



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Projets d'infrastructures

Question orale n° 75

Texte de la question

M. Éric Ciotti attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le réseau des infrastructures dans les Alpes maritimes. Le Président de la République et le Gouvernement ont décidé il y a plusieurs mois maintenant de sursoir à de nombreux projets d'infrastructures en renvoyant à des assises de la mobilité. Ce report est préoccupant alors que dans certains territoires comme les Alpes-Maritimes la mobilité devient de plus en plus problématique. Cela affecte non seulement la vie quotidienne des concitoyens mais aussi la compétitivité des entreprises, les accès à la principauté de Monaco ou au technopôle de Sophia-Antipolis étant de plus en plus dégradés pour plus de 70 000 actifs. Il y a pourtant des solutions concrètes. C'est ainsi que le département des Alpes-Maritimes, en étroite collaboration avec Escota, s'est mobilisé sur deux projets d'importance dont il a soutenu l'inscription au plan d'investissement autoroutier, initié par le précédent gouvernement mais non signé à ce jour malgré les annonces faites en la matière. Le projet de ligne de cars à haut niveau de service entre Nice et Sophia Antipolis permettrait d'augmenter la fiabilité et la rapidité d'une ligne essentielle pour des milliers d'actifs, ceci pour un coût contenu car s'appuyant sur la bande d'arrêt d'urgence. Dans sa réponse du 23 juillet 2015, Alain Vidalies, alors secrétaire d'État chargé des transports, avait lui-même confirmé tout l'intérêt de ce projet et autorisé Escota à en faire l'étude d'opportunité, étude réalisée en 2016 et qui conclue à sa faisabilité. De la même manière, la réalisation du quart d'échangeur de Beausoleil constitue un aménagement important pour lequel il a sollicité l'intervention du Premier ministre Manuel Valls par courrier du 27 avril 2015. Les fermetures quasi quotidiennes du tunnel de l'A500 principal accès à Monaco rendent la traversée de la Turbie particulièrement dangereuse et la mise en service d'un itinéraire alternatif devient urgente. Cette opération de 6.5 millions d'euros avait également été retenue dans le plan d'investissement autoroutier et est majoritairement financée par les collectivités locales et la principauté de Monaco. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer dans quel délai le plan d'investissement sera signé afin d'autoriser Escota en collaboration avec les collectivités concernées à poursuivre la mise en œuvre de ces deux opérations routières, qui doivent en outre être confortées par un projet ferroviaire également déterminant pour les trajets du quotidien : la LN PACA, qui comporte un volet desserte TER de Sophia-Antipolis très important notamment, et dont le tracé et les modalités font aujourd'hui l'objet d'un soutien unanime localement. Il souhaite avoir la confirmation que ce projet sera bien inscrit dans le projet de loi d'orientation de la mobilité.

Texte de la réponse

PROJETS D'INFRASTRUCTURES DANS LES ALPES-MARITIMES

M. le président. La parole est à M. Éric Ciotti, pour exposer sa question, n° 75, relative aux projets d'infrastructures dans les Alpes-Maritimes.

M. Éric Ciotti. Je voulais appeler l'attention de Mme la ministre chargée des transports sur les difficultés rencontrées par de nombreux salariés du département des Alpes-Maritimes pour effectuer quotidiennement le trajet entre leur domicile et leur travail. En effet, deux pôles sont confrontés aujourd'hui à d'importantes

difficultés : la technopole de Sophia-Antipolis et la principauté de Monaco, où travaillent respectivement 36 000 et 33 000 salariés. Au total, près de 70 000 salariés sont confrontés à des difficultés majeures liées au très mauvais fonctionnement des transports ferroviaires et à la saturation des axes routiers.

Face à cette situation, les collectivités locales, notamment le conseil départemental que j'ai présidé et que préside aujourd'hui Charles-Ange Ginesy, ainsi que la région, la métropole Nice-Côte d'Azur et les intercommunalités, ont proposé plusieurs solutions ambitieuses. Les solutions de long terme passent par la mise en place, trop longtemps attendue, d'une ligne nouvelle à grande vitesse : la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur. Monsieur le secrétaire d'État, ce projet tant attendu sera-t-il inscrit dans le projet de loi d'orientation des mobilités ? Celui-ci prévoit le désenclavement ferroviaire des Alpes-Maritimes, mais également la desserte, par des transports express régionaux, de la technopole de Sophia-Antipolis.

