



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question orale n° 935

Texte de la question

M. Gérard Menuel attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur l'électrification du tronçon Gretz-Troyes de la ligne Paris-Bâle. Cette ligne fait partie d'un axe de transport ferroviaire interrégional et national, mettant en relation Paris avec l'Île-de-France, la Champagne-Ardenne, la Franche-Comté et l'Alsace, et tient une place importante dans l'économie locale. Ce chantier a fait l'objet de deux engagements financiers successifs par contrat de plan État région 2000-2006 et 2007-2013, et d'un financement complémentaire signé le 9 décembre 2011 de 105 millions d'euros par l'État, la région Île-de-France et Réseau Ferré de France, qui permet d'équilibrer le plan de financement prévu. Pourtant, il semble au vu des dernières négociations que l'État remette en cause son engagement, alors que le projet a été déclaré d'utilité publique ce 27 janvier 2014. Aussi, il souhaite rappeler les engagements financiers pris par l'État.

Texte de la réponse

ÉLECTRIFICATION DU TRONÇON GRETZ-TROYES DE LA LIGNE FRONTALIÈRE PARIS-BÂLE

M. le président. La parole est à M. Gérard Menuel, pour exposer sa question, n° 935, relative à l'électrification du tronçon Gretz-Troyes de la ligne frontalière Paris-Bâle.

M. Gérard Menuel. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Elle porte sur l'électrification du tronçon Gretz-Troyes de la ligne Paris-Bâle, dite ligne 4. C'est un dossier dont on parle depuis très longtemps dans notre région, sans toutefois rappeler la dégradation constante des services sur cette ligne.

Je rappellerai quelques dates du dossier. Le 11 avril 2000, le contrat de plan entre la région Champagne-Ardenne et l'État pour les années 2000 à 2006 est signé. Des études sont engagées. La région Île-de-France, elle, délibère le 23 mars 2007. En novembre 2009, les deux conseils régionaux d'Île-de-France et de Champagne-Ardenne s'engagent financièrement, de même que les départements, les agglomérations et les communes concernées.

Le 4 novembre 2010, le Président de la République se rend à Troyes pour donner l'impulsion nécessaire à ce projet. Le 9 décembre 2011, l'ensemble des cofinanceurs signent le protocole de financement complémentaire. L'État, lui aussi, s'est engagé sans ambiguïté, le communiqué publié à l'issue de la signature en témoigne : « le protocole signé le 9 décembre porte sur un financement complémentaire de 105 millions d'euros par l'État, la région Île-de-France, et Réseau ferré de France. Il permet d'équilibrer le plan de financement des travaux d'électrification, qui s'élève à 270 millions d'euros. »

Tout le monde s'est ensuite mis au travail. Les études sont désormais terminées, et la déclaration d'utilité publique est purgée de tout recours. Les travaux peuvent, et donc doivent commencer.

Monsieur le secrétaire d'État, demain se tiendra, au ministère des transports, une énième réunion de concertation. J'y participerai, avec d'autres collègues. Une seule question demeure : quand commenceront ces travaux tant attendus ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement.

M. Jean-Marie Le Guen, *secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement*. Monsieur le député, je vous prie tout d'abord d'excuser Alain Vidalies, secrétaire d'État aux transports, qui ne peut être présent pour vous répondre.

Vous évoquez le dossier de l'électrification de la ligne Paris-Troyes. Cette opération a effectivement été inscrite dans plusieurs contrats de plan État-région, mais n'a pas encore été réalisée. Dans le contrat de plan État-région pour les années 2007 à 2013, les hypothèses de contribution des différents partenaires ne permettaient pas de boucler intégralement son financement. Compte tenu du coût estimé de l'opération, soit 270 millions d'euros, un besoin complémentaire de 105 millions par rapport aux montants initialement inscrits dans le CPER a été identifié.

Le 9 décembre 2011, les préfets et les présidents des conseils régionaux d'Île-de-France et de Champagne-Ardenne, ainsi que le président de Réseau ferré de France, ont signé un protocole visant à fixer les principes du financement complémentaire par les contractants franciliens. Ces principes devaient être appliqués, sur le plan financier, par des conventions spécifiques. Compte tenu de l'avancement du projet et des diverses contraintes budgétaires qui pèsent sur les finances publiques de l'État comme sur celles des collectivités territoriales, ces conventions n'ont pu être finalisées au cours de la période du précédent CPER.

Dans le cadre des nouveaux contrats de plan État-région pour les années 2015 à 2020, qui sont en cours de discussion, les préfets d'Île-de-France et de Champagne-Ardenne ont reçu du Premier ministre des mandats de négociation qui prévoient une première phase d'électrification de la section Paris-Troyes à hauteur de 100 millions d'euros. Ce cadrage ouvre la voie à l'engagement concret d'une première phase de travaux sur des bases réalistes pour nos finances publiques tout en permettant la mobilisation de crédits sur d'autres opérations ferroviaires prioritaires, notamment pour la région Champagne-Ardenne. C'est notamment le cas de la remise en état de la ligne Charleville-Givet, dans les Ardennes, dont l'état est préoccupant.

Par ailleurs, la ligne Paris-Troyes bénéficiera en priorité de la livraison des nouveaux matériels roulants *Régiolis* à partir de la fin de l'année 2016, ce qui améliorera la qualité, la sécurité et la régularité du service. Les échanges en cours dans le cadre de la négociation du CPER doivent désormais préciser la nature des travaux à engager sur la ligne Paris-Troyes pour la période 2015 à 2020, en veillant à ce que l'ensemble des partenaires intéressés au projet s'accordent sur les conditions de sa réalisation.

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

M. Gérard Menuel. Monsieur le secrétaire d'État, je vous rappelle que ce projet est très attendu. Les différentes étapes du projet, telles qu'elles étaient prévues, ont été franchies ; l'enquête publique a été réalisée, et la déclaration d'utilité publique est purgée de tout recours ; les travaux devaient commencer en 2014, c'est-à-dire l'année passée. Nous attendons !

Je tiens à vous dire que l'état de la ligne 4 est vraiment dégradé, de même que le niveau de service. On ne peut donc pas, dans le cadre du futur contrat de plan État-région Champagne-Ardenne, opposer la ligne de Givet à la ligne 4, qui est inscrite dans les CPER depuis de nombreuses années.

Données clés

Auteur : [M. Gérard Menuel](#)

Circonscription : Aube (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 935

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [3 février 2015](#), page 629

Réponse publiée au JO le : [13 février 2015](#), page 1430

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [3 février 2015](#)