



SNCF RESEAU

CONCERTATION EGALIM

FAQ

FOIRE AUX QUESTIONS

VERSION FINALE

SOMMAIRE

1	Caractéristiques et modalités d'utilisation des produits phytosanitaires / glyphosate	5
1.1	Quelle est la différence entre un pesticide et le glyphosate ?	5
1.2	Quelle est la différence entre un produit phytosanitaire et un produit phytopharmaceutique ?	5
1.3	Qu'est-ce que le bio-contrôle ?	5
1.4	Utilisez-vous des produits bio / des désherbants écologiques ? Si non, pour quelles raisons ?	5
1.5	Quels produits phytosanitaires utilisez-vous ?	6
1.6	Quelles quantités de produits phytosanitaires utilisez-vous ?	6
1.7	Qu'est-ce que l'indice NODU ?	7
1.8	Comment contrôlez-vous les produits utilisés, les quantités répandues et les modalités de traitement ?	7
1.9	Quelle est la dangerosité des produits que vous utilisez ? Est-ce qu'il y en a des plus dangereux que d'autres ? Comment est mesurée la dangerosité ?	8
1.10	Quels sont les risques engendrés par votre utilisation de produits phytosanitaires sur la santé des populations et la biodiversité ?	8
1.11	Est-ce que les personnes qui appliquent les produits sont formées ?	9
1.12	Répandez-vous des produits phytosanitaires lorsqu'il y a du vent, lorsqu'il pleut ?	9
1.13	Quelle est la distance d'épandage de vos produits ?	9
1.14	Quelle est la législation européenne sur l'usage des pesticides ?	10
1.15	Que veut dire un « délai de rentrée » ?	10
1.16	Est-ce que vous faites attention aux produits que vous utilisez selon les endroits ? Par exemple, est-ce que vous utilisez des produits phytosanitaires dans les gares ? au-dessus des cours d'eau ? à proximité des écoles ? ...	11
1.17	Est-ce que vos produits se déversent dans les cours d'eau ?	11
1.18	Est-ce que vous adaptez vos traitements pour préserver la biodiversité ?	11
2	Sortie des produits phytosanitaires / glyphosate :	13
2.1	Pourquoi n'arrêtez-vous pas d'utiliser des produits phytosanitaires, sachant que les gestionnaires d'autoroute par exemple, y ont renoncé ?	13
2.2	Pourquoi n'arrêtez-vous pas d'utiliser du glyphosate ?	13
2.3	Est-ce que vous faites une veille sur les arrêtés « 0 phytos » ?	14
2.4	Quelles sont les pistes pour ne plus utiliser de produits phytosanitaires ?	14

2.5	Quand serez-vous prêts à sortir de glyphosate ? _____	14
2.6	Quand serez-vous prêts à sortir des produits phytosanitaires ? _____	14
3 Maîtrise de la végétation _____		15
3.1	Pourquoi ne pouvez-vous pas laisser un peu d'herbe pousser sur les voies ferrées ? __	15
3.2	Jusqu'à quelle distance des voies est-il nécessaire d'empêcher la végétation ? _____	15
3.3	Qu'est-ce qu'une espèce invasive ? _____	16
3.4	Quelles sont les techniques que vous utilisez pour maîtriser la végétation ? _____	16
3.5	Est-ce que vous faites attention à la biodiversité dans votre stratégie de maîtrise de la végétation ? _____	17
3.6	Pourquoi n'est-il pas possible de désherber manuellement, cela créerait des emplois ? 17	
3.7	Est-ce que vous utilisez des sous-traitants ? Si oui, pour quelles tâches ? Comment les choisissez-vous / contrôlez-vous ? _____	18
3.8	Pourquoi n'utilisez-vous pas des robots pour débroussailler, faucher et désherber ? __	18
3.9	Avez-vous pensé à l'éco pâturage pour désherber ? _____	18
3.10	Avez-vous pensé au sel de déneigement ou au vinaigre pour désherber ? _____	19
3.11	Avez-vous pensé au désherbage thermique ? _____	19
3.12	Pourquoi est-ce que vous ne pouvez pas utiliser les trains commerciaux pour mettre régulièrement du désherbant moins toxique ? _____	20
3.13	Avec quelle fréquence les voies doivent-elles être désherbées ? _____	20
3.14	Combien de villes traversez-vous ? _____	20
3.15	Est-ce que vous traversez des parcs nationaux ou des endroits importants pour la biodiversité ? _____	20
3.16	Est-ce qu'avant de couper des arbres ou des haies, vous demandez l'autorisation aux personnes qui habitent à côté, ou aux mairies ? _____	21
4 Loi & décret _____		22
4.1	Qu'implique la loi Egalim ? _____	22
4.2	Que précise le décret ? _____	22
4.3	Quels sont les produits concernés par la loi Egalim ? _____	23
4.4	Quels sont les utilisateurs concernés par la loi Egalim ? _____	23
4.5	Qu'entend-on par personne présente ? _____	23
4.6	Quelle est la différence avec la Loi Labbé ? _____	23
4.7	Comment prenez-vous en compte les arrêtés anti-pesticides pris par certaines communes ? _____	24
4.8	Pourquoi est-ce que SNCF Réseau a un délai supplémentaire pour respecter les distances de sécurité sur les voies et pistes ? _____	24
4.9	Comment et par qui les distances de sécurité sont-elles décidées ? _____	24

4.10	Qui approuve les chartes d'engagement ? _____	25
4.11	Où pourrais-je consulter la charte d'engagement de SNCF Réseau ? _____	25
5	<i>Mesures de protection, d'information et de conciliation</i> _____	26
5.1	Comment vos salariés sont-ils protégés ? _____	26
5.2	Quels types de mesures prenez-vous pour protéger les riverains des voies ferrées ? _____	26
5.3	Comment peut-on être informé du passage des trains désherbeurs ? _____	26
5.4	Est-ce que vous prévenez à l'avance lorsque vous allez faire des coupes d'arbres ? _____	27
5.5	A qui peut-on s'adresser lorsque l'on a un problème à signaler concernant la maîtrise de la végétation ? _____	27
5.6	Qu'est-ce qu'une « modalité de dialogue et de conciliation » ? _____	27
6	<i>Concertation</i> _____	28
6.1	Comment puis-je participer à la concertation publique ? _____	28
6.2	Comment saurai-je que mon avis a bien été pris en compte ? _____	28
6.3	Y aura-t-il un bilan public de la concertation ? _____	28
6.4	Que changera cette charte d'engagements par rapport à la situation actuelle ? _____	28
6.5	Est-ce que la charte d'engagements de SNCF Réseau sera compatible avec celle des agriculteurs ? _____	29
6.6	Est-ce que la charte d'engagements sera adaptée aux situations locales ? Allez-vous faire une seule charte ? _____	29
6.7	Quel est le calendrier de votre concertation, et quand la charte d'engagements sera-t-elle disponible ? _____	29

1 Caractéristiques et modalités d'utilisation des produits phytosanitaires / glyphosate

1.1 Quelle est la différence entre un pesticide et le glyphosate ?

Souvent confondus avec les produits phytopharmaceutiques, les pesticides, dérivés du mot anglais pest («ravageurs»), désignent les substances actives ou les préparations utilisées pour la prévention, le contrôle ou l'élimination d'organismes indésirables.

Les pesticides regroupent les produits phytopharmaceutiques –ou phytosanitaires (pour les plantes)-, les produits biocides (pour l'élimination d'organismes nuisibles comme les insectes ou les rongeurs) ainsi que les produits antiparasitaires utilisés chez l'animal, comme les antipuces.

Le glyphosate est un herbicide rattaché à la famille des produits phytosanitaires.

1.2 Quelle est la différence entre un produit phytosanitaire et un produit phytopharmaceutique ?

Ce sont des termes synonymes, étymologiquement rattachés à la santé ou à la pharmacie des plantes. On parle également de produits de protection de culture en milieu agricole.

1.3 Qu'est-ce que le bio-contrôle ?

Il s'agit d'un ensemble de méthodes de protection des végétaux basé sur l'utilisation de mécanismes naturels. Les produits bio-contrôle sont composés selon les cas de micro-organismes ou de substances naturelles d'origine végétale, animale ou minérale. Ils peuvent être utilisés en agriculture biologique.

Il existe des produits de biocontrôle contre les insectes ou les maladies des plantes, mais en utilisation ferroviaire, seuls les **herbicides** de biocontrôle sont utilisés.

1.4 Utilisez-vous des produits bio / des désherbants écologiques ? Si non, pour quelles raisons ?

L'émergence des herbicides de biocontrôle est récente. A ce jour, un seul produit homologué pour usage professionnel est disponible sur le marché : l'acide pélargonique, issu des résidus de la fabrication de plastiques biodégradables, à partir de substances végétales. C'est un produit sans rémanence dans l'environnement.

