



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

lignes

Question écrite n° 19859

Texte de la question

M. Marc Le Fur attire 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 le renouvellement des traverses de chemins de fer sur les lignes régionales et fret. Dans le cadre du développement des réseaux à grande vitesse, la SNCF et RFF ont recours, pour des raisons techniques de résistance en courbe aux traverses en bétons. Progressivement sur les lignes nationales le béton s'est substitué au bois. Alors que la filière bois vendait en 2000 500 000 traverses par an à RFF, elle n'en a vendu que 250 000 en 2010. Or le marché de la traverse est un débouché historique pour les scieurs de chêne. Dans les années 1950, au plus fort de la rénovation et de l'extension du réseau ferré, ce débouché représentait 900 000 m3 par an pour les scieurs. Aujourd'hui la filière produit 120 000 m3 de traverses par an. Par ailleurs, les volumes en sciage ont été divisés par 2,5 passant de 1,9 million de m3 à 0,76 million. Avec le développement du béton en trente ans, la part de marché des traverses pour la filière française du sciage de chêne est passée de 47 % à 15 %. Cependant, ce débouché traditionnel reste en volume, le plus gros marché domestique du chêne, en raison de l'effondrement de l'industrie du meuble et du parquet. La traverse bois permet de surcroît de valoriser des chênes de qualité secondaire pour lesquels les seules alternatives sont le bois de chauffage ou l'export, sans transformation, vers les pays émergents. De plus, pour les propriétaires forestiers privés et la forêt publique, où le chêne pèse 40 % du chiffre d'affaires, l'attitude de la SNCF et de RFF est stratégique. Enfin, les entreprises productrices de traverses sont des scieries familiales implantées au coeur des massifs forestiers, là où l'emploi est rare. C'est pourquoi le maintien du bois dans les marchés de rénovation des lignes fret et TER est vital pour la filière. La région Limousin a d'ailleurs montré l'exemple en exigeant de RFF 50 % de traverses en bois dans les marchés de rénovation de ses lignes régionales. Il lui demande s'il entend valoriser cette initiative et plus largement inciter RFF et la SNCF à recourir à la traverse en bois dans les marchés de rénovation des lignes fret et TER.

Texte de la réponse

Si 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, ces travaux mobilisent aujourd'hui très majoritairement des traverses en béton. En premier lieu, cette évolution repose sur des raisons d'ordre technique. Les traverses en béton sont adaptées aux nouvelles techniques de construction ferroviaire, par exemple à 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 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, même si le coût de fourniture d'une traverse en bois est sensiblement équivalent à celui d'une traverse en béton, 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 (RFF) 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. Au-delà de ce sujet déterminant pour l'avenir, l'utilisation des traverses en bois doit s'inscrire dans le contexte des priorités de gestion du réseau ferré national. 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 délégué aux transports, à la mer et à la pêche a demandé à RFF 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. Pour autant, environ 300 000 traverses en bois sont encore utilisées chaque année sur le réseau ferré national et continueront à l'être. Leur utilisation reste 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. Un recours plus important aux traverses en bois ne pourrait que s'inscrire dans ce contexte, en prenant notamment en compte la situation financière de Réseau ferré de France, qui ne lui permet pas de supporter de charges supplémentaires, et les contraintes budgétaires auxquelles sont confrontés tant l'État que les collectivités territoriales. En lien avec le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, le ministre délégué aux transports a demandé à l'ensemble des acteurs concernés, RFF, la SNCF et la profession du bois, les conditions dans lesquelles l'utilisation des traverses en bois pourrait être pérennisée et développée. A cet effet, un groupe de travail se réunira dès ce mois d'avril pour examiner le coût, les aspects techniques et industriels et les aspects socio-économiques et environnementaux de l'utilisation des traverses en bois. Il rendra ses conclusions à l'automne.

Données clés

Auteur : [M. Marc Le Fur](#)

Circonscription : Côtes-d'Armor (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 19859

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 février 2013](#), page 2097

Réponse publiée au JO le : [30 avril 2013](#), page 4835