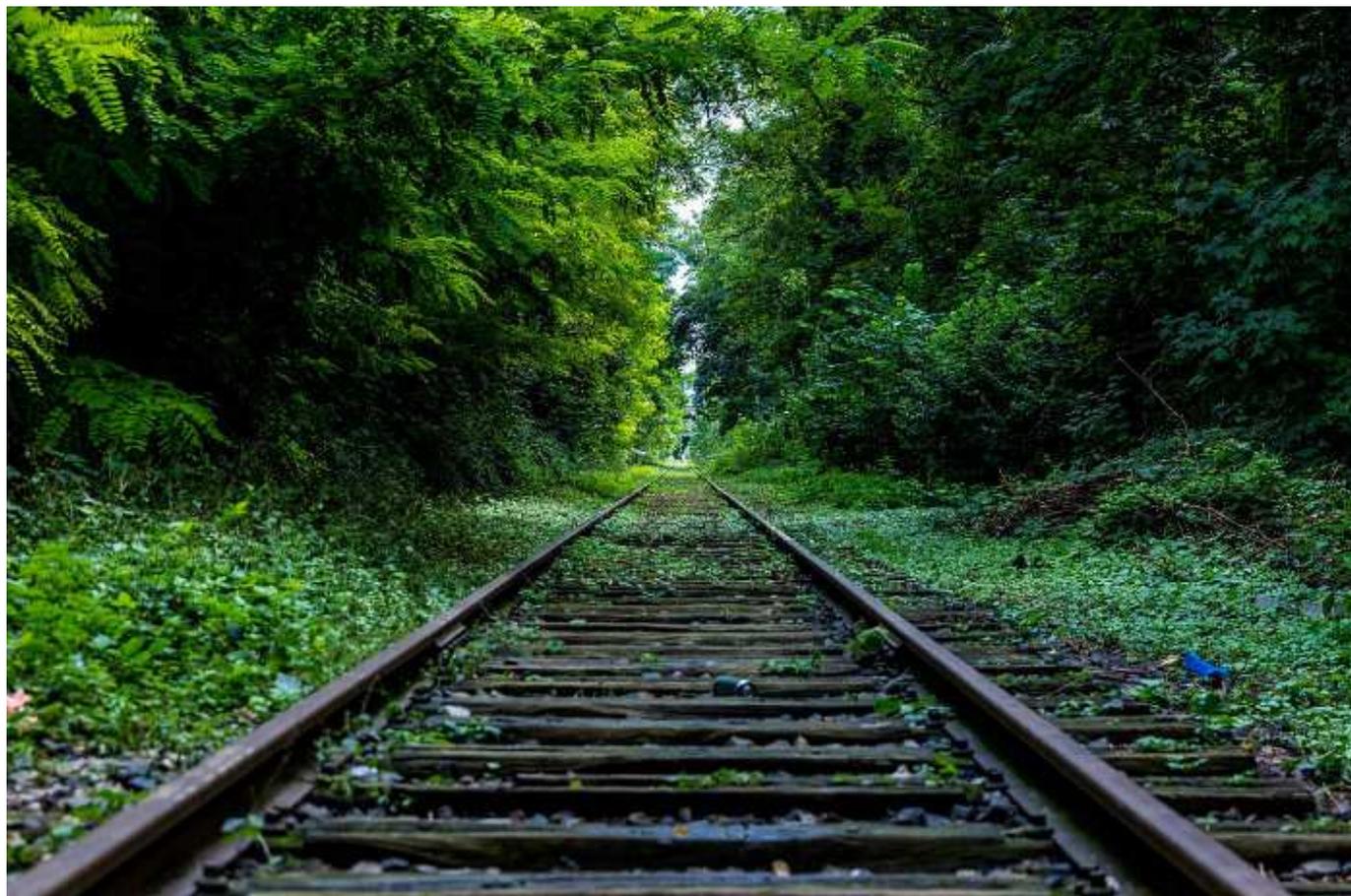


La SNCF, premier consommateur de glyphosate en France, ne trouve pas d'alternative efficace

C'est une note salée. Selon une étude de la Fondation Concorde, le budget désherbage de la SNCF passerait de 30 à 500 millions après l'interdiction du glyphosate prévue en 2021. L'entreprise ferroviaire est en effet le premier utilisateur de France de cet herbicide. Elle cherche des alternatives efficaces face à un vrai problème de sécurité : la végétation empêche la mesure laser de l'écartement des rails par des robots.