Produit de contact qui n'agit qu'à l'endroit où il est déposé, il est d'une efficacité courte, inférieure à 30 jours : au-delà, les plantes repoussent. En ce sens, utilisé seul, il ne présente qu'un intérêt limité car il nécessiterait plusieurs applications par an.

SNCF Réseau a identifié une combinaison de biocontrôle (acide pélargonique à plus de 95%) et d'un herbicide « préventif » de synthèse, qui permet d'obtenir un niveau d'efficacité approchant celui du glyphosate. Après plusieurs tests de cette combinaison herbicide appliquée par les trains désherbeurs, sa pertinence a pu être confirmée.

Cette solution sera progressivement généralisée à partir de 2021 en remplacement du glyphosate. Elle permettra de rester sur 1 à 2 applications annuelles.

1.5 Quels produits phytosanitaires utilisez-vous ?

Aujourd'hui, deux types de produits phytosanitaires sont utilisés par SNCF Réseau pour la maîtrise de la végétation :

- Les désherbants « totaux » utilisés sur les voies-pistes qui agissent sur l'ensemble des végétaux herbacés. Ils sont constitués de deux familles de produits utilisés de manière complémentaire (en une seule application) :
 - o les produits préventifs ou anti-germinatifs, qui agissent sur les graines en stoppant leur germination ;
 - o les produits foliaires qui agissent sur plantes développées (le glyphosate). Ils sont dits « systémiques », c'est-à-dire qu'ils pénètrent dans la plante et en modifient le métabolisme pour l'éliminer intégralement ;
- Les désherbants sélectifs (ou débroussaillants), également systémiques, utilisés aux abords des voies pour dévitaliser les arbres coupés, selon deux modes d'action : la dévitalisation des souches ou celle des repousses.

Pour tenir ses engagements de sortie du glyphosate d'ici fin 2021, SNCF Réseau utilise une solution à base de 95% de produit de biocontrôle, l'acide pélargonique. Produit de contact qui n'agit qu'à l'endroit où il est déposé, il est d'une efficacité courte, inférieure à 30 jours : au-delà, les plantes repoussent. Pour atteindre un niveau d'efficacité suffisant, il est nécessaire de l'associer avec 5% d'herbicides préventifs de synthèse – de type sulfonylurées (Flazasulfuron, Iodosulfon-méthyl-sodium, Prosulfuron) – cf question 1.4.

L'ensemble de ces produits sont bien sûr homologués par l'ANSES pour un usage ferroviaire – L'ANSES réalise les études d'impact environnemental et indique dans les Autorisations de Mise sur le Marché (AMM) l'ensemble des prescriptions (dosages, conditions d'utilisation etc) à respecter.

1.6 Quelles quantités de produits phytosanitaires utilisez-vous ?

Le volume de produits phytosanitaires utilisé sur le réseau ferré a été divisé par 4 en l'espace de 20 ans, passant de 245 tonnes par an en 1998 à 64 tonnes par an en 2018. Il a encore été réduit, à 46 tonnes en 2019.

La consommation de SNCF Réseau en 2018 représentait 0,09 % de la consommation totale de produits phytosanitaires en France (0,05% en 2019) et 0,5% de celle du glyphosate.

Les achats de produits phytosanitaires par SNCF Réseau ont diminué de 60 % depuis 2008. Ces indicateurs respectent et dépassent les exigences du plan ECOPHYTO 2008-2018 qui donnait un objectif de diminution des quantités à hauteur de 50%.

Une autre manière de suivre l'utilisation de produits phytosanitaires est par l'indice « NODU » (Nombre de Doses Unités - cf question 1.7), qui permet de mesurer le volume de substances actives de produits phytopharmaceutiques moyen épandu par hectare. Cet indicateur confirme la baisse de consommation de produits phytosanitaires de synthèse par SNCF Réseau : l'indice NODU a été divisé par 5 depuis 2008.

1.7 Qu'est-ce que l'indice NODU ?

L'indice NODU, « Nombre de Doses Unités », est un indicateur de référence pour suivre l'avancée du plan Ecophyto en France. Il permet d'apprécier l'intensité d'utilisation des produits phytopharmaceutiques, en rapportant la quantité vendue de chaque substance active à une « dose unité », c'est-à-dire la dose maximale de cette substance active applicable lors d'un traitement « moyen » une année donnée.

En effet, un produit phytopharmaceutique est constitué d'un ensemble de plusieurs molécules :

- une ou plusieurs substance(s) active(s), responsable(s) de l'effet recherché,
- un diluant (matière solide) ou un solvant (matière liquide) permettant de réguler la concentration en substance active du produit,
- des adjuvants, substances dépourvues d'activité biologique à la différence des substances actives, mais susceptibles de modifier la qualité et la facilité d'utilisation du produit phytopharmaceutique.

Or, la composition des produits évolue, certaines substances actives peuvent par exemple être remplacées par d'autres efficaces à des doses plus faibles ... Ainsi, l'indice NODU été construit de façon à s'affranchir des éventuelles substitutions liées aux progrès de la recherche des entreprises phytopharmaceutiques.

Enfin, le volume de produits phytopharmaceutiques achetés sur une année peut varier par de simples effets de stockage / déstockage. SNCF Réseau suit donc cet indice sur la base d'une moyenne triennale. Sur la base de cette moyenne, la consommation de produits phytosanitaires de synthèse mesurée selon l'indice NODU de SNCF Réseau a été divisé par 5 depuis 2008.

1.8 Comment contrôlez-vous les produits utilisés, les quantités répandues et les modalités de traitement ?

L'usage des produits phytosanitaire est encadré par un corpus réglementaire permettant son contrôle :

- Les autorisations de Mise sur le Marché (AMM) et les usages autorisés spécifiquement en milieu ferroviaire ;
- Les certificats individuels délivrés suite à une formation et, pour les sous-traitants, un agrément d'entreprise ;
- L'étiquetage, les fiches de données sécurité et les fiches techniques précisant les conditions d'utilisation et les mentions de prudence ou de danger associées à chaque produit ;
- Les restrictions de traitement par rapport aux conditions météorologiques d'une part et aux réglementations environnementales d'autre part : zones non traitées « eaux superficielles, fossés et autres ouvrages hydrauliques, protection des captages d'eau potable (définie par arrêté préfectoral) ;
- Les modalités de stockage et de gestion des herbicides et des emballages ; le lavage et le rinçage des matériels et la gestion des effluents ;
- Le contrôle périodique du matériel de pulvérisation ;
- Le contrôle du respect des restrictions par les services de l'État (police de l'eau et de l'environnement) ;
- La protection des personnels de SNCF Réseau : ceux susceptibles de se trouver sur des zones traitées et les applicateurs (règles d'hygiène et équipements de protection individuels – EPI) ;

- Les modalités de gestion des expositions accidentelles et de suivi médical et la traçabilité des interventions du personnel utilisant des herbicides.

L'équipe maîtrise de la végétation du siège de SNCF Réseau assure la veille juridique, l'animation de son réseau d'opérateurs au fil de l'eau, organise deux forums annuels permettant le maintien des connaissances et la prise en compte des évolutions réglementaires et met en œuvre un processus spécifique avec l'appui d'outils numériques (application SIG dédiée à la maîtrise de la végétation, GPS équipant les matériels de désherbage, traçabilité des traitements).

1.9 Quelle est la dangerosité des produits que vous utilisez ? Est-ce qu'il y en a des plus dangereux que d'autres ? Comment est mesurée la dangerosité ?

SNCF Réseau utilise les produits homologués par l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) selon un catalogue des usages. Seuls sont utilisés des produits homologués pour le traitement des zones non agricoles et à chaque produit sont associés une période d'utilisation, un dosage, des précautions d'utilisation et une classification des risques.

Ces risques sont exprimés sous forme de pictogrammes et « mentions de danger » (selon deux niveaux : « attention » et « danger ») correspondant à des dangers physiques (inflammable...), sur la santé ou l'environnement, selon un principe similaire aux produits ménagers ou de bricolage.

L'évaluation est du ressort des agences sanitaires européennes pour les substances actives telles que le glyphosate et nationales pour les produits commerciaux tels que le Roundup (produit commercial contenant du glyphosate). Dans les deux cas, l'évaluation est opérée sur la base d'études sanitaires toxicologiques et éco-toxicologiques.

SNCF Réseau exclut volontairement les produits présentant les risques les plus élevés de toxicité pour les personnels applicateurs.

1.10 Quels sont les risques engendrés par votre utilisation de produits phytosanitaires sur la santé des populations et la biodiversité ?

SNCF Réseau respecte les conditions d'utilisation de chaque produit afin que celle-ci réduise au maximum les risques pour la santé et la biodiversité.

Avant toute mise sur le marché et sous l'égide des agences sanitaires, chaque substance active ou produit commercial fait l'objet d'études toxicologiques et éco-toxicologiques pour déterminer ses impacts sanitaires et environnementaux.

Par ailleurs, pour chaque produit les agences sanitaires précisent les conditions d'utilisation de nature à éviter les risques (usage, dosage, période d'application), ainsi que les informations réglementaires, techniques et sanitaires.

