTA, Mme MARTORELL, M. MORIN, Mmes MOUTHIÉ, NERVI, MM. OCCELLI, RAFFALLI, Mme RAOULT, M. RAYMONDO, Mme SAYE

**ABSENTS REPRESENTES** :

Mme AYMAR donne pouvoir à Mme COSTE  
Mme BARRIERES donne pouvoir à M. JEANMET-PERALTA  
Mme CHAUVIN donne pouvoir à M. JEAN  
M. GERARD donne pouvoir à M. DIGUET  
M. RAOUST donne pouvoir à Mme BERTHONNECHE

Mme Marion DECAROLI a été désignée comme secrétaire de séance

Le rapporteur expose que 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 efficace 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 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 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 CEA 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)
- 1000 en phase d'exploitation (600 équipe ITER + 400 collaborateurs en mission)
- 3000 emplois indirects créés en France pour la construction dont 1400 en PACA
- 3250 emplois indirects créés pour l'exploitation d'ITER dont 2400 en PACA

Au plan économique :

Le chiffre d'affaires généré équivaut à 1,8 milliards 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.

### 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 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.

### 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.

En outre, la ville de Manosque demande à la commission particulière du débat public d'organiser la tenue d'une réunion de proximité avec les élus et acteurs socio-économiques des 2 départements alpins, afin de pouvoir faire valoir ses arguments et promouvoir en toute équité les intérêts de Manosque, du Val de Durance, et des 2 départements alpins.

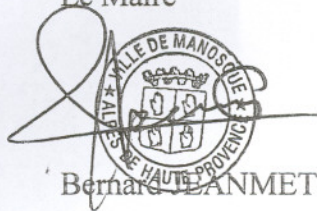
**OUI CET EXPOSE, APRES DELIBERATION, LE CONSEIL MUNICIPAL, A L'UNANIMITE,**

Nombre de votants : 33

Exprimés : 33

Cette motion est adoptée par...33....voix pour

Le Maire



Bernard JANMET-PERALTA