

**SNCF RESEAU**

**CONCERTATION EGALIM**

**REUNION D'INFORMATION NATIONALE**

**16 SEPTEMBRE 2020**

# COMPTE-RENDU DE REUNION

VERSION 1.1

## 1 Participants

---

### Invités présents

- Mathias CHAPLAIN – Agir pour l'Environnement
- Guy BLANCO – Confédération des Associations Familiales Catholiques
- Patrick BELGHIT – Conseil National des Associations des Familles Laïques
- François SALMON – Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels
- Marc DEBRINCAT – Fédération Nationale des Usagers des Transports
- Virginie DURIN – Fédération Nationale des Familles de France
- Thibault LEROUX – France Nature Environnement
- Nadine LAUVERJAT – Générations Futures
- Antoine CHARPENTIER – Humanité et Biodiversité
- Pauline RATTEZ – Ligue pour la Protection des Oiseaux
- Mathilde PLANCHAT-LEVEQUE – Noé
- Pierre GUILLAUME – UFC Que Choisir
- Hélène MARCHAL – Union Nationale des Associations Familiales

### SNCF Réseau

- Christophe KARLIN – Pôle Concertation
- Anaëlle BAES – Pôle Concertation
- Romain ROBERT – Pôle Maîtrise de la Végétation
- Christophe HAISSANT – Pôle Maîtrise de la Végétation

### Nicaya Conseil

- Jennifer Williamson

## 2 Résumé des échanges

---

- Après un tour de table de présentations, C. KARLIN expose l'objectif de la réunion, rappelle le contexte de la réglementation Egalim et la démarche de concertation en découlant, puis passe la parole à R. ROBERT et C. HAISSANT pour un exposé des enjeux, pratiques et perspectives de SNCF Réseau en matière de maîtrise de la végétation et d'utilisation de produits phytosanitaires (cf. diaporama joint + document explicatif « Maîtrise de la Végétation »).

### 2.1 Questions relatives aux pratiques et perspectives en matière de maîtrise de la végétation et d'usage des phytosanitaires

- A la suite de l'exposé, les questions et remarques suivantes sont soulevées par les participants :

- *Q : Est-ce qu'il y a une harmonisation des modes de traitement au niveau des périmètres de captages ?*
- R. Les périmètres de captage sont répertoriés dans le SIG dédié à la maîtrise de la végétation – SNCF Réseau a dû constituer elle-même cette base de données et fait une veille sur les arrêtés. Ces périmètres sont identifiés comme zones de non-traitement dans les GPS, et aucun traitement phytosanitaire n'y est effectué. Les traitements alternatifs dépendent ensuite des situations locales, avec du débroussaillage mécanique plus ou moins fréquent selon l'état de la piste – généralement en coupant les circulations.

- *Q. Quelle proportion du réseau représentent les ZNT ?*

R. A date et hors distances de sécurité EGALIM, les 23 000 coupures comprennent 471km de ZNT liées aux eaux superficielles, 617km liées aux périmètres de captage (eaux souterraines), et 60km de zones d'exclusion diverses : engagements locaux, autres réglementations, établissements accueillant personnes vulnérables... Ceci n'inclue pas les arrêts de traitements partiels (piste seulement) liés à la présence de fossés.

Nos extrapolations indiquent que les distances de sécurité liées à Egalim peuvent multiplier environ par 10 le nombre de coupures, ce qui saturerait les GPS de nos trains actuels– d'où la nécessité de se doter de nouvelles technologies pour les gérer.

Contrairement à un agriculteur, qui connaît ses voisins, nous ne pouvons nous baser que sur le cadastre, sans faire de différence en termes de bâtis (maison ou grange) ou de taille de parcelle, en appliquant un principe de précaution.

- *Q : Est-ce que dans les ZNT vous intégrez les zones naturelles, les zones Natura 2000, etc..*

- R : Par principe, nous appliquons la réglementation, c'est-à-dire les prescriptions indiquées dans des décrets préfectoraux.

- *Q : Installation de géotextile lors du renouvellement des voies : quelle est la durée de vie et l'efficacité ?*

- R : Le géotextile est une matière qui laisse passer l'eau mais empêche la pousse de la végétation. Pour le moment, il n'y a pas encore le recul suffisant sur sa durée d'efficacité, les premières installations datant de 4 à 5 ans. La durée de vie annoncée par le fabricant est d'environ 30 ans. Il s'agit d'un géotextile différent de la version non-tissée qu'on peut trouver dans le commerce, a priori plus efficace.