Les herbicides sont notamment concernés par l'exigence de préservation de la qualité des eaux superficielles (cours d'eau, points d'eau) et souterraines (captage d'alimentation en eau potable). La réglementation impose selon les cas des distances de non traitement ou des interdictions strictes. Des restrictions existent également dans les zones de protection de la biodiversité (arrêts de biotope, Natura 2000, zones humides...).

1.11 Est-ce que les personnes qui appliquent les produits sont formées ?

Tous les agents qui utilisent les herbicides sont au moins titulaires du Certiphyto « OPERATEUR en travaux et services » et les encadrants techniques sont titulaires du Certiphyto « DECIDEUR en travaux et services ».

Au-delà des formations réglementaires, la direction de SNCF Réseau anime son réseau d'opérateurs au fil de l'eau et organise deux forums annuels permettant le maintien des connaissances et la prise en compte des évolutions réglementaires.

1.12 Répandez-vous des produits phytosanitaires lorsqu'il y a du vent, lorsqu'il pleut ?

L'utilisation des produits phytosanitaires est encadrée par des normes strictes : les produits ne sont utilisés en pulvérisation que si le vent a un degré d'intensité inférieur ou égal à 3 sur l'échelle de Beaufort (19km/h)

Notons que la force et la direction du vent peuvent évoluer pendant la journée, et bien sûr localement. En cas de doute sur la force du vent, il est recommandé aux agents d'arrêter le traitement en cours et de vérifier la force du vent à l'aide d'un anémomètre portable (les personnels applicateurs en ont à disposition).

La plupart des produits ne sont pas utilisés en cas de risque de pluie dans les heures qui suivent le traitement et il est strictement interdit de traiter sous la pluie.

D'autres contraintes sont prises en compte, comme la chaleur ou le froid excessifs, qui sont incompatibles avec certains produits.

Les conditions météorologiques sont consultées avant chaque journée de travail. Les applicateurs disposent également en temps réel des prévisions météorologiques sur la vitesse des vents, la température et le risque de précipitations. Ces prévisions sont extrapolées tous les 5km sur le réseau, à un pas de temps de 3 heures.

En effet, une application dans des conditions météorologiques inadaptées engendrerait :

- Une pollution des milieux environnants et des dégâts potentiels chez les riverains ;
- Un traitement inefficace ;
- Un risque juridique pour l'entreprise et l'applicateur.

1.13 Quelle est la distance d'épandage de vos produits ?

Depuis 2016, il existe un texte qui précise les horaires ou distances ou à respecter (5 à 10m) au droit des établissements hébergeant des personnes vulnérables (hôpitaux, écoles,...). Ces distances ont été définies par l'ANSES à partir des mesures du risque de dérive des produits phytosanitaires dans les usages agricoles.

La nouvelle loi de protection des riverains systématise ces distances de sécurité à l'ensemble des « zones bâties ». Ces distances sont prises en compte à partir des limites de parcelles et varient

selon les types de traitement ou les produits entre 3, 5, 10 et 20 m. Mais SNCF Réseau n'utilise pas de produits concernés par les distances de sécurité de 20m.

Dans les emprises ferroviaires, seules les voies et pistes font l'objet d'un traitement systématique chaque année : elles sont le plus souvent longées d'une largeur d'emprise complémentaire ou d'ouvrages en terre (les talus bordant les pistes) qui constituent une largeur de sécurité par rapport aux propriétés riveraines. Les pulvérisations par trains désherbeurs ne dépassent jamais la largeur des pistes.

Les interventions dans les talus sont plus ponctuelles, à l'occasion des interventions de « remise à niveau » des zones arborées qui peuvent nécessiter l'emploi de débroussaillant durant les 2 à 3 premières années suivant les coupes d'arbres.

1.14 Quelle est la législation européenne sur l'usage des pesticides ?

L'évaluation, avant mise sur le marché, des produits phytosanitaires et des substances actives qui les composent est strictement encadrée et harmonisée au niveau européen (règlement CE n° 1107/2009).

L'évaluation se décompose en deux étapes :

- La première, réalisée au niveau européen, porte sur les dangers et les risques liés aux substances actives entrant dans la composition des produits phytosanitaires ;
- La seconde, réalisée sur des zones géographiques (un ensemble d'états membres), porte sur les intérêts et les risques liés aux préparations commerciales.

Le règlement CE n° 1107/2009 fait partie d'un ensemble de textes législatifs, appelé « Paquet pesticide », qui comprend notamment :

- Un cadre d'action communautaire pour parvenir à une utilisation des pesticides compatible avec le développement durable ;
- Un cadre commun pour la collecte au niveau communautaire de données sur la mise sur le marché et l'utilisation des produits phytosanitaires ;
- Diverses directives ou règlements concernant :
 - o Les machines destinées à l'application des pesticides ;
 - o Les limites maximales applicables aux résidus de pesticides présents dans ou sur les denrées alimentaires et les aliments pour animaux d'origine végétale et animale ;
 - o La classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges ;
 - o L'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH).

1.15 Que veut dire un « délai de rentrée » ?

Le délai de rentrée est la « *durée pendant laquelle il est interdit aux personnes de pénétrer sur ou dans les lieux (champs, locaux fermés tels que serres) où a été appliqué un produit* ».

Cette durée ne s'applique qu'aux traitements réalisés par des utilisateurs professionnels et est donnée spécifiquement pour chaque produit.

Elle n'est jamais inférieure à 6h, sauf pour raisons de sécurité : « *la rentrée est autorisée sans délai lorsque des motifs impérieux de sécurité des personnes, de santé publique ou de continuité de l'exploitation du service public le justifient. Toute personne effectue la rentrée avec le niveau de protection requis lors de l'application du produit phytosanitaire concerné* ».

Le délai de rentrée ne s'applique pas aux circulations ferroviaires.

Pour SNCF Réseau, cela implique d'informer l'ensemble des agents susceptibles de travailler sur les voies concernées (agents de maintenance, conducteurs en manœuvre...) des traitements prévus, de réduire l'accès aux voies traitées ou de ne pas réaliser le traitement en cas de travaux, de définir et de mettre à disposition des agents concernés les équipements de protection adaptés.

1.16 Est-ce que vous faites attention aux produits que vous utilisez selon les endroits ? Par exemple, est-ce que vous utilisez des produits phytosanitaires dans les gares ? au-dessus des cours d'eau ? à proximité des écoles ? ...

Les différentes réglementations en vigueur définissent les conditions d'usage pour assurer le respect de l'environnement et des personnes.

Ces réglementations définissent les pratiques permettant d'éviter les risques vis-à-vis de l'environnement en interdisant toute application sur les cours d'eau et en imposant des distances de non-traitement au droit de ces cours d'eau.

Concernant la protection des personnes, qu'il s'agisse des riverains dans leur ensemble ou des publics les plus fragiles (dits « personnes vulnérables ») des distances de sécurité s'appliquent et varient selon les types de traitement ou les produits entre 3, 5, 10 et 20 m (SNCF Réseau n'utilise pas de produits concernés par des distances de sécurité de 20 m).

Enfin, la loi Labbé interdit tous traitements sauf les produits de biocontrôle dans les « zones non agricoles » accessibles ou fréquentées par le public, telles que les gares.

1.17 Est-ce que vos produits se déversent dans les cours d'eau ?

SNCF Réseau réalise les coupures réglementaires de non-application des produits phytosanitaires au droit des cours d'eau, qui inclut une distance de non traitement de 5 mètres de part et d'autre. Pour ce faire, les zones concernées sont recensées et les moyens de localisation sur le terrain et d'asservissement du désherbage à la réglementation sont mis en œuvre (application SIG dédiée à la maîtrise de la végétation et GPS équipant les engins de désherbage).

Les conditions d'application sont réglementées en cas de pluie pendant ou après le traitement afin d'éviter tout risque de ruissellement vers les cours d'eau.

Dans les conditions normales d'application, les produits sont dégradés sur place : UV, micro-organismes du sol, végétation.

Enfin, les surfaces traitées ne sont pas imperméables, ce qui limite également le risque de ruissellement.

1.18 Est-ce que vous adaptez vos traitements pour préserver la biodiversité ?

Les herbicides sont concernés par l'exigence de préservation de la qualité des eaux superficielles (cours d'eau, points d'eau) et souterraines (captage d'alimentation en eau potable). La réglementation impose selon les cas des distances de non-traitement ou des interdictions strictes. Des restrictions existent ponctuellement dans les zones de protection de la biodiversité (arrêtés de

biotope, Natura 2000, zones humides...) et concernent les abords des voies ferrées (dépendances vertes) où l'emploi des herbicides sélectifs est évité.

SNCF Réseau respecte par ailleurs les périodes d'application de moindre impact définies par l'agence sanitaire.

