



N° 2988

# ASSEMBLEE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 avril 2001.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES <sup>(1)</sup> SUR LES PROPOSITIONS DE  
RÉSOLUTION :

1. (n° 2820) DE M. LAURENT DOMINATI, *tendant à la création d'une commission d'enquête chargée d'étudier les conséquences de la **pollution atmosphérique générée par la circulation permanente de motrices diesels utilisées par la SNCF dans des zones urbaines et de proposer les mesures susceptibles de réduire les risques sanitaires auxquels sont exposées, de ce fait, les populations riveraines ;***
2. (n° 2852) DE MM. YVES COCHET, *visant à la **création d'une commission d'enquête relative aux émissions de particules par les motrices diesel de la SNCF et aux mesures propres à supprimer les risques pour les riverains des gares du Nord, de l'Est et du dépôt de l'Ourcq ;***

PAR M. JEAN-JACQUES FILLEUL,

Député.

---

---

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

**Transports ferroviaires.**

La Commission de la production et des échanges est composée de : M. André Lajoinie, *président* ; M. Jean-Paul Charié, M. Jean-Pierre Defontaine, M. Pierre Ducout, M. Jean Proriol, *vice-présidents* ; M. Christian Jacob, M. Pierre Micaux, M. Daniel Paul, M. Patrick Rimbart, *secrétaires* ; M. Jean-Pierre Abelin, M. Yvon Abiven, M. Jean-Claude Abrioux, M. Stéphane Alaize, M. Damien Alary M. André Angot, M. François Asensi, M. Jean-Marie Aubron, M. Pierre Aubry, M. Jean Auclair, M. Jean-Pierre Balduyck, M. Jacques Bascou, Mme Sylvia Bassot, M. Christian Bataille, M. Léon Bertrand, M. Jean Besson, M. Gilbert Biessy, M. Claude Billard, M. Claude Birraux, M. Jean-Marie Bockel, M. Jean-Claude Bois, M. Daniel Boisserie, M. Maxime Bono, M. Franck Borotra, M. Christian Bourquin, M. Patrick Braouezec, M. François Brottes, M. Vincent Burroni, M. Alain Cacheux, M. Dominique Caillaud, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Jean Charroppin, M. Philippe Chaulet, M. Jean-Claude Chazal, M. Daniel Chevallier, M. Yves Cochet, M. Gilles Cocquempot, M. Pierre Cohen, M. Alain Cousin, M. Yves Coussain, M. Jean-Michel Couve, M. Jean-Claude Daniel, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Philippe Decaudin, Mme Monique Denise, M. Léonce Deprez, M. Jacques Desallangre, M. Éric Doligé, M. François Dosé, M. Marc Dumoulin, M. Dominique Dupilet, M. Philippe Duron, M. Jean-Claude Étienne, M. Alain Fabre-Pujol, M. Albert Facon, M. Alain Ferry, M. Jean-Jacques Filleul, M. Jacques Fleury, M. Nicolas Forissier, M. Jean-Louis Fousseret, M. Claude Gaillard, M. Robert Galley, M. Claude Gatignol, M. André Godin, M. Alain Gouriou, M. Hubert Grimault, M. Michel Grégoire, M. Lucien Guichon, M. Gérard Hamel, M. Patrick Herr, M. Francis Hillmeyer, M. Claude Hoarau, M. Robert Honde, M. Claude Jacquot, Mme Janine Jambu, M. Aimé Kergueris, M. Jean Launay, Mme Jacqueline Lazard, M. Thierry Lazaro, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Jacques Le Nay, M. Patrick Lemasle, M. Jean-Claude Lemoine, M. Jean-Claude Lenoir, M. Arnaud Lepercq, M. René Leroux, M. Jean-Claude Leroy, M. Roger Lestas, M. Félix Leyzour, M. Guy Malandain, M. Daniel Marcovitch, M. Didier Marie, M. Alain Marleix, M. Daniel Marsin, M. Philippe Martin, M. Jacques Masdeu-Arus, M. Marius Masse, M. Roland Metzinger, M. Roger Meï, M. Yvon Montané, M. Gabriel Montcharmont, M. Jean-Marie Morisset, M. Bernard Nayral, M. Jean-Marc Nudant, M. Jean-Paul Nunzi, M. Patrick Ollier, M. Joseph Parrenin, M. Paul Patriarche, M. Germinal Peiro, Mme Geneviève Perrin-Gaillard, M. François Perrot, Mme Annette Peulvast-Bergeal, M. Serge Poignant, M. Bernard Pons, M. Jean Pontier, M. Jacques Pélassard, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Jean-Luc Reitzer, M. Gérard Revol, Mme Marie-Line Reynaud, M. Jean Rigaud, M. Jean Roatta, M. Jean-Claude Robert, M. Joël Sarlot, Mme Odile Saugues, M. François Sauvadet, M. Jean-Claude Thomas, M. Léon Vachet, M. Daniel Vachez, M. François Vannson, M. Michel Vergnier, M. Gérard Voisin, M. Roland Vuillaume.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 18 décembre 2000 et le 9 janvier 2001, deux propositions de résolution visant à la création de commissions d'enquête portant sur des thèmes voisins ont été déposées sur le bureau de l'Assemblée nationale :

