



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Coordination européenne des futurs investissements dans le transport ferroviaire

Question écrite n° 31944

Texte de la question

M. Xavier Roseren attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'importance de coordonner, au niveau européen, les futurs investissements des États dans le secteur du transport ferroviaire. Alors que le 14 juillet 2020, le Président de la République annonçait vouloir redévelopper massivement ce mode de transport, le Premier ministre précisait, quelques jours plus tard, vouloir investir prioritairement dans les trains de nuit, le fret ainsi que les petites lignes de train. Le soutien au train constitue un élément essentiel du plan de relance français annoncé le 25 août 2020, centré sur la transition écologique et placé dans la continuité des orientations des politiques de relance européennes et des propositions de la Convention citoyenne pour le climat. Le bilan carbone du rail est, en effet, huit fois moins lourd en termes de particules nocives que la route, raison pour laquelle des États comme l'Autriche ou la Suède investissent depuis plusieurs années dans un réseau de liaisons intra-européennes. Or, la France accuse des retards importants en termes de vétusté du marché du matériel roulant et de maintenance de ses axes ferroviaires, délaissés au profit d'un surinvestissement des lignes à grandes vitesses et d'autres modes de transport. Le Gouvernement a ainsi mobilisé des moyens conséquents en faveur d'une modernisation du réseau ferroviaire d'ici 2022, formalisées et complétées par la présentation, d'ici la fin de l'année, d'un plan fret prévu par la loi d'orientation des mobilités. M. le député lui demande de renforcer, en concertation avec les autres États membres, l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen freinée par des coûts d'exploitation élevés du matériel ferroviaire. La planification commune des investissements de modernisation dans le réseau et la signalisation, tout comme la simplification normative pourraient ainsi favoriser l'émergence d'un marché européen compétitif du matériel ferroviaire. Il souhaite savoir quelles mesures ont d'ores et déjà émergé des concertations menées avec ses homologues européens sur ces sujets afin de permettre la transformation du modèle économique ferroviaire en accord avec les objectifs du *Green deal*.

Texte de la réponse

Dans la continuité des engagements de la Convention citoyenne pour le climat, de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et du Green Deal européen, le ministre chargé des transports a récemment affiché de grandes ambitions en faveur de la filière ferroviaire, en coordination avec ses homologues européens. En cohérence avec cette orientation, un soutien massif a été accordé par l'État à la filière ferroviaire, fortement impactée par la crise COVID : le plan de relance de l'économie comporte notamment 4,7Md€ de soutiens directs de l'État visant notamment à permettre au gestionnaire d'infrastructure d'investir massivement dans la remise en état du réseau ferré national, mais aussi à financer des investissements nécessaires au développement du fret, à la mise en place de nouveaux services de trains de nuit, ou encore à régénérer des lignes ferroviaires peu circulées. Ces montants s'ajoutent aux dépenses de l'État prévues dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, et à la reprise de 35 milliards d'euros de dette de SNCF Réseau visant à assainir sa situation financière et ainsi à lui donner les marges de manœuvres nécessaires pour améliorer la performance de notre système ferroviaire. Le Gouvernement est notamment convaincu que le fret ferroviaire a un avenir et est un élément essentiel pour répondre aux urgences écologiques. La crise sanitaire a d'ailleurs montré toute sa résilience et son caractère

essentiel pour le pays. Le Gouvernement souhaite donc faire sien l'objectif ambitieux du secteur d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030. Conformément à l'article 178 de la LOM, et afin de donner des perspectives au secteur, le ministère chargé des transports prépare actuellement une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Tout en s'inscrivant dans la durée avec une vision prospective à 10 ans (horizon 2030), cette stratégie intègre des actions à mettre en œuvre dès 2021 compte-tenu de la nécessité d'agir rapidement pour le pays. Le Gouvernement souhaite donc faire sien l'objectif ambitieux du secteur d'un doublement de la part modale du fret ferroviaire à l'horizon 2030. Conformément à l'article 178 de la LOM, et afin de donner des perspectives au secteur, le ministère chargé des transports prépare actuellement une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Tout en s'inscrivant dans la durée avec une vision prospective à 10 ans (horizon 2030), cette stratégie intègre des actions à mettre en œuvre dès 2021 compte-tenu de la nécessité d'agir rapidement pour amorcer un changement de cap. Cette stratégie prévoit notamment le développement des corridors européens de fret ferroviaire à travers lesquels les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure coordonnent et planifient les investissements nécessaires au développement des trafics internationaux de fret ferroviaire. Plus généralement, SNCF Réseau a fait de la digitalisation du réseau ferroviaire français un axe important de développement des vingt prochaines années. Une des composantes de cette digitalisation réside dans le déploiement à moyen-terme de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), système européen de gestion du trafic ferroviaire qui vise à harmoniser la signalisation ferroviaire en Europe. La mise en place de ce système de signalisation pourra permettre d'augmenter la capacité de certains axes, contribuer à améliorer la robustesse d'exploitation et la régularité des circulations de trains, et favorisera l'interopérabilité ferroviaire. Le déploiement de l'ETCS, système européen de contrôle des trains et composante de l'ERTMS, sur l'axe Longuyon-Bâle ouvrira ainsi la voie à la première liaison entièrement équipée entre les cinq pays du corridor européen de fret ferroviaire Mer du Nord- Méditerranée à horizon fin 2023. Par ailleurs, l'État investit depuis quelques années dans le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire. En 10 ans, une enveloppe totale de 3,5 milliards d'euros y aura été consacrée. Plus de la moitié de ce programme a déjà été réalisée. De même, les régions et Ile-de-France Mobilités continuent de renouveler et rénover les flottes de matériels roulants dédiés à l'exploitation des services régionaux qu'elles organisent et étudient, lors des programmes d'achat ou rénovation, leur équipement avec le système de conduite compatible au système de signalisation européen (ERTMS) dans un objectif d'interopérabilité. Au total, ces marchés de renouvellement et de modernisation des parcs de matériels roulants régionaux, lancés pour les premiers en 2010, pourront atteindre plusieurs dizaines de milliards d'euros d'ici 2030. Enfin, la France fait actuellement partie d'un groupe de travail relatif à la « Plateforme internationale de transport ferroviaire de passagers », mise en place suite à la déclaration des ministres européens du 2 juin 2020 pour le développement du transport international de voyageurs par chemin de fer. L'objectif de cette plateforme est de proposer un agenda européen afin de promouvoir davantage les services ferroviaires internationaux de voyageurs.

Données clés

Auteur : [M. Xavier Roseren](#)

Circonscription : Haute-Savoie (6^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 31944

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 26 octobre 2020

Question publiée au JO le : [25 août 2020](#), page 5598

Réponse publiée au JO le : [13 juillet 2021](#), page 5633