D'autre part, les infrastructures ferroviaires jouent un rôle de refuge ou corridor écologique, notamment en traversée des zones les plus anthropisées (villes ou grande culture). Interdites au public, gérées de manière extensive, abritant des milieux variés voire très particuliers (le ballast), ces zones constituent un habitat pour la biodiversité ordinaire et un refuge pour des espèces protégées :

- Le ballast (bien que traité systématiquement) constitue, à l'instar des pierriers, un milieu particulièrement favorable aux reptiles. SNCF Réseau reçoit d'ailleurs des plaintes pour présence de serpents, au demeurant tous en déclin et protégés ;
- Les dépendances vertes sont colonisées par une végétation spontanée (et parfois invasive) : l'objectif d'y maintenir une végétation majoritairement prairiale ou dite de mosaïque (prairies et arbustes) répond à la perte massive de ce type d'habitat sur le territoire. Un projet de classement de la LGV Sud-Est en espace écologique est en cours d'instruction.

2 Sortie des produits phytosanitaires / glyphosate :

2.1 Pourquoi n'arrêtez-vous pas d'utiliser des produits phytosanitaires, sachant que les gestionnaires d'autoroute par exemple, y ont renoncé ?

Les gestionnaires d'autoroutes (ou d'autres gestionnaires comme RTE) ne sont pas encore sortis totalement des produits phytosanitaires mais se sont donnés une trajectoire de sortie à court terme des produits phytosanitaires de synthèse au regard de leur utilisation déjà marginale : terre-pleins centraux, ponctuellement sur végétaux frappés d'arrêtés de lutte (chardons).

En effet, sur la partie en circulation, l'asphalte ne permet pas la pousse de végétation et ne nécessite aucun désherbage. Les fauches régulières sont de longue date les standards d'entretien des abords des bandes d'arrêt d'urgence : elles sont obligatoires afin d'assurer la mise en sécurité des usagers en panne au-delà des glissières de sécurité.

En milieu ferroviaire, en France comme à l'étranger, les voies de chemin de fer reposent sur un lit de ballast qui, sur lignes classiques, nécessite un désherbage depuis le rail.

En effet, les voies ferrées posées sur ballast ne constituent pas une barrière efficace contre l'implantation de végétaux sauf à avoir une très forte épaisseur de ballast comme c'est le cas pour les lignes à grande vitesse. La végétation empêche un bon drainage, déforme les voies et en diminue la résistance mécanique. Or pour circuler à une vitesse commerciale de plus de 120 km/h, la géométrie de la voie est réglée de manière très précise avec une marge acceptée de quelques millimètres seulement. Le développement de la végétation en pleine voie menace donc la sécurité des circulations ferroviaires.

Ce désherbage doit être réalisé avec une vitesse suffisante pour ne pas perturber le trafic. Ce matériau particulier que constitue le ballast ne permet pas l'emploi de techniques intrusives (brossage mécanique) ou thermiques.

SNCF Réseau s'est engagée à ne plus utiliser de glyphosate au-delà de 2021.

A partir de 2022, le désherbage ferroviaire emploiera une proportion d'au moins 95% de produits de biocontrôle sans aucune rémanence dans l'environnement.

L'entreprise a également engagé un programme de recherche de solutions sans produits phytosanitaires ou sur des produits phytosanitaires de biocontrôle à caractère systémique qui puissent être utilisés seuls, sans ajout de produits de synthèse.

2.2 Pourquoi n'arrêtez-vous pas d'utiliser du glyphosate ?

La sortie du glyphosate est programmée et confirmée d'ici fin 2021 par le président de SNCF Réseau.

Le glyphosate est le dernier herbicide systémique total disponible en milieu ferroviaire.

En l'absence d'alternatives disponibles à ce produit, SNCF Réseau a engagé depuis plusieurs années un programme de recherche nécessitant, après identification des solutions envisageables et avant déploiement, des étapes de confirmation de faisabilité, de tests et d'homologation.

Pour en savoir plus, lien vers les questions 1.4, 1.5, 1.7, 2.4, 2.5.

2.3 Est-ce que vous faites une veille sur les arrêtés « 0 phytos » ?

Une veille sur les arrêtés « 0 phytos » est mise en œuvre par les directions territoriales de SNCF Réseau et capitalisée dans l'outil de gestion SIGMA avec les informations associées : nouveaux arrêtés, abrogation, décision des juridictions administratives.

2.4 Quelles sont les pistes pour ne plus utiliser de produits phytosanitaires ?

L'objectif de SNCF Réseau à terme est de trouver des innovations viables, déployables sur la plus grande part du réseau et permettant de supprimer totalement l'usage des produits phytosanitaires de synthèse. Les pistes envisagées par SNCF Réseau pour maîtriser la végétation sur la majeure partie du réseau ferré portent sur le désherbage électrique, les ondes et les produits phytosanitaires de biocontrôle à effet systémique.

D'autres solutions d'appoint sont envisagées par SNCF Réseau sur des parties restreintes du réseau : la végétalisation des voies de service circulées à très faible vitesse, la pose de géotextile sur les pistes à l'occasion des travaux de renouvellement de voies, l'usage de robots de fauche sur les lignes à grande vitesse.

2.5 Quand serez-vous prêts à sortir de glyphosate ?

SNCF Réseau s'est engagée à sortir du glyphosate d'ici fin 2021. L'entreprise déploiera progressivement dès la campagne de désherbage de 2021 de nouvelles modalités de désherbage sans glyphosate qui seront généralisées en 2022.

2.6 Quand serez-vous prêts à sortir des produits phytosanitaires ?

Les produits phytosanitaires incluent deux familles de produits : les produits de synthèse contestés pour leur impact sanitaire et environnemental et les produits dits de « biocontrôle ou à faible risque » qui sont d'ailleurs exclus des obligations de la loi EGALIM en raison de leur absence de rémanence dans l'environnement et de risque vis-à-vis des riverains.

L'objectif porté par SNCF Réseau est donc de sortir des produits phytosanitaires de synthèse.

Les pistes envisagées par SNCF Réseau pour y parvenir portent sur le désherbage électrique, les ondes et les produits phytosanitaires de biocontrôle à effet systémique.

Toutefois, ces solutions ne présentent pas aujourd'hui le niveau de maturité attendu et nécessitent encore plusieurs années de recherche, comme le confirment les agences d'état telles que l'Institut National de Recherche pour l'Agriculture, l'Alimentation et l'Environnement (INRAE).

Quatre enjeux majeurs sont identifiés pour disposer d'une alternative opérationnelle :

- Un enjeu technologique : la méthode ou les produits de substitution doivent être adaptés aux contraintes et à l'environnement spécifiques du réseau ferré ;
- Un enjeu temporel : le délai de mise au point impose des étapes de faisabilité, tests, homologation, avant déploiement ;
- Un enjeu technique et organisationnel : l'industrialisation de la technique alternative doit être possible, à la fois en termes de matériel et de ressources ;
- Un enjeu financier : le coût de mise en œuvre doit être compatible avec l'équilibre financier de l'entreprise.

3 Maîtrise de la végétation

3.1 Pourquoi ne pouvez-vous pas laisser un peu d'herbe pousser sur les voies ferrées ?

La présence de végétation sur les voies ferrées induit des risques importants en matière de sécurité : perturbation du drainage nécessaire à la stabilité des voies et à leur géométrie, perturbation des systèmes de détection automatique des trains, dissimulation ou endommagement des installations de signalisation et des équipements de sécurité, perturbation de la surveillance des voies.

La présence de végétation sur les pistes peut en outre provoquer des départs d'incendie (les freins serrés, de trains de fret notamment, sont susceptibles de produire des étincelles qui peuvent embraser les herbes sèches), entraver la visibilité des trains en approche et rendre encore plus difficiles et dangereuses les interventions des services de secours ou de dépannage, ainsi que les tournées de surveillance ou les interventions de maintenance. C'est pour toutes ces raisons que la végétation doit être maîtrisée sur les voies et les pistes. Néanmoins, les « standards » sur les voies et les pistes ont d'ores et déjà évolué et rendent aujourd'hui acceptables une végétation majoritairement herbacée exprimée en taux de couverture et en hauteur, variables selon les situations.

Sur les voies, c'est-à-dire la partie ballastée, l'acceptabilité varie selon les catégories de voies, de très faible sur les LGV et voies principales, à plus importante sur les voies de service. Un des axes du programme Post-Glyphosate de SNCF Réseau est l'ensemencement choisi sur les voies de service. Il consiste à implanter la végétation qui convient le mieux (rase et compétitive) et qui est facile à entretenir.

Sur les pistes, une végétation dispersée est acceptable tant que sa hauteur ou sa nature ne gêne pas leur praticabilité :

- Si la couverture herbacée est < 50%, la hauteur acceptable est < 50 cm ;
- Si la couverture herbacée est de 50 à 100%, la hauteur acceptable n'excèdera pas 20 à 30 cm.

