



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Paris Bâle

Question orale n° 1401

Texte de la question

M. Gérard Manuel attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur l'électrification et le niveau de services de la ligne Paris-Troyes. Depuis de nombreuses années, l'ensemble des acteurs de l'Aube et de Troyes sont mobilisés afin de mettre fin à cette particularité qui fait de l'agglomération troyenne la seule du grand bassin parisien à ne pas être reliée à la capitale par une ligne électrifiée. Devant ce qui ressort comme un handicap pour le développement de ce territoire, l'ensemble des collectivités locales concernées de Champagne-Ardenne se sont engagées financièrement afin de réaliser cette électrification évaluée pour le linéaire Gretz-Troyes à 230 millions d'euros. Il lui rappelle qu'à la fin de l'année 2010, le Président de la République a annoncé un complément financier de la part de l'État dans ce dossier, restant à attendre et à connaître la position de l'autre région concernée, l'Île-de-France. Elle s'est définitivement engagée il y a quelques semaines et l'apport de 10 millions d'euros de RFF complète le financement nécessaire. Le plan de financement étant bouclé, il s'agit maintenant d'engager la phase opérationnelle de cette électrification et d'assurer un niveau de service que sont en droit d'attendre les usagers de cette ligne. Et quelques réponses méritent d'être données aux interrogations qui demeurent. Quels moyens en ressources humaines, RFF a-t-il mis pour engager rapidement les études complémentaires ? Quel est le calendrier prévu pour la mise en place de cette ligne électrifiée et plus précisément quand la fin des travaux est-elle prévue ? Concernant le niveau de service sur cette ligne IV particulièrement dégradée depuis quelques années avec des trains corail et des locomotives vieillissantes, il lui demande quels moyens en matériels roulants la SNCF entend mettre en place afin d'assurer un niveau de service que chacun est en droit d'attendre.

Texte de la réponse

LIGNE PARIS-TROYES

M. le président. La parole est à M. Gérard Manuel, pour exposer sa question, n° 1401, relative à l'électrification et à l'amélioration de la ligne Paris-Troyes.

M. Gérard Manuel. Monsieur le secrétaire d'État, vous le savez, depuis de nombreuses années, l'ensemble des acteurs politiques et économiques de l'Aube et de Troyes sont mobilisés pour mettre fin à cette particularité qui fait de l'agglomération troyenne la seule du grand bassin parisien à ne pas être reliée à la capitale par une ligne électrifiée.

Devant ce qui s'avère être un handicap pour le développement de notre territoire, l'ensemble des collectivités locales concernées - la région Champagne-Ardenne, Troyes et son agglomération, les villes de Nogent-sur-Seine et de Romilly-sur-Seine - se sont engagées depuis longtemps pour financer la part champardennaise de ce tronçon électrifié.

Il restait à convaincre l'Île-de-France ; c'est chose faite depuis quelques semaines. Le Président de la République est venu lui-même à Troyes pour annoncer le complément financier de l'électrification sur la ligne IV Paris-Troyes.

L'ensemble du financement est donc définitivement bouclé. Il s'agit à présent d'engager la phase opérationnelle de cette électrification et d'assurer le niveau de service que sont en droit d'attendre les usagers de cette ligne.

Des réponses méritent d'être apportées aux trois interrogations qui demeurent. Quels moyens en ressources humaines RFF a-t-il mis pour engager rapidement les études complémentaires ? Quel est le calendrier prévu pour la mise en place de cette ligne électrifiée et, plus précisément, quand la fin des travaux est-elle prévue ? Concernant le niveau de service sur cette ligne IV particulièrement dégradée depuis quelques années, avec des trains Corail et des locomotives vieillissantes ou hors d'âge, quels moyens en matériel roulant la SNCF entend-elle mettre en place afin d'assurer le niveau de service que chacun est en droit d'attendre ?

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Thierry Mariani, *secrétaire d'État chargé des transports*. Monsieur le député, l'électrification de la section Gretz-Troyes de la ligne ferroviaire Paris-Bâle a été inscrite aux contrats de projets État-région en Champagne-Ardenne ainsi qu'en Île-de-France.

Par ailleurs, l'État s'est engagé, dans le cadre de la convention de financement de la deuxième phase de la ligne à grande vitesse Est européenne du 1er septembre 2009, à lancer dès 2009 les études permettant de préciser les conditions de réalisation des travaux.

Aujourd'hui, l'ensemble des financements sont réunis pour réaliser les travaux en Champagne-Ardenne. En Île-de-France, le préfet a été missionné afin de déterminer avec le président du conseil régional un partage à parité du reste à financer au delà des engagements pris dans le cadre du contrat de projets. Lors du dernier comité de pilotage qui s'est tenu le 21 janvier 2011 à Troyes, en présence de François Baroin, le représentant de la région francilienne a indiqué que l'Île-de-France compléterait sa participation au projet.

Lors de ce même comité de pilotage, Réseau ferré de France a indiqué qu'une équipe projet avait été spécifiquement mise en place à la direction régionale d'Île-de-France pour l'électrification de Gretz-Troyes. Il a également présenté aux membres du comité de pilotage le calendrier du projet : après la mise à jour des études d'avant-projet, attendue pour mi-2011, RFF sera en mesure de démarrer les études opérationnelles afin de tenir l'objectif de lancement des travaux d'électrification d'ici à la fin des contrats de projets.

La ligne IV est notamment exploitée par des trains d'équilibre du territoire qui font partie du périmètre de la convention État-SNCF que j'ai signée avec Guillaume Pépy le 13 décembre 2010. Pour l'ensemble des quarante lignes concernées, la convention ne prévoit pas de renouvellement du matériel roulant, mais une régénération à hauteur de 300 millions d'euros du matériel roulant existant affecté aux trains d'équilibre du territoire.

Dans sa mission d'autorité organisatrice, en plus d'assurer la gestion de la convention, l'État doit élaborer une stratégie de renouvellement du matériel roulant à compter de 2015, stratégie qui prendra en compte le projet d'électrification de la ligne IV et les contraintes que le nouveau plan de voies générera dans l'exploitation de la gare de Troyes.

M. le président. La parole est à M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Je vous remercie pour ces précisions, monsieur le secrétaire d'État. Le financement de cette portion Gretz-Troyes est aujourd'hui définitivement bouclé. Nous comptons sur vous pour assurer un niveau de service acceptable pour les 1 500 Troyens qui utilisent régulièrement cette ligne pour se rendre à Paris, car la situation y est particulièrement dégradée depuis de nombreuses années.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Menuel](#)

Circonscription : Aube (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1401

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mars 2011, page 2573

Réponse publiée le : 30 mars 2011, page 2077

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 mars 2011