



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

pollution et nuisances

Question écrite n° 108263

Texte de la question

M. Armand Jung attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur les sociétés de transport ferroviaire qui utilisent des locotracteurs. Ces engins sont souvent anciens et polluants. Certains jours, les automobilistes sont incités à réduire leurs déplacements ou à réduire leur vitesse pour limiter le taux de pollution. De même, il demande si l'on ne pourrait pas imposer certaines restrictions à l'utilisation des locotracteurs qui dépassent un certains taux de rejet, voire interdire définitivement ceux qui sont jugés trop polluants.

Texte de la réponse

Le Grenelle de l'environnement, qui positionne la France en pointe dans la lutte contre le réchauffement climatique et pour la protection de la biodiversité, a notamment fixé l'objectif de réduire les émissions de polluants. La réduction des émissions de gaz à effet de serre concerne non seulement les automobiles mais bien évidemment l'ensemble des moteurs thermiques, y compris ceux des trains. L'âge d'un matériel roulant ferroviaire, qui peut dépasser 40 ans, n'empêche pas la mise à jour des normes de pollution de son moteur. En effet, compte tenu de leur usure, les moteurs diesels des locomotives ou des automoteurs sont généralement remplacés tous les 10 ans environ, ce qui permet de bénéficier des innovations et des réductions d'émissions même quand la locomotive elle-même, ou la rame automotrice, est plus ancienne. Des normes sont ainsi d'ores et déjà mises en place. Cependant, pour aller plus loin dans ce sens, la France adoptera un positionnement ambitieux dans les négociations sur la révision de la directive 2004/26 fixant les normes d'émission des « engins mobiles non routiers ». Ces normes, qui s'appliquent quasiment de la même manière aux nouveaux véhicules ferroviaires et aux moteurs de remplacement, devraient permettre de garantir, au fur et à mesure du renouvellement des moteurs, les exigences les plus strictes tant pour les trains existants que pour les nouvelles productions. Ainsi, une locomotive X73500 actuelle émet 7,92 grammes par kilowattheure d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote ; au prochain renouvellement de son moteur, ce chiffre devra être inférieur à 4 grammes par kilowattheure. Une telle approche permet une réduction uniforme des émissions et semble préférable à un système de restriction des circulations pendant les pics de pollution - en cas de restrictions de circulations routière liée à la pollution - pour s'assurer de la continuité de la circulation. Le transport ferroviaire, même diesel, est responsable de moins de 1 % des émissions de CO₂ des transports en France, contre 85 % pour la route. Une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) indique par exemple qu'une personne empruntant un TER émet en moyenne 4,2 fois moins de CO₂ par kilomètre que le conducteur d'une voiture individuelle. Pour les marchandises, le ratio est encore plus significatif puisqu'une tonne transportée dans un train complet plutôt qu'en camion divise ses émissions de CO₂ par 13,9. Les parallèles entre les procédures applicables au transport routier et celles qui concernent le transport ferroviaire doivent donc tenir compte de ces paramètres pour aboutir à des règles adaptées à chaque mode.

Données clés

Auteur : [M. Armand Jung](#)

Circonscription : Bas-Rhin (1^{re} circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 108263

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 10 mai 2011, page 4695

Réponse publiée le : 13 mars 2012, page 2286