



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

gares

Question orale n° 317

Texte de la question

Mme Eva Sas interroge M. le ministre délégué 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 la politique des transports et sa contribution à la transition écologique. En effet, les transports sont responsables de 26,3 % des émissions de gaz à effet de serre, en faisant le premier secteur contributeur. La France s'est engagée en 2008, dans le Grenelle de l'environnement, à baisser de 20 % par rapport à 2008 les émissions de CO₂ dans le secteur des transports à l'horizon 2020. Cependant, les émissions de gaz à effet de serre liées au transport ont augmenté de 13 % entre 1990 et 2010. Elle souhaite donc savoir quels moyens seront mis en place pour atteindre les objectifs assignés par le Grenelle de l'environnement. Ces objectifs nécessitent un fort engagement de l'État pour réaliser les investissements qui permettront un report modal vers le ferroviaire que ce soit pour les marchandises ou les voyageurs. Ce report modal vers le moferroviaire reste-t-il la priorité et comment cela se traduit-il dans la politique d'infrastructures de transport mise en oeuvre par le Gouvernement ? Elle souhaite, par ailleurs, avoir des détails sur la politique de financement des gares suivie par le Gouvernement : pourquoi certaines gares en région, dont le nombre de passagers en transit quotidiennement est relativement faible, disposent de beaucoup de moyens pour être rénovées, alors que la 7e gare de France, celle de Juvisy-sur-Orge, dispose de si peu de financement d'État pour son programme de rénovation ? En effet, seul 7 % de sa rénovation est financé par l'État quand la région Île-de-France et le département de l'Essonne financent 73 % de cette rénovation estimé à 97 millions d'euros. Elle souhaite connaître les raisons qui justifient les écarts très importants entre les participations de l'État à ces projets de rénovation.

Texte de la réponse

INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Mme la présidente. La parole est à Mme Éva Sas, pour exposer sa question, n° 317, relative aux investissements en faveur du transport ferroviaire.

Mme Eva Sas. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, comme vous le savez, le secteur des transports est responsable de 26 % des émissions de gaz à effet de serre, ce qui en fait le premier secteur contributeur. La France s'est engagée, dans le Grenelle de l'environnement, à baisser de 20 % les émissions de CO₂ dans ce secteur entre 2008 et 2020, pour revenir au niveau d'émissions atteint en 1990.

Aujourd'hui, il faut hélas constater que les émissions de gaz à effet de serre liées au transport ont augmenté de 13 % entre 1990 et 2010. Dès lors, je souhaiterais savoir quels moyens seront mis en place pour atteindre les objectifs assignés par le Grenelle de l'environnement, et en particulier si vous maintenez la priorité au ferroviaire qui était affichée dans ce Grenelle de l'environnement. Je pense notamment à des projets tels que l'interconnexion sud des LGV en Île-de-France, qui a déjà été évoqué ce matin et qui a besoin du soutien de l'État dans des délais relativement courts. Ces objectifs nécessitent un fort engagement de l'État pour réaliser

les investissements qui permettront un report modal vers le ferroviaire, que ce soit pour les marchandises ou les voyageurs. Dans cette perspective, je m'interroge sur les raisons qui justifient les écarts très importants entre les participations de l'État aux différents projets de rénovation des gares, notamment.

