



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Paris Troyes Bâle

Question orale n° 1384

Texte de la question

M. Gérard Manuel attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur le devenir de la ligne ferroviaire numéro quatre Paris-Troyes-Bâle. Sur cette ligne, le niveau de service, en particulier la régularité, semble se dégrader et les retards tant en quantité qu'en durée redeviennent, après une amélioration sensible, importants. Cette ligne a fait par le passé l'objet de nombreux débats concernant son électrification et l'État sur sa partie champenoise a même contractualisé avec la région dans le cadre du quatrième contrat de plan État-région. Même si le niveau d'engagement de la part de l'État (25 %) est faible, il faut déplorer que depuis cette signature, toutes ces bonnes intentions soient restées lettre morte de la part des parties intéressées par ce dossier : État, RFF, collectivités de l'Ile-de-France. Pire, avec la mise en place du TGV Est de nombreux doutes et interrogations se posent sur le niveau et la qualité de service apporté, le caractère international de la ligne et sur la volonté d'engager les travaux d'électrification. Sur cette ligne, pour ne prendre qu'un exemple, l'agglomération troyenne est le seul centre urbain de plus de 100 000 habitants du grand bassin parisien non relié à la capitale par une desserte dont la pérennité est assurée par l'électrification. Il souhaite savoir quelles initiatives et quelles garanties, dans le contexte actuel d'une offre ferroviaire environnementale en évolution, le Gouvernement entend prendre afin d'améliorer le service mais aussi en termes d'échéancier d'engagement de travaux vers la première phase d'électrification à savoir l'axe Gretz-Troyes.

Texte de la réponse

PROJET D'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-TROYES-BALE

M. le président. La parole est à M. Gérard Manuel, pour exposer sa question, n° 1384, relative au projet d'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Troyes-Bâle.

M. Gérard Manuel. Monsieur le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, il y a cent cinquante ans, nous nous serions retrouvés pour inaugurer une nouvelle ligne internationale de voie ferrée, Paris-Troyes-Bâle. Mais aujourd'hui, ce sont les interrogations qui prévalent s'agissant de l'avenir de cette ligne. Le niveau de service semble se dégrader, en particulier en termes de régularité, et les retards, après une amélioration sensible, deviennent importants tant par leur nombre que par leur durée. L'électrification de la ligne a fait l'objet de nombreux débats, et l'État a même contractualisé avec la région Champagne-Ardenne, dans le cadre du quatrième contrat de Plan Etat-région, pour la portion champenoise. Toutefois, la mise en place du TGV-Est suscite de nombreux doutes et interrogations à propos de la qualité du service fourni, du caractère international de la ligne et de la volonté réelle de mettre en oeuvre son électrification. Pour ne prendre qu'un exemple, je soulignerai que l'agglomération troyenne est le seul centre urbain de plus de 100 000 habitants du grand bassin parisien à ne pas être relié à la capitale par une desserte dont la pérennité soit assurée. Quelles initiatives compte prendre le Gouvernement et quelles garanties entend-il apporter, dans le contexte actuel d'une offre ferroviaire en évolution dans notre région, afin de préserver le caractère international de la ligne et d'améliorer l'offre de services pour le fret et le trafic voyageurs ? Quel échéancier pouvez-vous nous donner pour la première phase d'électrification, sur la portion Gretz-Troyes ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.
M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*. Monsieur le député, je sais l'importance que vous attachez à juste titre à l'aménagement de la liaison Paris-Bâle. Sachez que l'électrification de la section entre Gretz et Troyes est inscrite dans le contrat de Plan que l'État a signé avec la région Champagne-Ardenne pour 2000-2006, pour un montant très important de 45 millions d'euros. S'agissant de la part de l'État, les crédits nécessaires sont mobilisés pour 2006. Les travaux préliminaires pourront donc être poursuivis à un rythme satisfaisant, sans que la contrainte financière ne vienne réduire cet engagement. J'ai également saisi le président de la SNCF à ce sujet et je veux vous confirmer que des propositions ont été faites par cette entreprise pour qu'une solution à court terme soit apportée avec les conséquences positives que cela comporte en termes de confort, de régularité et de rapidité des trains. Il s'agit d'utiliser le plus rapidement possible un matériel bi-mode - électricité et diesel -, ce qui permettra d'obtenir une continuité des motrices sur l'ensemble de la voie et d'éviter les ruptures de charge. À brève échéance, donc, des améliorations seraient réalisées grâce à ce matériel moderne, et j'ai déjà eu l'occasion d'en parler avec vous-même, monsieur le député, ainsi qu'avec d'autres parlementaires dont les circonscriptions sont traversées par cette ligne. J'ai bon espoir que le nouveau dispositif sera mis en place rapidement.

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

M. Gérard Menuel. Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses concernant le court terme. Mais il reste à mobiliser toutes les énergies, au niveau des régions, des départements et des villes concernés, afin de disposer rapidement d'un échéancier précis des travaux d'électrification.

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 : 1384

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 janvier 2006, page 375

Réponse publiée le : 18 janvier 2006, page 19

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 17 janvier 2006