



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TGV Méditerranée

Question orale n° 1485

Texte de la question

M. Christian Estrosi souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse au Sud-Est de la France. Le TGV Méditerranée, qui constitue un formidable outil de développement économique et touristique pour tout le sud de la France, ne pourra remplir totalement sa mission que si un prolongement de cette ligne est envisagé vers Nice et la frontière italienne. Le raccordement du TGV Méditerranée au réseau italien apparaît en effet comme une priorité en terme d'aménagement du territoire au bénéfice d'un rééquilibrage des flux économiques vers le sud de l'Europe. Plus de trente départements constituant l'Arc latin qui couvre toute la façade méditerranéenne ont d'ailleurs rappelé le 14 juin dernier à Barcelone leur volonté de voir réaliser une ligne ferroviaire à grande vitesse reliant l'Espagne, la France et l'Italie. Lors de la négociation du quatrième contrat de Plan entre l'Etat et la région PACA, une somme de 40 millions de francs de crédits réservée aux études d'une ligne à grande vitesse vers Nice était prévue en marge de ce contrat. Ces études devaient être conduites par Réseau ferré de France. Parallèlement, le quatrième contrat de Plan a prévu la création d'une troisième voie ferroviaire entre Nice et Cannes. Cette troisième voie permettrait d'ores et déjà d'accroître la vitesse de circulation des trains, tout en favorisant le développement d'un métro interurbain sur la Côte d'Azur. Beaucoup d'inquiétudes se manifestent aujourd'hui face aux lenteurs constatées dans la réalisation de ces deux grands projets. Aussi il souhaiterait connaître, d'une part, le degré d'avancement des études pour la ligne à grande vitesse vers le Sud-Est de la France et au-delà la position du Gouvernement sur la réalisation de cette ligne. Il souhaiterait également connaître le résultat des études et la programmation des travaux pour la troisième voie ferroviaire sur la Côte d'Azur.

Texte de la réponse

M. le président. M. Christian Estrosi a présenté une question, n° 1485, ainsi rédigée:

«M. Christian Estrosi souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse au sud-est de la France. Le TGV Méditerranée, qui constitue un formidable outil de développement économique et touristique pour tout le sud de la France, ne pourra remplir totalement sa mission que si un prolongement de cette ligne est envisagé vers Nice et la frontière italienne. Le raccordement du TGV Méditerranée au réseau italien apparaît en effet comme une priorité en termes d'aménagement du territoire au bénéfice d'un rééquilibrage des flux économiques vers le sud de l'Europe. Plus de trente départements constituant l'Arc latin qui couvre toute la façade méditerranéenne ont d'ailleurs rappelé le 14 juin dernier à Barcelone leur volonté de voir réaliser une ligne ferroviaire à grande vitesse reliant l'Espagne, la France et l'Italie. Lors de la négociation du quatrième contrat de Plan entre l'Etat et la région PACA, une somme de 40 millions de francs de crédits réservée aux études d'une ligne à grande vitesse vers Nice était prévue en marge de ce contrat. Ces études devaient être conduites par Réseau ferré de France. Parallèlement, le quatrième contrat de Plan a prévu la création d'une troisième voie ferroviaire entre Nice et Cannes. Cette troisième voie permettrait d'ores et déjà d'accroître la vitesse de circulation des trains, tout en favorisant le développement d'un métro interurbain sur la Côte d'Azur. Beaucoup d'inquiétudes se manifestent

aujourd'hui face aux lenteurs constatées dans la réalisation de ces deux grands projets. Aussi souhaiterait-il connaître, d'une part, le degré d'avancement des études pour la ligne à grande vitesse vers le sud-est de la France et, au-delà, la position du Gouvernement sur la réalisation de cette ligne. Il souhaiterait également connaître le résultat des études et la programmation des travaux pour la troisième voie ferroviaire sur la Côte d'Azur.»

La parole est à M. Christian Estrosi, pour exposer sa question.

M. Christian Estrosi. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, une question a trait à l'extension du réseau ferroviaire à grande vitesse au sud-est de la France. Vous venez d'évoquer avec Mme Rivasi le TGV Méditerranée qui constitue un formidable outil de développement économique et touristique pour tout le sud de la France. Mais il ne pourra remplir totalement sa mission que si un prolongement de cette ligne est envisagé vers Nice et la frontière italienne. Le raccordement du TGV Méditerranée au réseau italien apparaît comme une priorité en termes d'aménagement du territoire au bénéfice d'un rééquilibrage des flux économiques vers le sud de l'Europe.

Il y a quelques jours de cela, je coprésidais avec M. Manuel Royes, président de la diputación de Barcelone, une réunion dans cette même ville de plus de trente provinces, diputaciones et départements constituant l'Arc latin qui couvre toute la façade méditerranéenne. Nous avons d'ailleurs rappelé à cette occasion notre volonté de voir réaliser une ligne ferroviaire à grande vitesse reliant l'Espagne, la France et l'Italie.