- *Q. Et de fait, il est donc non biodégradable ?*

- R. Effectivement, il faudra peut-être le retirer lors du prochain renouvellement de voie. Le matériau employé est un polypropylène théoriquement recyclable.

- *Q. Echangez-vous avec d'autres gestionnaires d'infrastructure sur les alternatives à l'utilisation de phytosanitaires ?*

- R. Oui, au-delà des échanges avec les autres gestionnaires de réseau ferroviaire en Europe et dans le monde, SNCF Réseau échange aussi avec d'autres gestionnaires

d'infrastructures – gestionnaires d'autoroutes, RTE, ... Cependant, les situations ne sont pas toujours transposables :

Les gestionnaires d'autoroutes n'ont pas de problématique de végétation sur les voies (goudronnées), ils sont déjà soumis à la loi Labbé sur la quasi-totalité du réseau, il est généralement possible de détourner la circulation sur les voies adjacentes, la distance vis-à-vis des riverains est différente de celle qui peut exister pour le réseau ferré, construit au fil du temps et traversant des zones d'habitation, ...

RTE a des enjeux d'entretien qui pourraient se rapprocher de ceux de SNCF Réseau autour des postes techniques (présence d'équipements sensibles aux dégradations liées à la végétation, mais aussi aux traitements qui peuvent être appliqués). Des échanges sont en cours, sur des tests de géotextile ou de robots de fauche par exemple. L'enjeu est différent pour RTE, il porte sur les quelques m2 autour des postes techniques.

- *Q. Concernant les autres gestionnaires de réseau ferré étrangers : y a-t-il des bonnes pratiques dont SNCF Réseau pourrait s'inspirer ? Dans les échanges que nous entretenons avec d'autres pays, la Suisse, l'Autriche, semblent avoir des abords beaucoup mieux entretenus ...*
- *Demande d'informations complémentaires, s'il est possible d'en trouver, sur la maîtrise de la végétation en Suisse.*  
En Suisse, les abords sont déjà à « l'objectif » prairial visé par SNCF Réseau. Ils sont entretenus par fauche régulière, sans produits phytosanitaires. Le glyphosate est toujours utilisé sur les voies.
- *R : Les comparaisons doivent bien sûr tenir compte de figurations et situations de départ différentes : climat, topographie, taille, diversité et ancienneté du réseau à entretenir, ... en France, la stratégie de 'remise à niveau' progressive vise à obtenir sur l'ensemble des abords une végétation mixte prairiale qui ressemblerait à celle qui existe déjà en Suisse, et qu'il suffit d'entretenir, par exemple.*

A ce jour, tous les autres gestionnaires de réseaux ferrés utilisent du glyphosate - la France est comparativement en avance sur la recherche d'alternatives (l'Allemagne est en train de s'y atteler, la Suisse se projette plutôt sur un horizon 2025 et bientôt l'Angleterre ne sera pas soumise aux réglementations Européennes, ...).

Comme exposé, SNCF Réseau travaille en partenariat avec ses « homologues » à l'étranger, notamment pour partager et mutualiser les efforts de recherche et de développement (les ondes électromagnétiques en France, l'impulsion électrique en Allemagne, le désherbage thermique vapeur à détection en Suisse, ...) – si une solution s'avère prometteuse, elle sera bien sûr partagée.

- *Q : Ne s'agit-il pas au final d'un rapport entre enjeux financiers et enjeux sanitaires ou sociaux ? Les fabricants de glyphosate et produits phytos comme Monsanto ont intérêt à continuer à vendre leurs produits plutôt que de financer de la recherche et développement. Pour les utilisateurs, cela coûte aussi moins cher que d'investir dans la recherche ou d'embaucher du personnel supplémentaire.*
- *R : Il n'appartient évidemment pas à SNCF Réseau de commenter la stratégie de des fabricants. Pour SNCF Réseau, entreprise publique, l'aspect financier entre bien sûr dans*

l'équation – le glyphosate a été adopté à l'époque parce que c'était une solution efficace et économique, l'enjeu est effectivement de trouver des alternatives, à un coût supportable. La mutualisation avec les autres gestionnaires de réseau ferré est aussi un moyen de financer les efforts de recherche et développement.

