



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de matières dangereuses

Question écrite n° 91443

Texte de la question

M. Yves Cochet attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le danger que représente la traversée de l'Île-de-France par des trains comportant des wagons chargés de matières dangereuses. Certains de ces convois, qui relient entre elles différentes régions françaises, empruntent la ligne RFF dite de grande ceinture. Par la configuration du réseau ferroviaire national, ils pourraient utiliser différents axes situés aux confins du bassin parisien, sachant qu'au centre de la région capitale, leur passage présente un risque technologique majeur, car leurs parcours traversent des zones urbaines denses. Ils perturbent trop souvent la circulation des RER, et génèrent des nuisances sonores conséquentes, notamment en période nocturne. De plus, les voies de contournement existent, leur usage ne provoquerait pas un allongement conséquent de la longueur du trajet. Elles sont aussi beaucoup moins encombrées. Il souhaite connaître ses propositions permettant d'imposer aux opérateurs ferroviaires d'utiliser un itinéraire de contournement de l'Île-de-France.

Texte de la réponse

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « loi Grenelle 1 », a mis l'accent sur un développement du transport de marchandises plus performant et plus sobre en carbone. La volonté de favoriser le fret ferroviaire s'inscrit dans cet objectif. L'Île-de-France, du fait de sa vitalité économique, est une région générant un flux important de transports de marchandises, au départ comme à l'arrivée de son territoire. Il est donc nécessaire pour la région de préserver la capacité des axes de fret ferroviaire et les accès à la grande ceinture et, dans le même temps, de favoriser le report modal de la route vers le rail. Conscients des enjeux environnementaux et intermodaux, l'État et la région ont décidé d'agir à travers le contrat de projets État-région Île-de-France 2007-2013 afin d'améliorer la circulation des trains de fret et de rendre le mode ferroviaire compétitif. L'effort est porté sur l'aménagement et la modernisation du réseau ferroviaire de fret comme la réhabilitation de la ligne Flamboin-Montereau, dont la mise en service de la totalité de la ligne est prévue pour 2011, ainsi que sur le développement des plates-formes logistiques ferroviaires (par exemple, la plate-forme de Brétigny-sur-Orge) comme portuaires. Toutefois, compte tenu des forts besoins en termes de transport de passagers, les capacités accordées aujourd'hui à ce mode alternatif de transport de marchandises sont restreintes. En effet, les trains de fret circulent essentiellement aux heures creuses afin de gêner le moins possible le transport des voyageurs en journée et plus particulièrement aux heures de pointe. Les entreprises ferroviaires et Réseau ferré de France doivent également unir leurs efforts afin que les marchandises évitent la région Île-de-France dès lors que celle-ci ne constitue qu'une zone de transit. C'est pourquoi, dans les échanges Nord-Sud entre le Benelux et le sud-est de la France, l'itinéraire via la Lorraine est privilégié. De même, dans les échanges entre la Normandie et particulièrement le port du Havre et l'est de la France, voire au-delà, des aménagements sur l'infrastructure ferroviaire permettent un contournement facilité de la région parisienne par le nord. Enfin, la nouvelle organisation des transports de « wagons isolés » de Fret SNCF, dénommée « multi lots-multi clients », effective depuis le 13 décembre 2010, met en place des acheminements directs entre plates-formes de région expéditrice à région destinataire et conduit à une réduction des transits par l'Île-de-France. En outre, le transport de matières dangereuses par voie ferroviaire est

strictement encadré. Définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport de marchandises dangereuses par voies de chemin de fer, les règles de sécurité concernent notamment les procédures d'expédition, les conditions de construction et d'entretien des matériels utilisés pour transporter les marchandises, ainsi que les obligations de tous les intervenants de la chaîne du transport. De plus, l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), créé en janvier 2006 par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, est chargé de contrôler les différentes entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le réseau ferré national et notamment les entreprises de fret : un certificat de sécurité délivré par l'EPSF est exigé pour toute entreprise ferroviaire désirant effectuer des transports de matières dangereuses. Ces dispositions apportent des garanties en cas de transport de ce type de matières.

Données clés

Auteur : [M. Yves Cochet](#)

Circonscription : Paris (11^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 91443

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 8 mars 2011

Question publiée le : 19 octobre 2010, page 11355

Réponse publiée le : 15 mars 2011, page 2541