Lors de la négociation du quatrième contrat de plan entre l'Etat et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, une somme de 40 millions de francs de crédits a été réservée aux études d'une ligne à grande vitesse vers Nice, en marge du contrat que vous avez signé avec le président de la région. Ces études devaient être conduites par Réseau ferré de France.

Parallèlement, un autre projet mérite d'être étudié attentivement: celui d'une ligne TGV reliant directement Nice à Turin. Si l'on peut considérer aujourd'hui que le TGV Lyon - Marseille représente pour Lyon l'ouverture vers la Méditerranée, un réel parallélisme en matière d'aménagement du territoire supposerait d'apporter la même ouverture à la ville de Turin non par Gênes, mais par Nice, comme le souhaitent du reste les Piémontais eux-mêmes. Nous pourrions assurer ainsi un véritable destin économique et social à l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du sud-est de la France.

Je signale à ceux qui souhaitent une ligne TGV entre Nice et Marseille pour aller plus rapidement à Paris que cela prendrait tout de même environ quatre heures, alors qu'en passant par Turin, le Lyon-Turin étant d'ores et déjà lancé et ayant été validé lors du dernier sommet franco-italien, il faudrait à peine plus de trois heures, car ce serait beaucoup plus direct.

Parallèlement, le quatrième contrat de plan a prévu la création d'une troisième voie ferroviaire entre Nice et Cannes réservée aux transports express régionaux. Nous avons été une région expérimentale et performante, nous avons investi plus de deux milliards de francs dans du matériel moderne, neuf, plus adapté aux conditions de desserte interurbaine. Or ces trains express régionaux, notamment entre Antibes et Nice, se télescopent avec les trains de grande ligne et n'arrivent pas à avoir la fréquence souhaitable.

Cette troisième voie permettrait d'ores et déjà d'accroître la vitesse de circulation de ces trains tout en favorisant le développement d'un métro interurbain sur la Côte d'Azur.

Nous avons obtenu pour cela 700 millions de francs dans le contrat de plan. Or, alors que nous sommes à la deuxième année du contrat de plan, seulement 20 millions ont été consommés. A ce rythme, je le crains, les 700 millions ne seront pas consommés pendant la durée du plan et nous ne pouvons espérer que la troisième voie entre Nice et Antibes sera entièrement réalisée d'ici à la fin du plan.

J'espère, monsieur le ministre, que vous allez me rassurer. Je souhaiterais connaître le degré d'avancement des études pour la ligne à grande vitesse entre Nice et Marseille, vers le sud-est de la France et, au-delà, la position du Gouvernement sur la réalisation d'une ligne Nice-Turin. Dans la mesure où j'ai le sentiment que les 40 millions de francs affectés à Réseau ferré de France pour la ligne Nice-Marseille n'ont pas encore été consommés, pourriez-vous les répartir entre des études sur Nice-Marseille et des études sur Nice-Turin ? Voilà un grand nombre de questions, je le sais. Si je pouvais avoir autant de réponses, cela m'intéresserait beaucoup.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, vous le rappelez, le TGV Méditerranée, qui a été mis en exploitation commerciale le 10 juin dernier, constitue un formidable outil de développement économique et touristique pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, même

si l'est du Var et les Alpes-Maritimes ne bénéficient que d'une partie des effets positifs de sa mise en service. C'est d'ailleurs l'avantage de notre technologie par rapport à ce qui est proposé par exemple en Allemagne, avec la sustentation magnétique: les passagers se rendent plus rapidement à destination sans rupture de charge même avant que l'infrastructure ne soit totalement à grande vitesse.

Le comité interministériel d'aménagement durable du territoire a décidé, le 15 décembre 1998, d'approfondir les études relatives à la desserte de Toulon et de la Côte d'Azur. A ce titre, il a demandé qu'une étude compare les avantages et les inconvénients d'un tracé nouveau à grande vitesse et d'une solution utilisant partiellement les infrastructures et plates-formes existantes.

Cette étude est désormais lancée. Elle porte notamment sur l'évaluation des besoins de déplacement dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le recensement des solutions techniques susceptibles de répondre à ces besoins en termes d'infrastructures et l'appréciation de ces solutions suivant une approche « multicritères ».

Ses résultats nous seront transmis en juillet. Si le lancement d'une nouvelle phase d'étude du projet se révélait nécessaire, il va de soi qu'un débat public devrait être organisé, notamment sur l'intérêt économique et social, les caractéristiques et les fonctionnalités principales, et l'impact sur l'environnement.

Dans cette perspective, la saisine de la Commission nationale du débat public sera alors vraisemblablement la solution la plus opportune afin de permettre à toutes les parties concernées - collectivités locales, associations représentatives, particuliers - de s'exprimer sur le projet.