Il est en fait très difficile de trouver du personnel en nombre suffisant pour l'entretien des abords, il s'agit d'un travail particulièrement pénible, les entreprises sous-traitantes n'arrivent pas à embaucher ou maintenir le personnel en poste. Les plus « stables » sont souvent des travailleurs étrangers qui viennent pendant 6 mois attirés par la rémunération. SNCF Réseau travaille beaucoup avec l'ONF, et il leur arrive d'abandonner des marchés de sous-traitance faute de pouvoir les assurer.

- *Q. Comment faisait-on avant le glyphosate ?*

- R. Le chlorate de soude a commencé à être utilisé en 1920, et généralisé à partir de 1925. Les herbicides de synthèse, dont le glyphosate, ont commencé à être utilisés après 1945.

Concernant l'entretien des abords, du temps du train vapeur, le bois était coupé régulièrement du fait des risques d'incendies, et était utilisé en bois de chauffe. Avec l'apparition du train électrique, et la réduction globale des effectifs de l'entreprise, les abords étaient entretenus moins régulièrement, la nature a progressivement repris ses droits.

- *Q. Compte-tenu du nombre de communes traversées, est-il possible de conclure avec elles des conventions pour l'entretien, de partager des coûts ou du matériel ?*

R. Effectivement, SNCF Réseau a conclu des conventions, avec des communes ou avec des associations d'insertion, notamment sur des zones où l'usage des phytosanitaires est interdit / sur les dépendances vertes. Toutes les configurations ne le permettent pas, pour des raisons de sécurité (il faut que la voie ne soit pas en déblai, qu'une clôture soit installée au niveau de la piste, ...) – il est nécessaire de prendre en compte les risques d'accès à des zones dangereuses (heurts, incidents, ...). Il se pose aussi la question de la responsabilité juridique en cas d'incident sur une parcelle entretenue par le biais d'une convention.

- *Qu'en est-il de vos recherches en partenariat avec l'INRA sur les ondes magnétiques ? Est-ce que cela ne risque pas de dégrader les équipements ?*

- R. Il s'agit d'une recherche à long terme, qui n'en est qu'à son début, il faut effectivement déjà démontrer l'efficacité de la technique sur la végétation, puis la transférer à une application sur le réseau ferré, étudier l'impact des ondes sur l'environnement et les équipements, ...

- *Q. L'avantage du désherbage à vapeur, c'est qu'on ne remet que de l'eau dans la nature.*

- R. Oui, même si ce n'est pas non plus une solution à 0 impact, si l'on compte la nécessité d'utiliser un très grand volume d'eau, et l'énergie nécessaire pour la monter et maintenir à 90°C.

Il faut que la chaleur ne dégrade pas les équipements techniques, puis trouver une solution sur la vitesse de traitement – avec la vapeur d'eau, on peut traiter 3 à 4 km/heure, contre des vitesses de traitement de 30 à 60 km/heure avec les trains

désherbeurs actuels. Or aujourd'hui, c'est déjà un enjeu de programmer un passage et les rattrapages éventuels liés aux aléas climatiques en limitant la perturbation des circulations sur un linéaire de voies qui représente 1,5 fois le tour de la terre...

*Q. Et si on traite la nuit ?*

R. Même en traitant la nuit (sachant qu'il faut aussi intégrer les circulations des trains de fret), nous ne pourrions pas couvrir l'intégralité du réseau - Les plantes n'ont pas la même période de germination, et la vapeur ne détruit pas la racine – cela nécessiterait donc de faire plusieurs passages, sur les quelques mois de printemps. Nos homologues Suisses travaillent actuellement sur une solution à plus grande vitesse, nous suivons bien sûr le sujet.