Les plantes à risques pour le cheminement ou la surveillance restent indésirables dans tous les cas. Il s'agit des végétaux ligneux (produisant du bois) et notamment rampants de type ronce, clématite et vigne vierge, susceptibles d'entraver le cheminement.

3.2 Jusqu'à quelle distance des voies est-il nécessaire d'empêcher la végétation ?

SNCF Réseau ne cherche pas à empêcher le développement de la végétation. A minima, une végétation herbacée est indispensable à la stabilité et au maintien des ouvrages en terre ou des talus aux abords des voies. A l'exception du périmètre des voies, et des pistes d'une largeur de 70 centimètres, sur lequel la végétation doit rester très limitée (cf. question 3.4), les modes de gestion appliqués visent plutôt à sélectionner différents types de végétation dont le développement est compatible avec l'exploitation en sécurité du réseau ferré.

Ainsi une strate herbacée est encouragée sur une largeur de 3 m depuis le bord de la piste et l'objectif de SNCF Réseau est de développer une mosaïque prairiale pouvant accueillir des arbustes au-delà de ces 3 m et des arbres stables à plus grande distance.

Par ailleurs, SNCF Réseau doit répondre à d'autres réglementations comme les obligations légales de débroussaillage contre le risque incendie dans les régions concernées.

SNCF Réseau n'a pas pour but d'empêcher le développement de la végétation, mais comme tout propriétaire, d'entretenir ses biens en lien avec leur vocation et leurs usages. Cela passe par la maîtrise des végétaux en phase avec ses besoins et ses responsabilités.

3.3 Qu'est-ce qu'une espèce invasive ?

Synonyme d' « espèce exotique envahissante », ce terme s'applique aux animaux comme aux végétaux. Selon la définition adoptée par la Convention sur la diversité biologique, une espèce invasive est une espèce dont « l'introduction et/ou la propagation menace la diversité biologique ». Toutes les espèces introduites par l'Homme sur un territoire ne sont pas pour autant invasives. Pour qu'une espèce soit considérée comme invasive, il faut que, par sa présence et son développement dans un nouveau milieu, elle impacte significativement des populations locales et déséquilibre les écosystèmes. C'est par exemple le cas des perruches à collier qui investissent les arbres à cavités en ville et impactent significativement les populations de petits nicheurs des villes.

SNCF Réseau est particulièrement concernée par la lutte contre les robiniers faux-acacias, l'ailante, l'ambroisie et la renouée du Japon.

3.4 Quelles sont les techniques que vous utilisez pour maîtriser la végétation ?

L'exécution des travaux de maîtrise de la végétation fait appel à différentes techniques selon le périmètre considéré :

- Les voies et pistes ;
- Les bandes de proximité (bande de 3 mètres à partir du bord extérieur de la piste)
- Les abords (de la fin de la bande de proximité à la limite de propriété ferroviaire).

Sur les voies et pistes SNCF Réseau effectue des opérations régulières (1 à 2 fois par an) de désherbage à l'aide de produits phytosanitaires et dans le respect de la réglementation. Par ailleurs les pistes font l'objet de travaux de débroussaillage mécanique ponctuel, notamment sur les zones interdites de traitement.

Sur les bandes de proximité et abords, on distingue trois catégories de travaux selon le type de végétation implantée :

- L'entretien courant permettant de maintenir une végétation prairiale déjà installée via des opérations de fauche annuelles. Ces opérations peuvent être réalisées à la débroussailleuse manuelle et avec des engins de fauche depuis l'extérieur des voies ou, si la topographie ne le permet pas (fortes pentes, tranchées rocheuses, absence d'accès), avec des engins spécifiques pouvant se déplacer sur les voies, équipés d'outils de fauche et de broyage ;
- La remise à niveau visant à retrouver un équilibre durable entre végétation et sécurité de l'exploitation ferroviaire. Ces travaux ont pour objectif de rétablir en priorité sur les zones critiques, au terme d'un cycle de plusieurs années, des paysages à dominante prairiale qui seront traités par la suite en entretien courant.

- La gestion des « arbres à risque » de chute sur les installations ferroviaires. Il s'agit des arbres instables, dépérissant ou présentant des fragilités sanitaires (par exemple présence de maladies).

Lors du processus de remise à niveau, les entreprises peuvent employer des désherbants sélectifs permettant de dévitaliser les souches ou les repousses et de lutter contre les espèces invasives.

3.5 Est-ce que vous faites attention à la biodiversité dans votre stratégie de maîtrise de la végétation ?

Dans une première approche, la biodiversité peut être perçue comme un système dans lequel le sol, l'eau et des ensembles de végétaux interagissent et sont capables d'accueillir différents cortèges d'animaux et de leur offrir le gîte, le couvert et des lieux propices à la reproduction. Faire attention à la biodiversité signifie donc faire attention à l'ensemble de tous les logements et de tous leurs occupants.

Le code de l'Environnement dans son article L110-1 définit la biodiversité de la façon suivante : « On entend par biodiversité, ou diversité biologique, la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques, ainsi que les complexes écologiques dont ils font partie. Elle comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, la diversité des écosystèmes ainsi que les interactions entre les organismes vivants. »

De par sa politique de maîtrise de la végétation, SNCF Réseau concourt au maintien d'une certaine biodiversité et notamment celle des milieux ouverts pour laquelle on observe le plus grand déclin sur les populations d'oiseaux depuis des décennies.

SNCF Réseau optimise la planification des travaux de maîtrise de la végétation pour préserver la biodiversité et en particulier les périodes de nidification.

3.6 Pourquoi n'est-il pas possible de désherber manuellement, cela créerait des emplois ?

Le désherbage manuel est confronté à deux obstacles : technique et économique.

En 2017, SNCF Réseau a réalisé une étude économique d'impact de l'interdiction du glyphosate sur la base des alternatives disponibles à cette date, en grande partie basées sur des interventions mécaniques : fauchage voire arrachage. Cet impact est considérable pour l'entreprise et difficilement conciliable avec la productivité demandée par le contrat de performance avec l'Etat pour le financement de l'entretien du réseau. Il s'élèverait à plus de 500 M€ par an, soit 17 fois les coûts actuels (sur une dépense totale d'entretien du réseau à 2,5 milliards). Cette valeur est confirmée par d'autres gestionnaires européens de réseau ferré.

En outre :

- Il n'existe pas un tissu professionnel capable d'assurer les besoins d'entretien mécanique. Déjà, à l'heure actuelle, SNCF Réseau se heurte à un problème de capacité des entreprises pour la couverture de ses besoins d'entretien ;
- Déployer des personnels sur les voies impose leur fermeture ou un travail de nuit avec limitation des circulations de fret sur certaines lignes, contrairement au désherbage par traitement effectué par trains. Or, des opérations de fauche

imposeraient une multiplication des interventions plusieurs fois par an, ce qui est incompatible avec la continuité du trafic ferroviaire ;

- Ces interventions sont pénibles et à fort risque d'accidents du travail (chute, projection de ballast...). Il n'est pas envisageable de dédier des ressources toute l'année pour des travaux pour lesquels les entreprises sous-traitantes ont, dans les faits, de grandes difficultés à recruter.

3.7 Est-ce que vous utilisez des sous-traitants ? Si oui, pour quelles tâches ? Comment les choisissez-vous / contrôlez-vous ?

La sous-traitance est importante, en particulier pour l'entretien des dépendances vertes (abords et bandes de proximité), effectué pour la plus grande part de façon mécanique : abattage, débroussaillage, fauche.

Pour ce qui concerne l'application des produits phytosanitaires, les entreprises sous-traitantes disposent d'un agrément d'applicateur de produits phytosanitaires, délivré par le Préfet de la région dans laquelle se situe le siège de l'entreprise.

Le cahier des charges du marché présente les obligations d'usage, de traçabilité des interventions réalisées et la responsabilité de l'applicateur vis-à-vis de l'environnement, du domaine public et des propriétés riveraines.

3.8 Pourquoi n'utilisez-vous pas des robots pour débroussailler, faucher et désherber ?

En dehors de la voie traitée par train, la plupart des travaux sont externalisés et le choix des outils est confié aux entreprises sous-traitantes au regard d'enjeux locaux (portance, stabilité, dégâts...) et de l'objectif de résultats. Le choix des outils utilisés dépend donc directement des moyens de l'entreprise, de la nature des travaux (remise à niveau ou entretien courant), du type de végétation à traiter (herbacée ou arborée) et de la situation dans laquelle on se trouve (clauses environnementales, pentes, largeurs et accès).

Le recours à des robots dans le cadre de la maîtrise de la végétation n'est pas simple à l'échelle du réseau ferré du fait de la complexité et de la variabilité de sa géométrie.

A ce jour, il n'existe pas de robot créé pour la maîtrise de la végétation en contexte ferroviaire. SNCF Réseau tente d'adapter des solutions existantes issues du monde agricole, mais cela soulève de nombreuses problématiques (autonomie énergétique, déplacements entre les ouvrages, couverture GPS, maintenance,...).