La SNCF utilise entre 35 à 38 tonnes de glyphosate par an pour désherber ses 61 000 km de voies ferrées.

Pixabay

Des herbes folles autour des rails, paysage bucolique de rêve pour tous les passagers voyageant en train... Mais vrai cauchemar pour la SNCF. La végétation pose de multiples problèmes de sécurité à l'entreprise française. Les touffes d'herbes gênent les rayons lasers qui calculent l'écartement des voies, la végétation retient l'eau, déforme les plateformes et perturbe l'inspection des cheminots.

35 à 38 tonnes de glyphosate aspergées sur les voies

Pour y remédier, la SNCF asperge ses voies et ses abords de glyphosate. C'est même le premier consommateur en France de cette molécule de synthèse, selon une étude menée en juillet 2017 par la Fondation Concorde. Au total, la SNCF consomme entre 35 et 38 tonnes par an de cette substance, agent actif de l'herbicide le plus vendu au monde, le Roundup.

"Cela représente 0,4 % de la consommation française", tempère auprès de l'AFP Michel Morin, responsable des voies ferrées chez SNCF Réseau. "On a un standard aujourd'hui, qui est zéro végétation sur les voies et sur les pistes", justifie-t-il.

Le budget désherbage passe de 30 à 500 millions d'euros

Mais, Emmanuel Marron compte interdire l'utilisation du glyphosate sous trois ans. Il a certes émis l'hypothèse de quelques dérogations, mais seulement pour les agriculteurs qui seraient dans l'impasse. Jamais il n'a évoqué le cas de l'entreprise ferroviaire. Or, une interdiction entraînerait "une multiplication par 16 ou 17 des coûts d'entretien des voies de la SNCF, passant de 30 millions d'euros à près de 500 millions d'euros", note la Fondation Concorde.

Cette facture pourrait être réduite à 350 millions "si on dégradait les standards", indique Michel Morin, mais la note reste salée. La SNCF tente donc de multiples expérimentations pour trouver des alternatives au glyphosate avant la date butoir de 2021. "D'ici là, on espère trouver des choses !", croit Patrick Jeanet, patron de SNCF Réseau, même si "pour l'instant, on n'a pas encore trouvé la solution", avoue-t-il.

Des alternatives encore loin de l'industrialisation

Parmi les pistes à suivre, celui d'herbicide alternatif en particulier des désherbants naturels. Mais ces derniers n'ont pas encore fait leur preuve et ne sont pas homologués. De même, les produits de synthèse proposés par plusieurs fournisseurs pourraient s'avérer encore plus dangereux que le glyphosate, classé en 2015 par le CIRC (Centre international de recherche sur le cancer) comme cancérigène probable.

"Il n'y a pas de solution miracle et l'INRA (Institut national de recherches agronomiques) ne travaille pas pour chercher une molécule qui remplacerait une autre molécule, c'est vrai pour le glyphosate comme pour d'autres", mentionnait d'ailleurs le patron de l'Inra, Philippe Mauguin en décembre dernier.

La SNCF est-elle donc condamnée à désherber mécaniquement les 61 000 km de voies qu'elle occupe ? Des robots ont été mis à contribution comme Vitirover, un petit coupeur d'herbe autonome venue de Saint-Emilion. Il a ainsi été testé sur les pistes qui longent le TGV Nord et les essais sont "prometteurs", assure Michel Morin. Mais "on est encore très loin de l'industrialisation de ces techniques alternatives".

Marina Fabre [@fabre_marina](#) avec AFP

© 2018 Novethic - Tous droits réservés