- *Q. L'utilisation du glyphosate ou de phytosanitaires n'est pas non plus à 0 impact sur l'effet de serre, lorsqu'on comptabilise l'énergie nécessaire à sa production, son transport, ...*
- R. Oui, SNCF Réseau travaille aujourd'hui à court terme sur la sortie du glyphosate, et explore les alternatives aux traitements phytosanitaires à long terme, avec ses partenaires. Au final, il n'y a pas à ce jour de solution « à 0 impact », et il n'y aura probablement pas une seule solution qui pourra fonctionner partout, mais plutôt une association de différentes solutions.
- *Q. Quelle quantité de glyphosate utilisez-vous aujourd'hui ?*
- R. 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. En 2019, il était de 46 tonnes. Pour 2020, on sera à 32,5 tonnes. NB : ces chiffres peuvent être impactés par des aléas extérieurs (grèves, Covid, ...). On se rend d'ailleurs compte que lorsqu'il n'a pas été possible de traiter une année en préventif, la végétation repousse vite.
- *Q. Confirmez-vous que SNCF Réseau s'engage à sortir du glyphosate d'ici fin 2021, malgré les contraintes financières ?*
- R. Oui, il s'agit d'un engagement ferme.
- *Q. Est-il possible d'avoir le détail des produits que vous utiliserez en remplacement du glyphosate ? Avez-vous fait des études d'impact environnemental sur ces produits ?*
- R. Oui, SNCF Réseau se doit bien sûr d'être totalement transparent. Le mélange utilisé dans les nouveaux trains désherbeurs sera à base d'acide pélargonique à plus de 90%. Il s'agit un produit de biocontrôle sans rémanence dans l'environnement, utilisé en agriculture biologique. 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 des herbicides préventifs de synthèse – de type sulfonilurées (Flazasulfuron, Iodosulfuron-méthyl-sodium, Prosulfuron). Ces produits à action antigerminative permettent d'assurer une systémie sur les plantes lors du traitement et aussi d'assurer une rémanence avec une faible mobilité dans le sol.

L'ensemble de ces produits sont bien sûr homologués par l'ANSES pour un usage ferroviaire. C'est l'ANSES qui est en charge des études d'impact environnemental.

- *Q. Pour basculer sur le biocontrôle, devez-vous vraiment acheter de nouveaux trains ? n'est-t-il pas plus rapide d'adapter les trains existants ?*

- R. Les caractéristiques du produit sont différentes (viscosité, corrosivité) et les volumes à utiliser sont beaucoup plus importantes (22 litres / ha contre 5 l/ ha pour le glyphosate). Il ne s'agit donc pas uniquement de changer les pompes.

On en profite pour apporter des améliorations significatives, notamment des GPS plus puissants à même de gérer plus de coupures, des buses plus précises, et un système de ciblage par détection optique qui ne permettra de traiter qu'en présence de végétation. Avec ce système, nous estimons que nous pourrions réduire d'au moins 50% l'utilisation des produits, en ne traitant que là où c'est nécessaire. Enfin, les cabines sont changées, ce qui améliorera les conditions de travail de nos agents.

- *Q. Est-ce que vous replantez ailleurs pour compenser les arbres coupés ?*

- R. On le fait dans le cadre des créations de ligne, mais pas pour les arbres coupés lors des remises à niveau – il serait difficile de trouver l'espace pour replanter sur les emprises de SNCF Réseau. Nous sommes obligés de couper les arbres s'ils présentent des risques pour la sécurité, celle des circulations ou celle des riverains.

- *Q : Que faites-vous contre les espèces invasives ?*

- R. Il s'agit d'abord de les repérer, lors des tournées d'inspection elles sont déclarées dans notre système de gestion. Ensuite, les méthodes dépendent du type de plantes, par exemple nous fauchons l'ambrosie avant qu'elle ne se développe, alors que la renouée du Japon ne doit pas être coupée, elle est généralement laissée en place avec un cordon de végétation qui l'empêche de s'étendre. Le robinier faux-acacia ou l'ailanthe sont problématiques pour nous, ce sont des plantes à croissance très rapide et produisant de nombreux rejets difficiles à contrôler.

## 2.2 Questions relatives à la démarche de concertation

- Christophe KARLIN revient en détail sur la démarche de concertation en deux étapes décidée par SNCF Réseau, et sur les modalités pratiques de chacune.

