ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Paris Bâle

Question écrite n° 67314

Texte de la question

M. Daniel Vachez appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessité d'engager sans tarder le projet d'électrification de la ligne de chemin de fer Paris Bâle. Si les élus de la capitale ont fait récemment connaître leur soutien à ce projet, c'est d'abord dans le souci légitime d'éliminer les locomotives diesels très polluantes de l'environnement parisien. Mais l'électrification de cette ligne a également de très importantes implications en matière économique et d'aménagement du territoire. Pour le département de la Seine-et-Marne l'électrification de cette ligne constitue un enjeu majeur. Il s'agit d'abord d'assurer une plus grande efficacité et une meilleure régularité du trafic de banlieue, dans un secteur géographique en plein développement qui connaît actuellement une insuffisance avérée en matière de transports en commun. Il s'agit également de conforter le caractère international de cet axe structurant pour l'aménagement du territoire aussi bien de l'Ile-de-France que de la Seine-et-Marne. Une électrification de cette ligne renforcerait en outre les possiblités de ferroutage, améliorerait la vitesse des convois et supprimerait l'actuel échange de locomotives à Belfort ou à Mulhouse. En désenclavant le secteur Est, passablement saturé (A 4, A 5, N 4), elle offrirait également des perspectives nouvelles d'ouverture économique et de protection de l'environnement. Autant d'arguments qui militent pour une accélération du projet actuellement en cours d'étude. C'est pourquoi il prie le ministre de lui indiquer ses intentions en la matière.

Texte de la réponse

Le Gouvernement souhaite promouvoir une politique des transports équilibrée, en s'appuyant notamment sur le développement du transport ferroviaire. Cette politique doit bien sûr être conduite en respectant la qualité de vie des populations riveraines des installations existantes et, d'une façon plus générale, des mesures doivent être prises dès à présent pour que les investissements destinés à assurer le développement des trafics n'entraînent pas de nuisances supplémentaires pour ces populations. C'est dans le cadre de cette politique que l'Etat s'est engagé, dès 1999, en faveur de l'électrification progressive de la ligne Paris-Bâle, et que la réalisation d'une première phase d'électrification entre Gretz et Troyes a été inscrite aux contrats de plan entre l'Etat et les régions pour la période de 2000-2006. Cette électrification de la ligne permettra d'en finir avec les émissions polluantes liées aux locomotives diesel. Toutefois, sans attendre la mise en service de ce projet, le processus de concertation mis en place autour des pollutions occasionnées sur le secteur de La Villette en région Ile-de-France a permis de déboucher sur un ensemble cohérent de mesures. La SNCF a notamment entrepris le transfert, sur le site de l'Ourcq, de la station-service utilisée pour le ravitaillement des véhicules de traction. Par ailleurs, la possibilité de changer la motorisation d'une partie des engins de traction a été étudiée par la SNCF, qui cherche actuellement des partenaires afin de financer cette action pour laquelle l'Etat a d'ores et déjà indiqué qu'il était prêt à participer. La mise en service de ce projet d'électrification aura également un impact positif sur les services rendus aux usagers par l'utilisation de matériels roulants modernes, avec une fiabilité renforcée. Par ailleurs, l'électrification progressive de la ligne Paris-Bâle ouvre de nouvelles possibilités en matière de transport de marchandises avec, notamment, une meilleure utilisation des capacités offertes par cette ligne pour le développement d'itinéraires alternatifs aux axes les plus chargés. L'ensemble de ces raisons à toujours conduit

le Gouvernement à souhaiter une réalisation rapide de cette opération d'électrification. La convention de financement des études d'avant-projet a été signée, le 28 août 2001, par l'ensemble des partenaires. Réseau ferré de France conduit désormais ces études dans le souci d'obtenir, pour la fin de l'année 2002, un chiffrage précis des investissements à réaliser. Le délai initial d'études de trente-deux mois a ainsi été réduit à dix-huit mois pour accélérer la réalisation de ce projet utile pour l'amélioration des déplacements à l'est de Paris et de la qualité de vie des voyageurs et des riverains.

Données clés

Auteur : M. Daniel Vachez
Circonscription : Seine-et-Marne (8e circonscription) - Socialiste
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 67314
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 15 octobre 2001, page 5885
Réponse publiée le : 3 décembre 2001, page 6937