– la première, (n° 2820), présentée par M. Laurent Dominati, propose la création d'une commission d'enquête « chargée d'étudier les conséquences de la pollution atmosphérique générée par la circulation permanente de motrices diesels utilisées par la SNCF dans des zones urbaines et de proposer les mesures susceptibles de réduire les risques sanitaires auxquels sont exposées, de ce fait, les populations riveraines. » ;

– la seconde, (n° 2852), présentée par M. Yves Cochet et plusieurs de ses collègues, et plus « ciblée » géographiquement puisqu'elle porte sur les « émissions de particules par les motrices diesels de la SNCF et les mesures propres à supprimer les risques pour les riverains des gares du Nord, de l'Est et du dépôt de l'Ourcq. ».

Bien que principalement justifiée par des raisons de santé publique (selon M. Laurent Dominati, la commission d'enquête devra « *déceler et apprécier les risques sanitaires* », pour M. Yves Cochet, elle devra mesurer « *l'impact des émissions des motrices diesel de la SNCF sur la santé des riverains des gares de l'Est, du Nord et du dépôt de l'Ourcq* »), cette proposition a été renvoyée à la commission de la production et des échanges en raison de ses aspects liés au transport ferroviaire.

\*

\* \*

L'application conjointe de l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires et des articles 140 et 141 du règlement de l'Assemblée

nationale conduit à examiner la recevabilité des propositions de résolution avant de se prononcer sur leur opportunité.

La recevabilité de ces propositions de résolution peut être admise sans trop de difficulté, Mme Marylise Lebranchu, Garde des Sceaux, ministre de la justice, ayant confirmé par deux lettres en date du 11 janvier et du 29 janvier 2001, qu'aucune information judiciaire n'est ouverte sur les faits ayant motivé le dépôt de ces propositions.

Il convient donc, dans ces conditions, d'examiner les propositions de résolution au regard de leur opportunité.

Les locomotives diesel sont effectivement une source de pollution préoccupante pour plusieurs raisons :

– d'abord parce que leurs émissions ne proviennent pas uniquement de la traction proprement dite, mais aussi et surtout des procédures de chauffage préalable des moteurs (d'où l'appellation de « chauffeur » utilisée pour désigner les conducteurs de locomotives) ; ces procédures imposent un préchauffage des moteurs d'environ quarante minutes avant tout départ de train et un fonctionnement permanent desdits moteurs lorsque la température extérieure est égale ou inférieure à zéro degré ;

– ensuite parce qu'en matière de limitation des émissions polluantes, les moteurs de locomotives n'ont pas enregistré les mêmes progrès que les moteurs d'automobiles, la pression normative exercée sur eux ayant été beaucoup moins forte que celle portant sur les véhicules routiers ; les moteurs de locomotives se rapprochent en effet des moteurs de bateaux ; or, en matière environnementale, les transports maritimes et fluviaux sont soumis à de moindres contraintes ; c'est l'Union internationale des chemins de fer (UIC) qui édicte les normes applicables aux transports ferroviaires dans le monde ; les dernières valeurs limites d'émissions datent de février 1997 ; celles-ci sont complétées par des règles techniques nationales définies par l'arrêté du 5 juin 2000 du ministère de l'équipement, des transports et du logement ;