3.9 Avez-vous pensé à l'éco pâturage pour désherber ?

La notion de désherbage ne s'applique qu'au périmètre des voies et pistes, là où le danger est le plus grand du fait de la proximité avec les circulations. Il est donc impensable de recourir au pâturage pour réaliser le *désherbage* sur les voies et pistes.

Toutefois, le pâturage est une technique bien implantée chez SNCF Réseau avec plus de 40 ha mis en pâture dans les abords des voies depuis 2013 et toujours plus de projets nouveaux. Cette technique présente plusieurs avantages : lutter efficacement contre certaines espèces invasives (renouées asiatiques, jeunes pousses de robiniers), ouvrir des milieux embroussaillés et maintenir des prairies ouvertes. Par ailleurs, le pâturage fait intervenir un large éventail

d'acteurs (entreprises spécialisées, associations de promotion et de préservation de races rustiques, petits éleveurs locaux) ce qui permet à SNCF Réseau de réaffirmer sa place dans l'économie locale.

3.10 Avez-vous pensé au sel de déneigement ou au vinaigre pour désherber ?

Concernant le sel, il ne fait pas partie des produits homologués et donc autorisés pour la maîtrise de la végétation. En outre, il n'est pas un désherbant et il est surtout un polluant très nocif pour notre environnement car il se retrouve ensuite dans les sols et les eaux, ce qui bouleverse les écosystèmes :

- Les caractéristiques du sol sont modifiées avec une diminution de sa perméabilité et donc une circulation plus difficile de l'eau et de l'air, entraînant une limitation de la croissance des plantes et arbres, une perturbation de leur cycle, une chute des feuilles et parfois le dépérissement des individus. Selon le WWF (World Wildlife Fund), le sel serait responsable de la disparition, chaque année, d'un million d'arbres sur le territoire ;
- Les caractéristiques des eaux (rivières, lacs...) sont aussi modifiées avec pour effet la disparition de certains poissons et amphibiens...

Pour cette raison de nombreux pays, comme l'Autriche, la Finlande, la Suède, l'Allemagne, le Canada..., ont réglementé l'utilisation du sel de déneigement.

Concernant le vinaigre ou acide acétique, il n'est pas utilisable sur le chemin de fer car il est corrosif pour l'acier. Par ailleurs, son effet se rapproche de celui de l'acide pélagonique, produit de biocontrôle qui ne présente pas ces inconvénients.

3.11 Avez-vous pensé au désherbage thermique ?

Une étude sur les pratiques de désherbage en zones non agricoles (COMPAMED ZNA, disponible sur internet) a été réalisée sous l'égide de l'ADEME et du programme ECOPHYTO entre 2010 et 2014. Elle présente les résultats sur l'efficacité, les impacts environnementaux et la caractérisation technique et économique des trois grandes familles de désherbage chimique, thermique et mécanique.

L'analyse du volet environnemental, réalisée selon la méthode de l'ACV (Analyse de Cycle de Vie), démontre la faiblesse des techniques thermiques sur le plan environnemental.

Les solutions de traitement thermique de l'ensemble des pistes auraient aujourd'hui un bilan environnemental très lourd (consommation annuelle de 3 millions de litres de gasoil et 550 millions de litres d'eau, soit l'équivalent de la consommation d'une ville de 10 000 habitants). Elles ne pourraient être utilisées qu'en appoint car elles sont susceptibles d'endommager certains équipements indispensables au fonctionnement du réseau ferré : attaches plastique des traverses, câbles électriques et de signalisation, ...

3.12 Pourquoi est-ce que vous ne pouvez pas utiliser les trains commerciaux pour mettre régulièrement du désherbant moins toxique ?

Le train désherbeur contient des produits avec des modalités strictes de transport et de stockage et surtout une grande quantité d'eau : il est composé entre autres de wagons citernes, d'un wagon de cantonnement destiné à loger les opérateurs et d'un autre dédié à la pulvérisation. Réglementairement, l'application n'est réalisable qu'avec des opérateurs certifiés qui ont la responsabilité de l'application elle-même et assurent une vigilance permanente en cours de traitement, par exemple pour les couper en cas de personnels travaillant aux abords de la voie.

Ces matériels doivent être lavés régulièrement selon des normes strictes.

Enfin, la qualité du désherbage et le respect des contraintes environnementales limite la vitesse de circulation des trains désherbeurs entre 30 et 60km/h, pour éviter toute dérive de produit au-delà de la cible visée et assurer les nombreuses coupures d'application sur zones protégées. Cette vitesse de circulation n'est pas compatible avec le trafic ferroviaire de voyageurs.

3.13 Avec quelle fréquence les voies doivent-elles être désherbées ?

Le désherbage avec produits phytosanitaires est effectué tous les ans au printemps, et parfois à l'automne sur les zones recolonisées par la végétation, ou en cas d'annulation pour aléas de météo ou de circulation lors de la campagne de printemps. Le principe général est donc à ce jour d'un traitement par an.

Sans glyphosate, avec des traitements moins performants (combinaison de biocontrôle et d'herbicide préventif), il est envisagé deux campagnes par an, au moins dans les régions les plus humides où la dynamique végétale est la plus forte.

3.14 Combien de villes traversez-vous ?

8 280 communes sont traversées par une voie ferrée circulée et plus de 10 000 communes si l'on inclut le réseau neutralisé restant propriété de SNCF RÉSEAU mais non circulé aujourd'hui.

3.15 Est-ce que vous traversez des parcs nationaux ou des endroits importants pour la biodiversité ?

Depuis la seconde moitié du XXe siècle, les évolutions réglementaires visant à protéger la biodiversité ont conduit à l'introduction de nombreuses zones réglementées et unités écologiques remarquables que le réseau ferré traverse.

Actuellement, près d'un tiers du réseau ferré, soit près de 12 000 km, se trouve dans une zone dédiée à l'inventaire ou à la protection de la biodiversité, et 207 km se situent dans des Parcs Nationaux dont 5 km en zone cœur.

SNCF Réseau dispose d'une application interne (SIG dédié à la maîtrise de la végétation) sur laquelle sont géolocalisées toutes les zones sur lesquelles des précautions doivent être prises au regard d'enjeux locaux de protection de la biodiversité. Ces données sont issues de

l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN) réalisé par le Museum National d'Histoire Naturelle (MNHN).

3.16 Est-ce qu'avant de couper des arbres ou des haies, vous demandez l'autorisation aux personnes qui habitent à côté, ou aux mairies ?

Pour tout propriétaire, modifier le paysage est possible sous réserve de respecter l'ensemble des règles qui régissent sa protection et son maintien, s'il en est.

En tant que propriétaire foncier, SNCF Réseau, comme tout autre propriétaire, se doit de respecter la réglementation en vigueur décrite dans divers codes (ex : civil, de l'environnement, rural...) mais n'est pas tenu de demander l'avis des riverains de son réseau ou des mairies lorsque la loi ne l'y astreint pas. Autant que possible, SNCF Réseau informe les mairies de ses opérations de débroussaillage.

Cependant, lorsque c'est compatible avec les objectifs de remise à niveau de la végétation, SNCF Réseau s'efforce localement de procéder à une gestion sélective de la végétation, notamment à proximité des zones d'habitation. En particulier, au sein de périmètres réglementés, les projets de maintenance qui modifient significativement le paysage font l'objet de dossiers d'instruction (demande de dérogations, déclarations préalables, ...) auprès des autorités compétentes.

Par ailleurs, les riverains propriétaires de terrains arborés à proximité des voies sont responsables de l'entretien de leurs arbres afin qu'ils n'engendrent pas de risque pour l'exploitation ferroviaire.

4 Loi & décret

4.1 Qu'implique la loi Egalim ?

Issue des Etats Généraux de l'ALiMentation, la « loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et une alimentation saine et durable » a été promulguée le 1^{er} novembre 2018. Elle poursuit 3 objectifs clés :

- Payer le juste prix aux agriculteurs, pour leur permettre de vivre dignement de leur travail ;
- Favoriser une alimentation saine, sûre et durable pour tous ;
- Renforcer les conditions sanitaires et environnementales de production.