Les études préliminaires réalisées en vue de l'amélioration de la capacité entre Nice et Cannes ont mis en évidence la nécessité de créer une troisième voie entre Antibes et Nice sur une vingtaine de kilomètres. Ce projet a donc été inscrit au contrat de plan Etat-région 2001-2006.

Associé à celui de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, il fait actuellement l'objet de deux conventions d'étude d'avant-projet entre RFF, l'Etat, la région PACA et le département des Alpes-Maritimes. Ces études prévoient notamment la réalisation d'un premier tronçon entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, première phase de la troisième voie Antibes-Nice, pour un montant d'environ 400 millions de francs.

Ce projet nécessitera, du fait de son importance, une enquête publique et une déclaration d'utilité publique.

Compte tenu des délais nécessaires à la réalisation de ces procédures, nous pouvons espérer un engagement des travaux dans le courant de 2004.

Les orientations prises depuis 1998 par le Gouvernement et le conseil régional de la région PACA diffèrent donc profondément des orientations précédentes en pariant sur le développement du transport ferroviaire.

Une ligne à grande vitesse sur le pourtour de la Méditerranée est une idée intéressante qui permettrait de tirer vers le sud le développement dans la construction européenne.

Quant à la liaison à grande vitesse entre Nice et Turin que vous venez d'évoquer, ni mes services ni RFF n'en ont été saisis à ce jour. Cette perspective, à ma connaissance, n'a pas été envisagée jusqu'à présent lors des sommets franco-italiens, ce qui ne signifie pas que l'idée ne mérite pas d'être étudiée pour réaliser des liaisons avec le nord et avec Paris dans les meilleures conditions.

M. le président. La parole est à M. Christian Estrosi.

M. Christian Estrosi. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces quelques précisions.

Pour la troisième voie, vous me dites que les travaux pourraient démarrer en 2001...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. 2004.

M. Christian Estrosi. ... sur le tronçon entre Antibes et Cagnes-sur-Mer pour un montant de 400 millions de francs sur les 700 millions prévus au contrat de plan. C'est une bonne nouvelle parce que je craignais que les travaux ne mettent plus de temps à démarrer. Si ce calendrier est respecté, tant mieux !

Par contre, vous avez amalgamé cela avec la réouverture de la ligne Cannes-Grasse. C'est vrai que le projet pourrait être intéressant mais la ligne ne dessert qu'une petite conurbation de 80 000 habitants et de nombreuses communes, celle de Mougins par exemple, sont opposées à sa réouverture pour des problèmes environnementaux.

Sur les 700 millions de francs prévus, réserver 300 millions à ce projet plutôt que de prolonger de Cagnes-sur-Mer à Nice la troisième voie, qui desservirait une conurbation de 800 000 habitants, dix fois plus, serait une erreur. Que l'on conserve le projet Cannes-Grasse pour l'inscrire en seconde priorité dans un prochain contrat de plan, oui, mais consacrer la totalité des 700 millions à terminer la troisième voie entre Antibes et Nice me paraît prioritaire.

Cela dit, monsieur le ministre, vous auriez pu vous passer de dire « contrairement aux orientations précédentes ».

Qui a lancé l'expérimentation des transports express régionaux rendant nécessaire la réalisation de la troisième

voie ? C'est, en 1996, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, présidée par M. Gaudin, dont j'étais le premier vice-président ! Voilà ce qu'étaient les orientations précédentes, et on a obtenu du gouvernement d'Edouard Balladur 20 milliards de francs pour réaliser le TGV Méditerranée, dois-je le rappeler ?

Je vous remercie en tout cas, pour vos réponses. Si vous inscriviez à l'ordre du jour d'un prochain sommet franco-italien la liaison entre Nice et Turin, je pense que vous feriez considérablement avancer la construction d'une véritable liaison à grande vitesse entre l'Italie et l'Espagne sur l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, vous l'avez dit, et nous sommes sur la même longueur d'onde, l'intérêt de la

France, c'est de se battre pour tirer le développement et l'aménagement du territoire vers le sud et vers la Méditerranée, et de ne pas toujours penser seulement au développement nord-sud.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Si j'ai utilisé l'expression « contrairement aux orientations précédentes », monsieur le député, et cela ne concerne d'ailleurs pas seulement la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - il y a des expérimentations dans six autres régions -, c'est parce que j'ai voulu insister sur le fait que les crédits prévus dans le contrat de plan Etat-région, pour le ferroviaire, sont multipliés par huit par rapport au précédent contrat de plan. En tout cas pour le volume, l'orientation est différente.

Données clés

Auteur : [M. Christian Estrosi](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1485

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 juin 2001, page 3584

Réponse publiée le : 27 juin 2001, page 4820

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 25 juin 2001