En particulier, pourquoi certaines gares en région, ou même en Île-de-France, dont le nombre de passagers en transit quotidiennement est relativement faible, disposent de beaucoup de moyens pour être rénovées, alors que la septième gare de France, celle de Juvisy-sur-Orge, dispose de si peu de financement d'État pour son programme de rénovation ? En effet, seulement 7 % de sa rénovation est financée par l'État quand la région Île-de-France et le département de l'Essonne financent 73 % de cette rénovation estimée à 97 millions d'euros. Dès lors, monsieur le ministre, est-il possible d'avoir des détails sur la politique de financement des transports, et en particulier des gares, suivie par le Gouvernement ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Madame la députée, chère Éva Sas, si le Grenelle de l'environnement n'a pas porté les fruits annoncés par le précédent Gouvernement, pour notre part, nous avons déjà, dès les premiers mois de notre arrivée aux responsabilités, pris plusieurs mesures en faveur de l'environnement. Nous avons notamment fait le lien entre environnement, développement durable et transports. Prenons quelques exemples. Le Premier ministre a fixé comme objectif de développer des véhicules consommant moins de deux litres d'essence pour 100 kilomètres. Nous avons mis en place un dispositif d'affichage des émissions de CO₂, qui permettra à chacun de connaître la quantité de CO₂ émise lors du transport et de comparer sur des bases communes les différentes solutions de déplacement. Vous m'interrogez sur les différents modes de transport de marchandises. Le Gouvernement et cette majorité peuvent s'enorgueillir d'avoir mis en place et finalisé l'écotaxe poids lourds. Votée récemment par le Parlement, elle a été validée par le Conseil constitutionnel. Notons que dans le même temps, d'autres saisissaient le Conseil constitutionnel pour faire tomber cette première fiscalité environnementale. L'écotaxe poids lourds s'appliquera dès le 1er octobre 2013.

S'agissant du fret ferroviaire, je vise l'efficacité. Il y a eu un certain nombre de plans de relance. Ma préoccupation n'est pas d'accoler mon nom à un xième plan qui aurait des objectifs mirifiques, surtout lorsque l'on voit les conséquences du Grenelle de l'environnement : la part du transport des marchandises ferroviaires a diminué alors que l'objectif était de l'accroître considérablement. Nous souhaitons lever tous les freins techniques et institutionnels – c'est l'objet de la réforme ferroviaire –, mais également nous appuyer sur des solutions innovantes, notamment les autoroutes ferroviaires, pour faire en sorte que nous puissions avoir une complémentarité des modes de transport. Le rapport Duron donnera des orientations, mais l'une des priorités a été de préconiser le désenclavement des ports, notamment avec l'hinterland, et de favoriser le report modal au profit notamment du ferroviaire.

S'agissant du transport des personnes, nous avons engagé le 7 mai dernier un appel à projets en faveur du développement des transports collectifs et de la mobilité durable, doté de 450 millions d'euros pour des chantiers devant débiter avant 2016. Autre illustration : j'ai mis en place la semaine dernière un groupe de travail en faveur des mobilités actives – marche, vélo – regroupant tous les acteurs, mais aussi les parlementaires, afin de travailler à un plan ambitieux et leur donner une vraie place dans les déplacements urbains et périurbains. Par ailleurs, nous avons lancé une politique de renouvellement des matériels roulants des TET, les trains d'équilibre du territoire, à laquelle 400 millions d'euros seront consacrés.

Vous m'interpellez sur les travaux de rénovation des gares en Île-de-France. Les décisions de mise en œuvre relèvent du Syndicat des transports d'Île-de-France en tant qu'autorité organisatrice. Pour ce qui concerne plus particulièrement le pôle de Juvisy, les financements qu'apporte l'État à ce projet passent à travers la convention spécifique transports 2011-2013 signée avec la région, qui répartit les financements de la région et de l'État sur l'ensemble des projets d'infrastructures de transports collectifs en Île-de-France. C'est dans ce cadre, négocié avec la région, que l'État a apporté 7 millions d'euros au pôle de Juvisy, auxquels doivent être ajoutés 15 millions d'euros apportés par RFF et la SNCF. L'effort de l'État en faveur des investissements en Île-de-France

ne peut pas être envisagé projet par projet : il doit l'être globalement. Il a été fait référence à la volonté politique marquée par le Premier ministre, le 7 mars dernier, autour du nouveau Grand Paris et du plan de mobilisation avec l'Île-de-France qui a été engagé avec le président Huchon pour accélérer le transport du quotidien. Pour l'amélioration et l'extension du réseau, 27 milliards d'euros plus 7 milliards d'euros seront engagés d'ici à 2017, afin de financer le plan de mobilisation et d'amélioration des transports en commun en Île-de-France.

Données clés

Auteur : [Mme Eva Sas](#)

Circonscription : Essonne (7^e circonscription) - Écologiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 317

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 juin 2013](#), page 5602

Réponse publiée au JO le : [26 juin 2013](#), page 6938

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [4 juin 2013](#)