



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Avenir du ferroviaire français

Question écrite n° 4575

Texte de la question

Mme Sandrine Josso interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir du réseau ferroviaire français. Dans un premier temps, elle souhaite avoir des précisions sur le devenir des lignes à grandes vitesses, un symbole technologique fort pour la France et un vecteur essentiel au développement économique et touristique des villes moyennes. Dans un deuxième temps, elle souhaite connaître les objectifs donnés au développement des énergies propres dans l'alimentation du réseau ferroviaire français.

Texte de la réponse

Notre pays a besoin d'un grand service public pour le train, circulant sur un réseau étendu de 30 000 km de lignes dont 2 800 km de lignes à grande vitesse. Ce service public est essentiel pour les déplacements de 4 millions de Français au quotidien. Il est par ailleurs indispensable pour la vie économique des territoires tout en étant un outil majeur de l'aménagement du territoire. Il est enfin une solution écologique pour la mobilité. Depuis une trentaine d'année, la priorité a été donnée au développement de la grande vitesse, qui est un incontestable succès technique et commercial, comme le confirment encore les trafics 2017. Si la fonction d'aménagement du territoire de ces lignes à grandes vitesses ne doit pas être minimisée, il subsiste pour autant de nombreux besoins insuffisamment satisfaits, notamment au regard de la qualité de service. Ainsi, le réseau ferroviaire français est aujourd'hui vieillissant et souffre de décennies de sous-investissement, générant des retards et des dysfonctionnements, notamment des incidents plus fréquents et des trains qui roulent au ralenti par mesure de sécurité. La responsabilité du Gouvernement était donc d'agir, en conduisant une réforme globale de l'ensemble du système ferroviaire : le nouveau pacte ferroviaire a ainsi été largement adopté le 27 juin 2018. Sur le réseau, cela se traduit d'abord par une opération sans précédent de remise à niveau du réseau sur 10 ans : 3,6 Md€ par an sont investis chaque année dans la remise à niveau réseau ferroviaire structurant. Le nouveau pacte ferroviaire porte également l'ouverture à la concurrence des services de transport non conventionnés, notamment TGV, décidé par les pays européens en 2015, qui permettra notamment d'améliorer les offres pour les voyageurs et les niveaux de services, tout en répondant aux enjeux d'aménagement du territoire et de maintien des dessertes. Ces orientations répondent ainsi pleinement au cap fixé dès le début du quinquennat par le Président de la République consistant à donner la priorité aux transports du quotidien. Afin de concrétiser encore davantage cette priorité, la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports a présenté le 26 novembre 2018 en Conseil des ministres le projet de loi d'orientation des mobilités, qui définit notamment la programmation des investissements dans les transports pour la prochaine décennie, pour sortir des promesses non financées du passé, et pour la première fois de façon claire, priorisée et financée. Ce projet de loi sera ainsi présenté et débattu au Parlement en 2019. S'agissant des grands projets, l'État s'inscrit dans l'approche nouvelle de réalisation phasée des projets commençant en priorité par les opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien. Ces opérations permettront ainsi de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. Concernant la politique de développement d'énergie propre pour l'alimentation du système ferroviaire

français, il convient de rappeler que chaque opérateur sur le réseau est libre de contractualiser avec le fournisseur d'électricité de son choix, conformément à sa propre politique énergétique. Mais chaque opérateur a également la possibilité de contractualiser directement auprès de SNCF Réseau, et ainsi de s'approvisionner conformément à la politique de SNCF Réseau en la matière. Ce dernier est par ailleurs chargé de l'alimentation en électricité de ses installations, et donc d'une part importante de la consommation électrique pour l'utilisation du réseau ferroviaire. Le gestionnaire d'infrastructure met alors en place une politique d'approvisionnement en énergie, conformément à ses obligations législatives d'œuvrer en faveur du développement durable tout en assurant un service ferroviaire performant dans les meilleures conditions économiques, dans le respect des règles de commandes publiques en vigueur. À cet effet, les marchés du gestionnaire d'infrastructure prévoient notamment qu'une part de l'électricité qu'il achète soit d'origine France de manière à ce que cette électricité réponde aux exigences des politiques françaises en matière environnementale.

Données clés

Auteur : [Mme Sandrine Josso](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (7^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4575

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [16 janvier 2018](#), page 289

Réponse publiée au JO le : [26 février 2019](#), page 1972