



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Cannes Nice

Question orale n° 471

Texte de la question

M. Lionnel Luca interroge M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le 14 septembre 2003 était publié le décret instituant l'utilité publique et l'urgence des travaux d'une 3e voie ferrée et d'aménagement des gares entre Antibes et Nice en vue de l'augmentation de capacité de la ligne ferroviaire Cannes Nice. Malgré les améliorations apportées, un certain nombre d'incertitudes demeurent (expropriations, travaux, parkings). Le projet alternatif d'enfouissement des voies reste posé dans la perspective du TGV auquel la 3e voie ne répond pas. Il lui demande donc des précisions sur ce dossier.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA LIAISON FERROVIAIRE CANNES-NICE

M. le président. La parole est à M. Lionnel Luca, pour exposer sa question, n° 471, relative à l'aménagement de la liaison ferroviaire Cannes-Nice.

M. Lionnel Luca. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transport et de la mer, le 14 septembre dernier a été publié le décret instituant l'utilité publique pour la réalisation d'une troisième voie ferrée entre Antibes et Nice, et plus particulièrement sur le secteur Antibes-Villeneuve-Loubet. Mon intervention, aux côtés des maires des communes concernées, l'action des associations et des comités de quartier ont permis d'améliorer singulièrement le projet de RFF, en particulier dans le domaine de l'environnement, grâce à l'augmentation de la participation financière de l'Etat, mais aussi de la région et du département.

Pourtant, il reste un certain nombre d'incertitudes et pour tout dire d'inquiétudes.

C'est d'abord le cas pour les riverains concernés par les expropriations, avec le risque d'une estimation spoliatoire des domaines. En effet, depuis l'annonce du projet, la valeur des biens concernés est à la baisse. C'est ensuite le cas pour les municipalités elles-mêmes, car les parkings supprimés pour la réalisation de cette troisième voie ne sont pas ou peu rétablis à l'identique, alors qu'ils devraient logiquement être plus grands pour accompagner l'accroissement du trafic, les rames étant supposées être plus nombreuses. A ce jour, RFF laisse entièrement à la charge des communes la réalisation de ces parkings et ne se préoccupe nullement du lieu de leur implantation.

C'est enfin le cas de Saint-Laurent-du-Var, qui est la commune la plus pénalisée par un tracé, que l'on appellera tracé Nord, qui endommage gravement tout un quartier, alors qu'un tracé plus au sud, certes plus coûteux, permettrait une restructuration d'une autre ampleur avec une vocation multimodale : routes, bus, fer.

Le projet alternatif d'enfouissement des voies proposé par la commune de Villeneuve-Loubet, étudié et validé techniquement par RFF dans le cadre de l'enquête publique, mais rejeté en raison de son coût, reste malgré

tout d'actualité dans la perspective de la réalisation d'une ligne TGV entre Marseille et Nice, qui peut être considérée comme la véritable solution d'avenir.

Je souhaiterais donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez apaiser ce matin les inquiétudes des riverains et des municipalités quant aux dégâts, que je qualifierai de collatéraux, du projet lui-même, en apportant des réponses aux questions que j'ai posées et que vous nous fassiez savoir s'il y a une perspective d'avenir en la matière.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur Luca, nous avons déjà abordé ce sujet ensemble, aussi bien à Paris au ministère que sur place dans votre département des Alpes-Maritimes.

Le projet de troisième voie entre Antibes et Nice est naturellement une réponse en termes de capacité de l'axe ferroviaire littoral de votre région. C'était un des éléments majeurs du volet ferroviaire du contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, au même titre que la ligne Cannes-Grasse ou la ligne Marseille-Aix. Toutefois, il est vrai que des incertitudes demeurent et je vais tenter de les lever en vous apportant des précisions. Cela dit, si ma réponse ne vous donne pas satisfaction, je suis à votre disposition pour tenir avec vous toutes les séances de travail que vous souhaiterez pour étudier ce projet de manière très concrète.

S'agissant des expropriations ou plutôt des achats de terrains, le décret de déclaration d'utilité publique permet de lever les incertitudes en précisant clairement les parcelles concernées par le projet. L'enquête parcellaire est actuellement en cours. S'il y a difficultés sur ce point, nous pourrions les traiter avec vous.

