



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RFF

Question écrite n° 89594

Texte de la question

M. André Schneider attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les incidences du remplacement par Réseau ferré de France (RFF) des traverses en bois sous rails par des traverses en béton. En effet, il semblerait que Réseau ferré de France n'ait prévu de commander que 180 000 traverses de bois par an dans les prochaines années, ce qui ne représente que 110 kilomètres de voies restaurées. Or la fabrication de ces traverses favorise le maintien d'un tissu de petites entreprises sur le territoire et constitue une excellente manière d'entretenir les taillis forestiers. C'est pourquoi, compte tenu de l'enjeu que représente l'utilisation du bois, tant pour le développement durable des forêts en Alsace comme dans le reste du pays qu'en raison du bilan carbone très positif de l'utilisation de ce matériau, il lui demande quelles mesures il entend mettre en oeuvre afin que le matériau bois soit mieux pris en compte dans la réalisation ou la rénovation des infrastructures ferroviaires.

Texte de la réponse

La baisse récente des commandes de traverses en bois s'explique par le fait que Réseau ferré de France (RFF) a décidé, en 2009, de commander 100 000 traverses supplémentaires par rapport à ses besoins habituels afin de soutenir la filière bois au lendemain de la tempête Klaus. Il en résulte mécaniquement une baisse des besoins d'approvisionnement de RFF sur les années suivantes. Plus généralement, l'utilisation des traverses en bois présente des limites techniques qui empêchent leur emploi pour des voies équipées en longs rails soudés et elles ont un coût d'entretien supérieur aux traverses en béton, dont RFF doit tenir compte. RFF se dit toutefois prêt à ouvrir une réflexion sur la pertinence et le champ d'utilisation possible des traverses en bois, par exemple dans des opérations de renouvellement. Ces traverses pourraient notamment trouver un débouché sur des lignes capillaires fret et des lignes régionales voyageur à faible trafic, en particulier celles dont le tracé limite la vitesse de circulation des rames. L'analyse à mener devrait porter sur les aspects techniques (essences, qualité, traitement des traverses) et économiques par une approche du coût complet de possession intégrant l'investissement, l'entretien, le renouvellement et l'élimination des traverses en fin de vie.

Données clés

Auteur : [M. André Schneider](#)

Circonscription : Bas-Rhin (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 89594

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 septembre 2010, page 10483

Réponse publiée le : 23 novembre 2010, page 12773