ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ligne Paris Bâle

Question orale n° 1299

Texte de la question

M. Jean-Claude Mathis attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle. En effet, le niveau de service de cette ligne, qui dessert le sud de la région Champagne-Ardenne et notamment la ville de Troyes, n'est objectivement pas à la hauteur des attentes des habitants et des entreprises du sud de la région. Les Aubois sont impatients de voir avancer ce projet qui figure pourtant expressément, depuis 2000, dans deux contrats de projets État-région. L'enjeu n'est pas de gagner quelques minutes de trajet. Il est de disposer de matériels fiables et, surtout, de pouvoir se raccorder au réseau à grande vitesse. En visite à Troyes le 4 novembre 2010, le Président de la République s'est engagé sur l'électrification de la ligne SNCF Paris-Troyes. En conséquence il lui demande de préciser le calendrier d'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle.

Texte de la réponse

ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-BÂLE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mathis, pour exposer sa question, n° 1299, relative à l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle.

M. Jean-Claude Mathis. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, mes chers collègues, je souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur l'électrification de la ligne ferroviaire Paris-Bâle par Troyes.

Le niveau de service de cette ligne, qui dessert le sud de la région Champagne-Ardenne, notamment le département de l'Aube, n'est objectivement pas à la hauteur des attentes des habitants et des entreprises du sud de la région.

Les Aubois sont impatients de voir avancer le projet d'électrification de cette ligne ferroviaire, qui figure expressément, depuis 2000, dans deux contrats successifs de projets État-région. L'enjeu n'est pas seulement de gagner quelques minutes de trajet, mais de disposer de matériels fiables et, surtout, de pouvoir se raccorder au réseau à grande vitesse. Partant de l'Aube, cela permettrait d'accéder, sans passer par Paris, aux lignes à grande vitesse vers Nantes, Bordeaux, Lille, Lyon, ou d'arriver directement à la gare de Lyon à Paris.

En visite à Troyes le 4 novembre 2010, le Président de la République s'est fermement engagé sur l'électrification de la ligne SNCF Paris-Troyes. Pourtant, la SNCF a communiqué, le 20 janvier dernier, une liste de douze liaisons ferroviaires en difficulté qui vont pouvoir bénéficier d'un plan d'aide d'urgence destiné à améliorer la qualité de service. La ligne Paris-Bâle n'y figure pas, alors qu'elle est en attente de mesures rapides pour améliorer le service à court terme.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de bien vouloir faire le point sur l'avancement de ce dossier et, en particulier, de préciser le calendrier envisagé pour l'électrification de cette ligne ferroviaire.

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

M. Thierry Mariani, *secrétaire d'État chargé des transports.* Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, cher Jean-Claude Mathis, l'électrification de la section Gretz-Troyes de la ligne ferroviaire Paris-Bâle a

été inscrite aux contrats de projets État-région tant en Champagne-Ardenne qu'en Île-de-France. Vous l'avez rappelé, lors d'un récent déplacement, le Président de la République s'est fortement et clairement engagé sur cette question.
Par ailleurs, dans le cadre de la convention de financement de la seconde phase de la LGV Est du 1er septembre 2009, l'État s'est engagé à lancer dès 2009 les études permettant de préciser les conditions de réalisation des travaux.
Aujourd'hui, l'ensemble des financements sont enfin réunis en Champagne-Ardenne, tandis que, en Île-de-France, le préfet vient d'être missionné afin de déterminer avec le président du conseil régional, sur la base d'un partage à parité, le niveau du reste à financer au-delà des engagements pris dans le cadre du contrat de projets.
Lors du dernier comité de pilotage de l'opération, qui s'est tenu le 21 janvier 2010 à Troyes, en présence de François Baroin, Réseau ferré de France a pu confirmer le calendrier du projet : après la mise à jour des études d'avant-projet attendue pour la mi-2011, RFF sera en mesure de lancer les études opérationnelles et, ainsi, de tenir l'objectif de démarrer les travaux d'électrification d'ici à la fin des contrats de projets. Le calendrier sera respecté.
J'ajoute que le plan de modernisation de douze lignes qu'a annoncé la SNCF ne remet pas en cause les engagements pris auparavant. Il s'agit de lignes sur lesquelles les retards sont les plus fréquents et où les passagers rencontrent des problèmes réels, significatifs et inacceptables. Soyez rassuré : cela s'ajoute aux engagements antérieurs, et ne les annule pas. Je sais que vous êtes particulièrement attentif à ce dossier : si l'État ou RFF ne respectait pas son calendrier, vous sauriez me le rappeler.
M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mathis.
M. Jean-Claude Mathis. Je voudrais remercier M. le secrétaire d'État pour sa réponse précise, que j'ai écoutée avec une grande attention. Il me semble que, ainsi, le dossier est sur de bons rails. *(Sourires.)*

Données clés

Auteur : M. Jean-Claude Mathis
Circonscription : Aube (2e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 1299
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 25 janvier 2011, page 582
Réponse publiée le : 4 février 2011, page 754
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 25 janvier 2011