- A la suite de l'exposé, les questions et remarques suivantes sont soulevées par les participants :

- *Q. Vos lignes traversent beaucoup de champs, les agriculteurs seront-ils associés aux ateliers ?*

- R. Les agriculteurs sont à la fois utilisateurs, et à ce titre ont à se doter de leurs propres chartes, et peuvent être riverains du réseau ferré. En tant que représentant de riverains, oui, les chambres agricoles et les syndicats d'agriculteurs peuvent être invités aux ateliers.

- *Q. Vous vous êtes renseignée sur la valeur juridique de la charte ? Apparemment il suffit que la charte soit affichée sur le site de la préfecture pour affirmer qu'elle est approuvée ... Nous avons quelques doutes sur la valeur juridique de ces chartes, comme peut le montrer l'expérience sur d'autres types de chartes (frais bancaires par exemple) qui n'engagent que peu ceux qui les signent.*

- R. Effectivement, la charte n'est pas « signée » par les préfets, comme pourrait l'être un arrêté préfectoral. C'est le fait de la mettre en ligne qui vaut approbation par la Préfecture. SNCF Réseau, en tant qu'entreprise publique, se devra d'être exemplaire et considérer que la charte aura valeur juridique. Nous devons à ce titre nous organiser en interne pour que les modalités de dialogue, qui seront actées dans la charte, soient mises en place et efficaces.
- *Q. Que ferez-vous si lors des réunions, il ressort des attentes qui vont plus loin que les obligations de la loi Egalim ? L'exemple des chartes agricoles nous a échaudés, s'agira-t-il d'un vrai dialogue ou d'un monologue ?*
- R. SNCF Réseau ne viendra pas aux ateliers avec une charte pré-rédigée, mais dans une démarche d'écoute et de co-construction. Ecouter ne signifie pas forcément « dire oui à tout », mais nous expliquerons ce qu'il n'a pas été possible de retenir, et pourquoi. A titre d'exemple, l'information préalable n'est plus obligatoire dans le décret, mais nous y réfléchissons.
- *Q. Les réunions pourront-elles porter sur la volonté et les moyens d'accélérer la sortie des phytosanitaires, par exemple en employant plus de personnes, en acceptant les impacts financiers ?*
- R. SNCF Réseau écoutera et sera transparent sur ses usages et perspectives, mais l'objet des ateliers sera bien de construire la charte d'engagements Egalim, et non pas de débattre de l'utilisation ou non des phytosanitaires.
- *Q. vous allez devoir trier et recentrer, les débats vont déborder sur d'autres sujets...*
- R. Oui, c'est une possibilité, les participants s'exprimeront y compris sur des sujets connexes. On ne peut pas forcément tout évacuer, mais on pourra prendre note des sujets et trouver d'autres moments / modalités pour échanger.
- *Q. Concernant la communication sur la phase 2 de concertation ouverte au public, vous ne prévoyez que de l'achat d'espace presse ? Quid des réseaux sociaux ?*
- R. La publication dans la presse nationale est une obligation légale, nous la complétons par des publications et communiqués dans la presse quotidienne régionale. La communication sur les réseaux sociaux n'était pas encore validée en interne lorsque nous avons préparé notre présentation d'aujourd'hui, mais vous avez raison, c'est un bon moyen d'élargir la visibilité de notre démarche et de toucher des publics différents.
- *Q. Avez-vous prévu comment se passera le suivi dans la durée de la charte ?*
- R. Une charte a effectivement vocation à être vivante, il faudra, notamment dans la partie relative aux modalités de dialogue et de conciliation, définir les modalités de suivi des engagements, et le cas échéant des besoins d'évolution.
- *Q. Avez-vous défini un pas de temps pour sa révision ?*
- R. Non, pas encore, cela devra être défini à l'issue de la concertation, notamment via les modalités de dialogue et conciliation.
- *Q. Les associations nationales seront-elles consultées sur la Charte ?*



- R. Nous comptons sur votre relais pour mobiliser vos réseaux afin qu'ils participent aux ateliers organisés en région. Nous pourrions aussi vous transmettre le projet de charte qui en découle et le récapitulatif des propositions qu'il a été possible ou non de retenir.

## 2.3 Suites

- Envoi du compte-rendu et du support de présentation aux participants.
- Relais de la démarche et invitation à participer aux ateliers dans les réseaux respectifs des associations présentes -> C. KARLIN transmet un tableau récapitulatif des ateliers avec les liens d'inscription pour chaque ville / date.