– enfin, parce que le problème se pose principalement en milieu urbain, ce qui contribue à dégrader un air déjà vicié et ce qui implique l'exposition d'une importante population (les deux propositions de résolutions font état pour Paris de chiffres compris entre 40 000 et 50 000 personnes) ; par ailleurs, même si les propositions qui nous sont soumises se focalisent sur les problèmes rencontrés à Paris, la question n'est pas étrangère aux grandes métropoles de province puisque des locomotives diesel et des autorails arrivent ou partent des gares de Toulouse, Strasbourg, Nantes, Marseille, Lille, Lyon et Bordeaux.

Mais c'est toutefois à Paris et dans sa proche banlieue que la pollution atmosphérique due aux transports ferroviaires pose les problèmes les plus sérieux. Ceux-ci ont déjà fait l'objet de plusieurs questions écrites et orales de parlementaires et de délibérations du Conseil de Paris donnant lieu à l'émission de vœux demeurés sans effet.

Cinq sites sont concernés ; trois en banlieue : les dépôts de l'Ourcq, de Pantin-zone et de La Plaine Saint-Denis, et deux dans Paris *intra muros* : le dépôt de La Villette et la gare de l'Est. La majeure partie des nuisances concerne aujourd'hui le dépôt de l'Ourcq et les abords de la gare de l'Est, la situation s'étant récemment améliorée (même si elle est encore loin d'être satisfaisante) pour les riverains du dépôt de La Villette, les grosses locomotives n'y entrant plus depuis mars 2000 et ne circulant plus sur les voies environnantes depuis février 2001.

Trois types de trains faisant appel à des locomotives diesel et représentant 46 mouvements quotidiens, entrent ou sortent par le nord-est de Paris :

- les trains de la ligne Paris-Mulhouse-Bâle (9 allers-retours quotidiens) ;
- les trains de la ligne Paris-Troyes (5 allers-retours par jour) ;
- les trains de la ligne Paris-Provins (9 allers-retours par jour).

Quelles solutions sont envisageables pour éliminer ou limiter les nuisances subies par les riverains des dépôts de la SNCF ou des lignes de la gare de l'Est ?

### **1. L'électrification de la ligne Paris-Bâle**

Les 46 mouvements quotidiens ont tous lieu sur la ligne Paris-Bâle. En effet, Troyes et Provins sont desservies par cette ligne (soit directement pour Troyes, soit par un embranchement partant de la gare de Longueville pour Provins).

Aujourd'hui, la ligne Paris-Bâle est électrifiée sur deux tronçons situés à ses extrémités :

- sur 35 kilomètres entre la gare de l'Est et celle de Gretz-Armainvilliers en Seine-et-Marne ;
- sur 80 kilomètres environ entre Belfort et Bâle *via* Mulhouse.

Au total, ce sont près de 400 kilomètres de ligne qui restent à électrifier. Pour l'instant, seule l'électrification de la portion de ligne

comprise entre Gretz-Armainvilliers et Troyes est prévue. On estime à un milliard de francs les dépenses nécessaires pour mener à bien l'équipement de ces quelque 120 kilomètres de lignes. Le contrat de plan signé entre l'Etat et la région Champagne-Ardenne prévoit d'affecter 330 millions de francs aux travaux d'électrification de la ligne Paris-Troyes à l'horizon 2006. Cette enveloppe permettra de mener à bien certains travaux préparatoires, l'achèvement de l'électrification de la ligne devant intervenir au cours de la période d'exécution des contrats de plan suivants, soit à une date que l'on peut estimer aux alentours de 2008.

## **2. Le remplacement des locomotives diesel par des locomotives électriques avant l'entrée dans Paris.**

Cette solution est ardemment réclamée par les associations parisiennes de riverains des lignes et dépôts de la SNCF. S'inspirant de ce qui se passe à l'entrée en Suisse, celles-ci demandent que les locomotives diesel soient décrochées en gare de Gretz-Armainvilliers et remplacées par des motrices électriques. Dans le sens France-Suisse, cette opération est effectuée en gare de Mulhouse pour cinq trains sur six se rendant à Bâle. Elle dure entre dix minutes et un quart d'heure (pour une durée totale de trajet de quatre heures et demie).