Deux solutions de court terme plus modestes sont aujourd'hui envisagées. Premièrement, la mise en place d'une voie spécifique sur l'autoroute A8 permettrait d'assurer une desserte par un car à haut niveau de service. Cette solution inédite permettrait, par l'élargissement de l'A8, de réserver à des transports collectifs un accès beaucoup plus rapide, qui serait gagné sur la bande d'arrêt d'urgence et sur le terre-plein central. Où en est ce projet ? Deuxièmement, la bretelle autoroutière de Beausoleil pourrait être rouverte. Grâce à l'engagement financier notamment du département, le budget n'est pas excessif et le projet pourrait être mis en œuvre très rapidement.

Sur ces deux dossiers concrets, pragmatiques et utiles, nous attendons une réponse du Gouvernement. Ces projets seront-ils bien inscrits au plan d'investissement autoroutier ? Ils sont attendus par 70 000 salariés et par les visiteurs d'un département qui constitue, à bien des égards, une vitrine internationale de notre pays.

M. Thibault Bazin et M. Fabien Di Filippo . Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du numérique.

M. Mounir Mahjoubi, *secrétaire d'État chargé du numérique*. Monsieur le député, vous avez voulu interroger Élisabeth Borne, qui s'excuse de ne pouvoir être présente et m'a demandé de la représenter au nom du Gouvernement.

La création d'un quart de diffuseur à Beausoleil et la réalisation d'une étude de faisabilité technique détaillée, dite « dossier de demande de principe », relative à l'aménagement d'un itinéraire de car à haut niveau de service entre Villeneuve-Loubet Plage et Antibes Est, sur l'A8, font partie des opérations dont le précédent gouvernement avait souhaité la réalisation dans le cadre du plan d'investissement autoroutier. Ce plan prévoit que les deux opérations soient financées pour partie par les collectivités territoriales concernées et pour partie par des hausses des tarifs de péage appliquées sur le réseau concédé à la société ESCOTA.

Sa mise en œuvre nécessite la passation d'avenants aux conventions de concession approuvés par décret en Conseil d'État, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières – ARAFER. Dans son avis du 14 juin 2017, celle-ci estime que l'intérêt du projet d'itinéraire de car à haut niveau de service sur l'A8 n'est pas suffisamment avéré, à ce stade, pour justifier le financement d'un dossier de demande de principe par les usagers de l'autoroute. Au regard de ces critiques, et compte tenu du coût relativement faible de cette étude, il n'est pas envisagé de maintenir son inscription au plan d'investissement autoroutier.

Compte tenu de l'enjeu que représente cet aménagement pour le département des Alpes-Maritimes, l'État donnera cependant son accord à la société ESCOTA pour engager, malgré tout, la réalisation des études nécessaires, dès lors que le cofinancement aura été réuni.

Cette étude détaillée devra permettre de confirmer la faisabilité technique des aménagements projetés, de démontrer que les conditions de sécurité et de circulation des usagers de l'autoroute ne seront pas dégradées et de fiabiliser le coût de l'opération.

Je souhaite en revanche vous informer qu'il est envisagé de maintenir le projet de quart de diffuseur de Beausoleil dans le périmètre du plan d'investissement autoroutier. Après leur finalisation en cours, les projets de décrets approuvant les projets d'avenants aux conventions de concession feront bien l'objet d'un examen par le Conseil d'État dans les prochaines semaines.

S'agissant du projet de ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur, que vous avez évoqué, il s'agit de répondre à la saturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et niçois et de relier plus rapidement les capitales régionales tout en offrant aux usagers des liaisons régionales plus régulières et plus fiables. Les seules sections prioritaires de ce projet représentent un investissement de près de 7 milliards d'euros.

Les études de définition du projet ont été menées afin de déterminer les tracés. Ce projet fait actuellement l'objet d'un examen par le Conseil d'orientation des infrastructures. Le Gouvernement souhaite que, dans le cadre de cette démarche, toutes les optimisations des réseaux existants soient recherchées – c'est essentiel – pour permettre de redonner rapidement de la régularité et de la capacité à nos services de transports. Il s'agit non pas de remettre en cause les grands projets pour les territoires mais de les inscrire dans un calendrier réaliste et soutenable et de n'engager leur réalisation qu'une fois que toutes les optimisations possibles des lignes classiques auront été mobilisées.

C'est la raison pour laquelle la ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur est aujourd'hui en cours de réexamen avec l'objectif d'optimiser la consistance et le phasage du projet pour intégrer la priorité donnée aux transports du quotidien et permettre des améliorations rapides du service rendu chaque jour aux usagers.

Données clés

Auteur : [M. Éric Ciotti](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 75

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [16 janvier 2018](#)

Réponse publiée le : 24 janvier 2018, page 287

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [16 janvier 2018](#)