Pour ce qui est des travaux, qui sont en effet gênants, nous souhaitons qu'ils soient réalisés le plus rapidement possible. Plus tôt ce projet structurant sera achevé, mieux cela vaudra. Nous discutons donc actuellement des conventions de financement. Si tous les partenaires veulent bien les signer - et je sais que M. Leonetti, qui est ici présent, est également intéressé par le sujet -, les travaux sur cet axe pourraient commencer dès 2004.

Reste la question des parkings, que vous avez évoquée à juste titre. Il y a normalement, me dit-on, une concertation très étroite gare par gare. Si les parlementaires concernés - et vous en particulier, monsieur Luca -, estiment que les choses ne se passent pas comme ils le souhaitent, je suis prêt à travailler avec eux, à donner les instructions nécessaires et à envoyer mes services sur place pour examiner la situation avec eux.

Pour ce qui est de l'enfouissement, projet que vous avez souvent évoqué, l'étude menée par Réseau ferré de France fait apparaître qu'il a un coût sept à douze fois plus élevé que la solution retenue. La commission d'enquête a donc écarté la solution de l'enfouissement pendant l'enquête publique.

Il me semble - et vous êtes mieux placé que moi pour le savoir - que le projet de troisième voie doit être réalisé, car, quand on regarde le trafic grandes lignes, le trafic TER et le trafic de fret sur cet axe, on voit bien que la voie ferrée actuelle ne répond plus aux besoins.

Mais la vraie question est posée par l'ensemble des élus des Alpes-Maritimes : il faut maintenant réfléchir au plus vite à la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Marseille et Nice. Bien entendu, le tracé à définir est délicat car de nombreux problèmes environnementaux se posent dans la région - et Mme la ministre de l'écologie peut en témoigner. Quoi qu'il en soit, la réflexion s'impose car, comme me le disent souvent M. Luca et M. Estrosi, si le problème de la saturation à venir de l'aéroport Nice-Côte d'Azur n'est pas réglé, c'est le développement de toute la région qui sera entravé. Une ligne à grande

vitesse est donc nécessaire et nous allons y travailler avec vous. Au reste, ce sera l'un des points qui sera examiné lors du prochain comité interministériel d'aménagement du territoire.

M. le président. La parole est à M. Lionnel Luca.

M. Lionnel Luca. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, pour vos réponses à mes questions sur les expropriations et sur la réalisation des parkings.

Je tiens simplement à ajouter que, lorsqu'on n'est pas maire mais seulement député, il est difficile de travailler avec RFF.

M. François Rochebloine. Oh oui !

M. Lionnel Luca. Jean Leonetti m'indique d'ailleurs qu'il partage mon point de vue. Pour ma part, je suis sans nouvelles de RFF depuis plus de six mois. RFF devrait manifester un peu plus de considération vis-à-vis de la représentation nationale et ne pas se réfugier dans le silence. J'espère d'ailleurs qu'après mon intervention, il se manifestera.

S'agissant du projet d'enfouissement, si l'étude de RFF a montré qu'il était d'un coût beaucoup plus élevé que celui de troisième voie, c'est tout simplement parce qu'on a comparé un cheval et une alouette : le projet de troisième voie ne concerne que la réalisation d'une troisième voie alors que le projet d'enfouissement intègre quatre tubes dont celui affecté au TGV, ce qui le rend évidemment beaucoup plus cher. Je ne voudrais pas que ce projet, validé techniquement, soit écarté en raison de son coût, et je souhaiterais qu'il puisse être repris dans le cadre de la réflexion entre l'Etat et le département sur la réalisation d'une future ligne TGV entre Marseille et Nice.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le président, je ne vous ai pas cité parmi les parlementaires intéressés par ce dossier car vous présidez la séance, mais je suppose que le député des Alpes-Maritimes que vous êtes suit ce dossier de très près.

M. le président. J'y suis très sensible, monsieur le secrétaire d'Etat. Je constate d'ailleurs que les parlementaires des Alpes-Maritimes sont majoritaires dans cet hémicycle.

Données clés

Auteur : [M. Lionnel Luca](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 471

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2003, page 7720

Réponse publiée le : 15 octobre 2003, page 8480

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 13 octobre 2003