Sur ce dernier point (article 83), la loi prévoit notamment de renforcer la protection des riverains à proximité des zones de traitement par produits phytosanitaires, précisée par :

- Un arrêté fixant des distances de sécurité minimales à respecter vis-à-vis des riverains lors de l'utilisation de produits phytosanitaires
- Un décret imposant aux utilisateurs de produits phytosanitaires de se doter de Chartes d'engagements encadrant leur usage

[En savoir plus :](https://agriculture.gouv.fr/egalim-ce-que-contient-la-loi-agriculture-et-alimentation) <https://agriculture.gouv.fr/egalim-ce-que-contient-la-loi-agriculture-et-alimentation>

4.2 Que précise le décret ?

Sur le contenu des chartes

Le décret du 27 décembre 2019 **relatif aux mesures de protection des personnes lors de l'utilisation de produits phytopharmaceutiques à proximité des zones d'habitation** précise que les chartes d'engagements des utilisateurs de produits phytopharmaceutiques :

- Doivent aborder obligatoirement les thèmes liés aux :
 - Modalités d'information des résidents ou des personnes présentes ;
 - Distances de sécurité et les mesures apportant des garanties équivalentes ;
 - Modalités de dialogue et de conciliation entre les utilisateurs et les habitants concernés.
- Peuvent comporter des éléments facultatifs, comme :
 - Des modalités d'information préalable, y compris des délais de prévenance des résidents ;
 - Le recours à des techniques ou moyens de réduction de la dérive ou de l'exposition des résidents ou des personnes présentes au sens du règlement ;
 - Des bonnes pratiques pour l'application des produits phytosanitaires ;
 - Des modalités relatives aux dates ou horaires de traitements les plus adaptés ;
 - Des modalités pratiques d'application des distances de sécurité ou de déploiement de mesures anti-dérives.

Sur les modalités d'élaboration et d'approbation des chartes

Le décret définit également les modalités d'élaboration des chartes, par le biais d'une concertation d'une durée minimum d'un mois qui recueille les observations de toutes les parties prenantes concernées. Dans le cas des gestionnaires d'infrastructures linéaires de

portée nationale, comme SNCF Réseau, la concertation peut être nationale et le recueil des observations peut être fait par internet. Elle doit être annoncée par un avis publié dans au moins deux journaux largement diffusés au niveau national et qui précise notamment les modalités d'accès au dossier de présentation du projet de charte, les conditions de recueil des observations, la durée de la concertation, ainsi que les modalités de réalisation et de publication de la synthèse des observations recueillies.

Enfin, le décret précise les modalités d'approbation et de publicité des chartes. Celles-ci sont transmises avec le bilan de la concertation aux préfets de départements, qui ont deux mois pour formuler des observations s'ils constatent des manquements. Après approbation, elles sont publiées sur les sites internet de chaque préfecture concernée. Les chartes d'engagement doivent indiquer les modalités de leur élaboration et de leur diffusion.

Pour en savoir plus :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000039685895&categorieLien=id>

4.3 Quels sont les produits concernés par la loi Egalim ?

Tous les produits phytosanitaires sont concernés, à l'exclusion des produits dits « de biocontrôle ou à faible risque ». Il peut donc s'agir de produits herbicides, insecticides ou fongicides. SNCF Réseau n'est concerné que par les herbicides.

4.4 Quels sont les utilisateurs concernés par la loi Egalim ?

Tous les utilisateurs de produits phytosanitaires sont concernés par la loi Egalim, qu'ils soient agriculteurs, industriels, gestionnaires d'infrastructure, entreprises d'entretien d'espaces verts, ...

4.5 Qu'entend-on par personne présente ?

L'article 1 du décret du 27 décembre 2019 considère les personnes présentes au sens du règlement CE 284/13. Ce règlement précise les notions suivantes : « *on entend par personnes présentes les personnes qui se trouvent fortuitement dans un espace où un produit phytopharmaceutique est ou a été appliqué, ou dans un espace adjacent, à une fin autre que celle de travailler dans l'espace traité ou avec le produit traité* ».

4.6 Quelle est la différence avec la Loi Labbé ?

La loi EGALIM s'adresse à tous les utilisateurs de produits phytosanitaires pour tous les types d'utilisation, agricole et non agricole, et régleme nte l'application sans l'interdire.

La loi Labbé interdit tous traitements dans les « zones non agricoles » accessibles ou fréquentées par le public.

Pour ces deux lois, sont exclus les produits dits de « biocontrôle et à faible risque ».

4.7 Comment prenez-vous en compte les arrêtés anti-pesticides pris par certaines communes ?

A l'automne 2019, en l'absence de réglementation nationale sur les distances de sécurité à proximité des zones habitées et pour répondre aux inquiétudes des riverains, les traitements ont été suspendus dans les communes dont les maires avaient pris des arrêtés anti-pesticides. Ces arrêtés municipaux font actuellement l'objet de recours (via le contrôle de légalité exercé par le Préfet) devant les juridictions administratives pour juger de leur légalité, en particulier quant à la compétence du maire pour édicter de tels arrêtés.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, une réglementation nationale s'applique et prévoit la mise en œuvre de distances de sécurité entre les zones traitées et les parcelles riveraines. SNCF Réseau, gestionnaire d'un réseau national, fait désormais application de la seule réglementation nationale.

4.8 Pourquoi est-ce que SNCF Réseau a un délai supplémentaire pour respecter les distances de sécurité sur les voies et pistes ?

L'arrêté fixant les distances de sécurité minimale prévoit un délai d'application au 1^{er} juillet 2021 pour les gestionnaires d'infrastructures linéaires tels que SNCF Réseau, afin qu'ils soient en capacité d'assurer la sécurité de l'exploitation des ouvrages et en conséquence leurs missions de service public de transport de voyageurs.

Dès 2020, SNCF Réseau respecte les distances de sécurité sur tout le territoire pour les traitements dans les dépendances vertes (abords et bandes de proximité) conformément à la Loi Egalim.

D'ici juillet 2021, pour les traitements des voies et pistes, SNCF Réseau aura mis en exploitation progressivement de nouveaux trains désherbeurs en capacité d'assurer le respect de l'ensemble des nouvelles réglementations et l'utilisation de nouveaux produits sans glyphosate.

Ces trains permettront de gérer, à 60 km/h, le nombre considérable de nouvelles coupures de traitement que le respect des distances de sécurité engendre. De 23 000 avant la loi Egalim (eaux souterraines et superficielles, personnes vulnérables, engagements locaux), le nombre de ces coupures passe à environ 200 000 avec les distances de sécurité à 3 ou 5m.

4.9 Comment et par qui les distances de sécurité sont-elles décidées ?

Les distances de sécurité ont été fixées dans un arrêté du 27 décembre 2019 par le gouvernement, sur avis de l'ANSES (l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail).

Pour en savoir plus :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000039686039&categorieLien=id>

4.10 Qui approuve les chartes d'engagement ?

Les chartes d'engagement sont approuvées par les Préfets de départements, qui ont un délai de deux mois pour le faire ou pour demander de remédier à des manquements.

4.11 Où pourrais-je consulter la charte d'engagement de SNCF Réseau ?

Les propositions d'engagements, élaborées avec des élus et des associations représentant les riverains concernés au cours d'une première phase de concertation, sont soumises à l'avis du public via un registre numérique, ouvert jusqu'au 20 janvier 2021, et accessible depuis le site internet de SNCF Réseau. Le projet de charte est consultable dans le registre et sur le site internet de SNCF Réseau.

La charte d'engagements définitive sera ensuite consultable sur le même site internet de SNCF Réseau (<https://www.sncf-reseau.com/fr>), dès qu'elle aura été approuvée par les Préfets de départements.

Conformément à la loi, cette Charte d'engagements sera également publiée sur les sites internet de chaque préfecture de département concernée.

5 Mesures de protection, d'information et de conciliation

5.1 Comment vos salariés sont-ils protégés ?

Conformément au Code du travail, l'employeur veille au port effectif des équipements de protection individuelle (masque, combinaison, gants...) par les salariés applicateurs et leur dispense une information appropriée sur ces équipements, notamment sur le risque pour lequel la protection est nécessaire, sur l'utilisation et les consignes de port et sur l'entraînement au port de ces équipements de protection individuel (EPI).

Ces EPI doivent être portés dans toutes les phases d'utilisation des herbicides.

Pour ce qui concerne les salariés susceptibles d'être exposés par exemple sur une zone récemment traitée, les obligations liées au « délai de rentrée » s'appliquent (cf. question 1.15)

5.2 Quels types de mesures prenez-vous pour protéger les riverains des voies ferrées ?

Concernant la protection des personnes, qu'il s'agisse des riverains dans leur ensemble (à travers la loi EGALIM) ou des publics les plus fragiles (dits « personnes vulnérables »), elle est assurée par le respect des distances de sécurité qui varient selon les types de traitement ou les produits utilisés entre 3, 5, 10 et 20 m pour ce qui concerne la loi EGALIM.

SNCF Réseau n'utilise pas de produits phytosanitaires concernés par les distances de sécurité de 20 m.

Dans le cas de la protection des établissements hébergeant des personnes vulnérables, les distances de sécurité sont de 5m (traitements voies et pistes) à 50m (traitements sur abords)

Dès 2020, aux abords des voies, SNCF Réseau exclut l'usage des désherbants sélectifs par pulvérisation sur plus de 40% du réseau dans toutes les zones bâties et quelle que soit la largeur des emprises. Seule est conservée la dévitalisation de souche, sans risque pour l'exposition des riverains et exclue des distances de sécurité.

Concernant les « zones non agricoles » accessibles ou fréquentées par le public, telles que les gares, SNCF Réseau n'applique aucun traitement sauf les produits de biocontrôle, conformément à la loi Labbé.