Outre ce rallongement de la durée du voyage – argument le plus souvent avancé par la SNCF pour une ligne fortement concurrencée par le transport aérien – cette solution présente d'autres inconvénients ; elle nécessite ainsi sur le site de Gretz-Armainvilliers un équipement spécifique, coûteux puisque estimé entre 120 à 150 millions de francs et temporaire puisque son utilité sera fatalement limitée après l'achèvement des travaux d'électrification de la ligne. Par ailleurs, on peut se demander dans quelle mesure cette solution ne fait que déplacer le problème et comment réagira la population de Gretz-Armainvilliers lorsqu'elle constatera que l'implantation d'un dépôt destiné au chauffage des locomotives est prévu dans la forêt voisine alors qu'elle a déjà à pâtir de la proximité d'une usine d'incinération d'ordures ménagères.

Y a-t-il d'autres sites permettant de procéder à un changement de locomotive ? La SNCF a certes étudié la possibilité d'effectuer cette manœuvre à Noisy-le-Sec mais elle y a rapidement renoncé en raison de la densité de population dans cette zone et au regard de considérations techniques. En revanche, une autre solution est en cours d'étude. Elle consisterait à arrêter les trains roulant dans le sens Bâle-Paris en gare de Val-de-Fontenay et d'assurer une correspondance avec le RER. Mais celle-ci, outre les désagréments qu'elle offre aux passagers, n'apporte de réponse qu'à la question de l'entrée des trains à Paris et ne résout pas celle

plus préoccupante du préchauffage des machines appelées à quitter la capitale.

### **3. La limitation des émissions à la source.**

C'est la piste suivie par la SNCF. Cela passe d'abord par une modernisation du parc de locomotives et par l'acquisition de matériels de dépollution, tel le capteur de fumées qui équipera bientôt le dépôt de l'Ourcq.

Dans cet esprit, la SNCF a répondu en septembre 2000 à un appel à projets lancé par la région Ile-de-France visant à réduire les émissions atmosphériques polluantes des engins diesel. En proposant de modifier ou de remotoriser certains modèles de locomotives, d'utiliser du gazole à basse teneur en soufre, d'abaisser à  $-8^{\circ}$  le seuil de température imposant un fonctionnement permanent des moteurs, de limiter à 20 minutes la durée de préchauffage des machines et d'équiper le dépôt de l'Ourcq d'un épurateur de gaz d'échappement, la SNCF pense réduire d'ici à 2003 les émissions de monoxyde de carbone de 44 %, les émissions d'hydrocarbures de 40 % et les rejets de monoxyde d'azote de 22 %. L'ensemble de ces actions représente un coût estimé à 98 millions de francs dont la moitié serait financée par la SNCF elle-même.

\*

\* \*

Alors que la réalité des nuisances causées par la présence de locomotives diesel dans des zones urbaines n'est pas contestée, faut-il pour autant qu'une commission d'enquête parlementaire se saisisse de cette question ? Le rapporteur ne le pense pas. Les données du problème sont connues. Elles viennent d'être exposées et ne nécessitent aucune investigation particulière. Le choix qui s'offre à la SNCF repose sur des paramètres environnementaux et financiers eux aussi connus. La création d'une commission d'enquête ne modifiera en rien les bilans coût-avantages que l'on peut tirer des différentes solutions précédemment exposées. Un débat démocratique doit s'instaurer entre pouvoirs publics, SNCF, riverains et usagers, mais une commission d'enquête n'en est pas l'enceinte la plus appropriée.

Enfin, il a été confirmé par son auteur que le rapport de Mme Annette Peulvast-Bergeal sur la pollution atmosphérique urbaine abordera le problème des nuisances dues aux transports ferroviaires ; il sera



présenté à la commission de la production et des échanges au cours des prochaines semaines.

\*

\* \*

La commission a examiné les propositions de résolution lors de sa réunion du 18 avril 2001. Après l'intervention du rapporteur, M. Yves Cochet, tout en reconnaissant les efforts récents de la SNCF pour étudier sérieusement ce problème de pollution, a souligné de graves lacunes dans la gestion de ce dossier qui justifieraient la création d'une commission d'enquête.

