



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

TGV

Question écrite n° 61036

Texte de la question

M. Jean-Jacques Urvoas attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le premier bilan carbone ferroviaire global réalisé sur la ligne à grande vitesse en cours de construction Rhin-Rhône. Rendue publique le 25 septembre 2009, l'étude menée par l'Ademe, la SNCF et RFF démontre notamment que l'empreinte carbone d'une telle infrastructure devient nulle à partir de sa douzième année d'exploitation et « rentable » au-delà. Ce sont des résultats très positifs, donc, mais, s'appuyant sur ce bilan, la SNCF n'en a pas moins souligné qu'il existait encore plusieurs points d'amélioration possibles : diminuer l'utilisation du ciment dans la construction des gares, équiper l'ensemble des bâtiments ferroviaires de panneaux photovoltaïques, former le personnel à l'éco-conduite des trains. Il lui demande si le Gouvernement est prêt à accompagner l'entreprise dans la mise en oeuvre de ces objectifs.

Texte de la réponse

Le bilan carbone de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, en cours de construction entre Dijon et Mulhouse, a été présenté le 25 septembre 2009 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF. Il montre que les économies cumulées d'émissions de gaz à effet de serre réalisées chaque année, grâce au report vers le transport ferroviaire des déplacements routiers et aériens, annulent l'empreinte carbone de la réalisation de cette nouvelle ligne dès la douzième année de l'exploitation de la LGV. Ce bilan confirme la contribution du transport ferroviaire à la lutte contre le changement climatique en soulignant ses bénéfices environnementaux sur le long terme. Cette « première » servira de référence pour les prochains projets ferroviaires, en s'inscrivant dans une démarche plus globale qui vise à évaluer et optimiser les investissements sous l'angle du bilan carbone. Ce bilan a également conduit à identifier les pistes d'amélioration qui permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce qui concerne le matériel roulant, par exemple, la réduction de la consommation d'électricité de traction passe par la formation du personnel à l'écoconduite des trains, qui permettra de réduire de 5 % l'énergie consommée, ou par l'innovation et l'évolution des techniques avec, lors du renouvellement des rames, la recherche de matériels plus aérodynamiques, plus légers, notamment grâce à des matériaux composites et permettant de récupérer l'énergie de freinage. En s'appuyant sur les premiers résultats de ce bilan carbone et conformément aux objectifs fixés par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, RFF et la SNCF établiront des plans d'action pour diminuer encore les émissions de gaz à effet de serre dans tous les champs de leurs missions, lors de la construction ou de la maintenance des lignes de chemin de fer et lors de l'exploitation des services ferroviaires.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Urvoas](#)

Circonscription : Finistère (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 61036

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 octobre 2009, page 9667

Réponse publiée le : 9 février 2010, page 1485