5.3 Comment peut-on être informé du passage des trains désherbeurs ?

Aujourd'hui, il n'existe pas de système d'information systématisée sur le passage des trains désherbeurs. C'est tout l'objet de l'élaboration des chartes d'engagements que de définir comment les riverains et plus largement les personnes présentes pourront être informés.

5.4 Est-ce que vous prévenez à l'avance lorsque vous allez faire des coupes d'arbres ?

SNCF Réseau s'efforce d'informer les maires des communes concernées en amont des coupes d'arbres de taille importante. Toutefois, à ce jour, cela peut varier d'une région à l'autre, selon l'organisation des unités en charge de la maîtrise de la végétation ou selon l'ampleur des coupes prévues et selon les aléas de chantiers.

5.5 A qui peut-on s'adresser lorsque l'on a un problème à signaler concernant la maîtrise de la végétation ?

A ce jour, l'organisation et les interlocuteurs pour recueillir et suivre les demandes ou les réclamations peuvent différer selon les régions. Généralement, il est possible de contacter la Direction Territoriale SNCF Réseau de votre région.

Une démarche de progrès a été initiée, elle vise à mettre en place un dispositif de suivi et de traitement des réclamations liées à la maîtrise de la végétation.

5.6 Qu'est-ce qu'une « modalité de dialogue et de conciliation » ?

C'est un dispositif qui vise à établir ou rétablir une bonne entente entre deux parties, dont les opinions ou les intérêts peuvent s'opposer, afin de trouver un accord amiable.

Le décret du 27 décembre 2019 dispose que les chartes doivent intégrer les modalités de dialogue et de conciliation. A ce titre, la charte de SNCF Réseau précisera comment dialoguer avec SNCF Réseau et comment déclencher une action de conciliation avec SNCF Réseau.

6 Concertation

6.1 Comment puis-je participer à la concertation publique ?

Les citoyens ont été invités à participer à la concertation sur internet ouverte le 23 novembre 2020, à l'adresse <https://www.sncf-reseau.com/fr/riverains-info-phyto-vegetation>, en exprimant leur avis sur les propositions d'engagements issues d'ateliers participatifs en région ou en digital, ayant réuni plus de 300 personnes représentants des parties prenantes concernées (élus, représentants associatifs, ...).

Ces propositions d'engagements ont été reprises dans un projet de charte formalisé, mis en ligne le 11 décembre 2020.

Afin de permettre au public de s'exprimer sur ce document, la concertation publique a été prolongée jusqu'au 20 janvier 2021. Cette prolongation a été annoncée par voie de presse le 14 décembre et les personnes ayant déposé leur contribution avant la mise en ligne du projet de charte formalisé ont été informées par courriel ce même jour, qu'elles pouvaient le consulter et compléter leurs observations si elles le souhaitaient.

6.2 Comment saurai-je que mon avis a bien été pris en compte ?

Un bilan de concertation, synthétisant l'ensemble des avis formulés depuis le début de la concertation, sera joint à la charte formalisée par SNCF Réseau à l'issue de la concertation. Le bilan de concertation, qui sera adressé en même temps que la charte à chaque préfet de département, fournira en annexe l'intégralité des expressions. Ce bilan sera publié sur le site internet de SNCF Réseau.

6.3 Y aura-t-il un bilan public de la concertation ?

Oui, un bilan sera réalisé à l'issue de la concertation. Il sera transmis à chaque Préfet de département, en accompagnement de la charte et publié sur le site internet de SNCF Réseau.

6.4 Que changera cette charte d'engagements par rapport à la situation actuelle ?

La charte a vocation à fournir un cadre aux échanges et à l'information des riverains sur les traitements effectués. A travers la charte, les riverains sauront donc de quel type d'information ils pourront disposer, à quel moment et sous quelle forme. Ils sauront également quelles mesures de protection seront mises en place, qui contacter et par quel moyen pour engager une démarche de dialogue ou de conciliation.

6.5 Est-ce que la charte d'engagements de SNCF Réseau sera compatible avec celle des agriculteurs ?

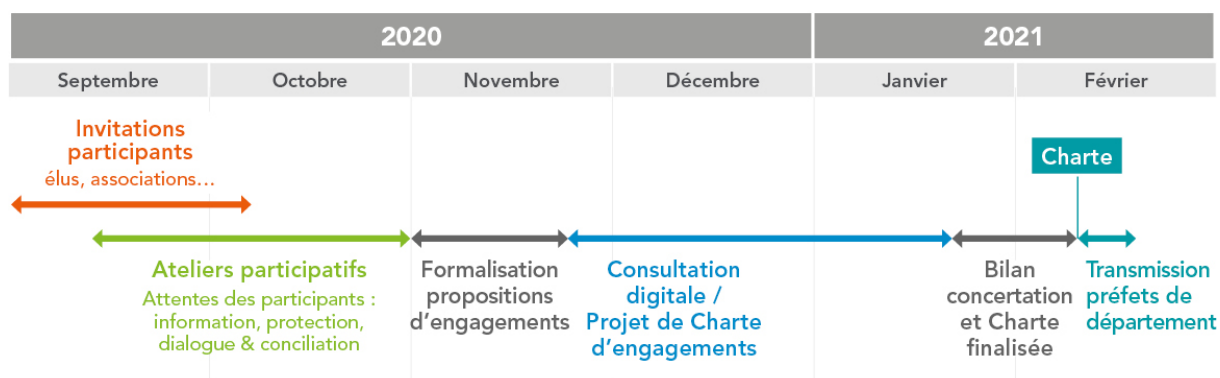
Chaque utilisateur de produits phytosanitaire doit établir sa propre charte, dans le respect des textes en vigueur et notamment des textes d'application de l'article 83 de la loi Egalim. Les conditions d'exploitation agricole sont très différentes de l'entretien d'une infrastructure linéaire d'envergure nationale. Chaque charte tiendra compte de ces particularités.

6.6 Est-ce que la charte d'engagements sera adaptée aux situations locales ? Allez-vous faire une seule charte ?

Compte-tenu de la dimension nationale de son réseau, SNCF Réseau aura une charte d'engagements nationale. L'entretien des 30 000 km de ligne nécessite des modes de production normalisés et industrialisables. Cependant, les pratiques sont d'ores et déjà adaptées aux situations locales, et peuvent varier selon le climat, la topologie et le type de végétation, la densité d'habitations, etc... Elles sont aussi adaptées aux différents types de voies ou à leur ancienneté. Enfin, diverses expérimentations de techniques alternatives sans produits phytosanitaires de synthèse sont menées localement.

6.7 Quel est le calendrier de votre concertation, et quand la charte d'engagements sera-t-elle disponible ?

SNCF Réseau a fait le choix d'une démarche ouverte, progressive et ancrée dans les territoires, avec un dispositif de concertation en deux temps.



Dans un premier temps, en septembre et octobre 2020, sans charte préétablie, SNCF Réseau a recueilli les attentes des représentants des parties prenantes au travers de 17 ateliers participatifs en région (certains ateliers se sont tenus à distance compte-tenu du contexte sanitaire).

Près de 11 000 contacts y ont été invités – élus des communes et EPCI traversées par le réseau ferré national, associations d'élus, associations environnementales, de consommateurs, d'usagers, de riverains, fédérations de chasse ou de pêche, parcs naturels, syndicats de captages, riverains institutionnels tels qu'universités ou hôpitaux Les syndicats agricoles, ainsi que les représentants des services de l'Etat en région, ont également été informés de cette première phase de concertation.

Ces ateliers ont permis de recueillir les attentes de plus de 300 participants, en matière de modalités d'information, de protection, et de dialogue et de conciliation.

Le 23 novembre 2020, SNCF Réseau a lancé une 2ème étape de concertation, en proposant au public les propositions d'engagement issues de ces ateliers,, par le biais d'une consultation numérique disponible à l'adresse <https://www.sncf-reseau.com/fr/riverains-info-phyto-vegetation>.

Ces propositions d'engagements ont été reprises dans un projet de charte formalisé, mis en ligne le 11 décembre 2020.

Afin de permettre au public de s'exprimer sur ce document, la concertation publique a été prolongée jusqu'au 20 janvier 2021. Cette prolongation a été annoncée par voie de presse le 14 décembre 2020 et les personnes ayant déposé leur contribution avant la mise en ligne du projet de charte formalisé ont été informées par courriel à cette même date, qu'elles pouvaient le consulter et compléter leurs observations si elles le souhaitaient.

A l'issue de cette étape de concertation, SNCF Réseau finalisera sa charte d'engagements et la proposera à l'approbation des préfets de département concernés à partir de fin janvier 2021.. Ceux-ci ont deux mois pour approuver la charte ou formuler des observations. La charte d'engagements, approuvée, sera mise en ligne sur le site SNCF Réseau (<https://www.sncf-reseau.com/fr>). Elle sera par ailleurs téléchargeable sur le site des préfectures départementales.