Sur le plan de l'information, il a regretté qu'aucune étude épidémiologique récente n'ait évalué les conséquences sanitaires de la pollution des locomotives diesel, notamment sur les enfants, de nombreux établissements scolaires se situant à proximité des dépôts de la SNCF de l'Ourcq et de la Villette.

Quant aux solutions préconisées par la SNCF, il a vivement regretté que ce ne soient que des propositions dont la mise en œuvre effective n'interviendrait que dans un délai de deux à trois ans, alors que de multiples associations de riverains et les élus locaux se sont mobilisés depuis plusieurs années pour souligner les nuisances générées par ces locomotives.

M. Léonce Deprez, tout en admettant la gravité du problème posé par la pollution des locomotives diesel, a tenu à souligner qu'il ne fallait pas multiplier le nombre des commissions d'enquête au risque de banaliser cette procédure qui doit être limitée à l'étude de problèmes d'intérêt national.

Il a souhaité que les élus régionaux d'Ile-de-France interviennent auprès de la SNCF pour obtenir des engagements précis sur le calendrier de mise en œuvre des solutions préconisées et, d'une manière plus générale, il a fait remarquer que le Gouvernement devrait demander à la SNCF d'améliorer les procédures de concertation au niveau régional entre les directions régionales de la SNCF et les élus locaux.

Il a noté que l'électrification des lignes pourrait être la véritable solution et il a souhaité que le schéma de services collectifs transports établisse un plan d'électrification des lignes ferroviaires pour répondre au double objectif d'aménagement du territoire et de lutte contre la pollution.

M. Jean-Claude Daniel a tenu à souligner que le décrochage des motrices sur le site de Gretz ne pouvait être qu'une solution transitoire et que ce problème de pollution devait être étudié globalement, l'électrification de la ligne Paris-Bâle apparaissant comme l'élément déterminant pour résoudre ce problème.

M. André Lajoinie s'est félicité que la commission de la production et des échanges débattre de cette question et il a souligné que la SNCF avait déjà pris des décisions importantes pour limiter les pollutions des locomotives diesel en commandant récemment de nouvelles locomotives diesel beaucoup moins polluantes.

Il a rappelé que, même si le service public ferroviaire français était de bonne qualité par rapport à ses homologues européens, les possibilités d'investissement étaient limitées en raison de l'importance de la dette de Réseau ferré de France (RFF) qui est contraint pour la financer de faire payer à la SNCF des droits de péage d'un montant très élevé, qui limitent d'ailleurs la rentabilité de la SNCF.

M. Patrick Rimbert a souhaité aborder le problème du financement des infrastructures de transport dans sa globalité et s'est déclaré préoccupé par le niveau d'endettement de différents opérateurs, tant dans le secteur autoroutier, que dans le secteur ferroviaire.

Il a ainsi suggéré que, comme d'autres pays européens, les poids lourds contribuent au financement de la dette contractée pour les infrastructures autoroutières par le biais par exemple d'une vignette spécifique.

A propos des dégradations occasionnées au réseau routier par les poids lourds, M. André Lajoinie a souligné que certains pays européens, et tout particulièrement l'Allemagne, étaient confrontés au problème du transit des camions venant d'Europe de l'Est, la circulation ayant considérablement augmenté ces dernières années du fait de l'abandon du fret ferroviaire dans ces pays.

En réponse aux différents intervenants, M. Jean-Jacques Filleul a indiqué que la ligne Paris-Bâle devrait être électrifiée plus vite que prévu, mais les 44 milliards de francs de dettes qui grèvent le budget de la SNCF la freine dans la réalisation de ses investissements matériels. A titre d'exemple, il a affirmé que 200 à 300 trains de fret restaient chaque jour au dépôt faute de locomotive. Aujourd'hui, l'endettement du système ferroviaire français s'élève à 253 milliards de francs, le ministère des transports s'étant fixé

pour objectif de réduire à 90 milliards de francs celui de Réseau ferré de France.

Puis, conformément aux conclusions du rapporteur, la commission a *rejeté* les propositions de résolution (n° 2820 et n° 2852).

2988 - Rapport sur les propositions de résolution n°2820 et 2852 de MM. Dominati et Cochet sur la pollution par les motrices diesels de la SNCF (commission de la production)