



14ème législature

Question N° : 12960	De M. Yves Daniel (Socialiste, républicain et citoyen - Loire-Atlantique)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > bois et forêts	Tête d'analyse >activités	Analyse > voies ferrées. aides de l'Etat. perspectives.
Question publiée au JO le : 11/12/2012 Réponse publiée au JO le : 09/04/2013 page : 3965 Date de signalement : 19/03/2013		

Texte de la question

M. Yves Daniel appelle l'attention de 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 l'utilisation du bois dans les traverses en bois des voies ferrées. La traverse bois présente des avantages écologiques et économiques nombreux. Ainsi, il a été constaté que chaque traverse en bois stocke 132 kg de CO2 soit l'équivalent des émissions sur 1 000 km d'une voiture de catégorie moyenne. En outre, le bois est une ressource renouvelable lorsque les forêts sont gérées durablement comme c'est le cas en France. Par ailleurs, la filière bois emploie 450 000 personnes dans l'hexagone, un nombre non négligeable composé pour la plus grande partie d'emplois locaux. La traverse bois encourage ces emplois non dé localisables dans la mesure où elle permet la valorisation des chênes de qualité secondaire, sinon destinés à du bois de chauffage ou à l'export sans transformation vers les pays émergents, ce qui implique une forte déperdition de la valeur ajoutée. Cependant, les traverses en bois actuellement en place sur les voies ferrées ont généralement été traitées à la créosote, produit hautement toxique ce qui empêche leur revente aux particuliers et aux professionnels et amène souvent à les remplacer par des traverses en béton. Aussi à l'heure où s'engage le débat sur la transition écologique et alors que de nombreuses lignes ferroviaires secondaires vont entrer dans une phase de rénovation, il souhaiterait savoir quelles mesures sont envisagées par le Gouvernement pour encourager le développement des traverses en bois, permettant d'une part de soutenir la filière dans ses recherches d'alternatives à la créosote et d'autre part, d'offrir aux professionnels du bois et aux territoires qui en vivent de nouveaux débouchés.

Texte de la réponse

Le bois a été historiquement le matériau de confection des traverses ferroviaires et a été utilisé en très grande part au milieu du siècle dernier pour les travaux de maintenance des lignes de chemin de fer. Aujourd'hui, ces travaux mobilisent majoritairement des traverses en béton. Cette évolution repose en premier lieu sur des raisons d'ordre technique. Les traverses en béton sont adaptées aux nouvelles techniques de construction ferroviaire, comme par exemple l'utilisation de longs rails soudés ou d'attaches automatiques. Elles peuvent supporter des circulations à plus grande vitesse et des charges et des volumes de trafics plus importants que les traverses en bois. Elles ont en outre, en moyenne, une durée de vie deux fois supérieure à celle des traverses en bois, ce qui limite la fréquence des travaux de renouvellement et l'incidence de ces travaux sur la circulation des trains, incidence dont on mesure bien actuellement, en raison de l'important programme de rénovation du réseau, les contraintes qui en résultent pour les usagers. En second lieu, le coût de fourniture d'une traverse en bois est sensiblement équivalent à celui d'une traverse en béton. En revanche, le coût pour le gestionnaire d'infrastructure d'une traverse en bois sur la totalité de son cycle de vie - acquisition, maintenance, élimination - se révèle beaucoup plus important que celui

d'une traverse en béton. En effet, alors que l'élimination des traverses en béton a pour le gestionnaire d'infrastructure un coût généralement nul car la vente des aciers de haute qualité qui les composent couvre le coût de leur élimination, le coût d'élimination des traverses en bois, traitées à la créosote et de ce fait classées comme déchet dangereux, est élevé, d'environ 90 euros par tonne. Aujourd'hui, le traitement à la créosote des traverses en bois, nécessaire pour leur assurer une longévité suffisante mais dont le caractère dangereux induit des coûts importants, pénalise donc leur utilisation. A cet égard, Réseau ferré de France a dû, à la demande des commissaires aux comptes, constituer dans ses comptes une provision de 75 millions d'euros en vue de l'élimination future des traverses existantes. Conscient de ces difficultés, Réseau ferré de France participe avec la SNCF, gestionnaire d'infrastructure délégué, au consortium de recherche Timbirde qui vise à mettre au point un substitut techniquement et économiquement équivalent à la créosote, et sans risque pour l'environnement. Selon leurs atouts, les deux types de traverse doivent relever de fonctions différentes. A la suite de l'audit actualisé de l'état du réseau rendu en octobre 2012 par l'École polytechnique fédérale de Lausanne, le ministre des transports a demandé à Réseau ferré de France de lui présenter un plan de renouvellement et de modernisation prenant notamment en compte l'effort à porter sur les lignes structurantes du réseau. L'utilisation de traverses en béton est adaptée aux caractéristiques de ces lignes et des trafics qu'elles supportent. Néanmoins, environ 300 000 traverses en bois sont encore mises en oeuvre chaque année sur le réseau ferré national et continueront à l'être. Leur utilisation est en effet adaptée aux lignes à faible trafic, où la vitesse de circulation est limitée et, de manière spécifique, aux interventions de maintenance sur les points singuliers que sont par exemple les aiguillages, les tunnels et les ouvrages d'art. En lien avec le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, le ministre des transports a demandé à l'ensemble des acteurs concernés, Réseau ferré de France, la SNCF et la profession du bois d'examiner dans quelles conditions l'utilisation des traverses en bois pourrait être pérennisée et encore développée. A cet effet, un groupe de travail se réunira dès le mois d'avril pour examiner les aspects de coût, les aspects techniques et industriels et les aspects socioéconomiques et environnementaux de l'utilisation des traverses en bois. Il rendra ses conclusions à l'automne.