



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Paris Bâle

Question écrite n° 61567

## Texte de la question

M. Pierre Micaux attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur l'information selon laquelle il serait question de procéder à des décrochages, à Gretz, des locomotives diesel assurant le trafic SNCF sur la ligne Paris-Bâle, pour leur substituer des locomotives électriques, ceci afin de répondre à la demande d'écologistes et de Parisiens (dont des parlementaires à l'Assemblée nationale). Tout en souhaitant être éclairé sur la véracité de cette information, il lui demande de prendre en compte le nombre de trains qui, actuellement, affichent des retards allant d'un quart d'heure à deux heures, voire trois heures et plus. Cette situation, déjà intolérable, s'explique par la vétusté (trente à quarante ans d'âge) du matériel circulant sur cette voie. S'il devait s'ajouter un décrochage, la durée du trajet Troyes-Paris ou inverse, sauf retards habituels, se trouverait portée à deux heures pour parcourir seulement 160 kilomètres... Aussi lui demande-t-il, d'une part, s'il entend enfin mettre en oeuvre ses promesses d'électrification de la ligne Paris-Bâle, non pas d'ici à dix ans mais dans les trois années à venir et, d'autre part, s'il entend intégrer le sud de la Champagne-Ardenne dans le cadre d'un aménagement du territoire logique et nécessaire.

## Texte de la réponse

Le Gouvernement souhaite promouvoir une politique des transports équilibrée et respectueuse de l'environnement. C'est pourquoi le développement du transport ferroviaire, qui dispose déjà de nombreux atouts en matière de protection de l'environnement, doit s'accompagner des mesures qui permettent de réduire les nuisances subies par les populations riveraines des installations ferroviaires. En ce qui concerne plus particulièrement la ligne Paris-Bâle, les nuisances occasionnées par l'utilisation de véhicules à traction diesel dans le secteur de la Villette, en région Ile-de-France, ont fait l'objet d'un processus de concertation avec les populations concernées qui a permis de déboucher sur un ensemble cohérent de mesures. Tout d'abord, la SNCF a entrepris le transfert sur le site de l'Ourcq, de la station service utilisée pour le ravitaillement des véhicules de traction. Ce transfert s'est accompagné de mesures d'exploitation visant à éviter les circulations des locomotives diesel aux abords des bâtiments environnants. Par ailleurs, la possibilité de remotoriser une partie des engins de traction a été étudiée par la SNCF qui met actuellement au point le plan de financement de cette action. Cette solution, qui permet de réduire sensiblement les émissions de polluants, a été préférée à l'option de décrochage des locomotives sur le site de Gretz, évoquée par l'honorable parlementaire mais qui n'a pas été retenue en raison, notamment, de son coût et de son impact commercial sur le trafic de la ligne Paris-Bâle. Enfin, l'électrification progressive de la ligne Paris-Bâle, pour laquelle l'Etat s'est engagé dès 1999, aura pour conséquence la fin des émissions polluantes liées aux locomotives diesel. L'engagement d'une première phase d'électrification entre Gretz et Troyes est prévue dans le cadre des nouveaux contrats de plan. La mise en service de cette première phase est prévue, compte tenu des délais de procédure et de réalisation, à l'horizon 2008.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Micaux](#)

**Circonscription** : Aube (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 61567

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : équipement et transports

**Ministère attributaire** : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 28 mai 2001, page 3052

**Réponse publiée le** : 6 août 2001, page 4551