



Quand RFF et SNCF déraillent

En France, deux Etablissements Publics interviennent dans la gestion du réseau des voies ferrées. Jusqu'en 1997, la maintenance et l'exploitation de ce réseau était dévolue à la SNCF opérateur historique et propriétaire. La Loi 97-135 du 13 février 1997 (JO du 15/02/1997) portant création de Réseau Ferré de France a eu pour conséquence immédiate le transfert à RFF des infrastructures ferroviaires. A ce titre RFF est devenu propriétaire de l'ensemble des ouvrages constituant cette infrastructure. Réseau Ferré de France, comme la loi 97-135 le prévoit, délègue la gestion de cette infrastructure à la SNCF qui l'exploite et en assure la maintenance.

En retirant des voies ferrées environ 1 300 000 traverses en bois imprégnées de créosote, la SNCF produit annuellement 100 000 tonnes de **déchets dangereux**, parmi lesquelles de l'ordre de 10 000 tonnes, après avoir été transformées en charbon de bois par la Société **SIDENERGIE**, finissent leur carrière dans les barbecues. Ce produit est fabriqué sous couvert d'une autorisation du Ministère de la Santé plus que théorique au regard d'un processus industriel, et, par ailleurs, en contravention avec les restrictions de mise sur le marché précisées à l'arrêté du 2 juin 2003, d'une part et, d'autre part, avec la norme européenne NF EN 1860-2 de juin 2005 sur le charbon de bois. Il est commercialisé dans la plus totale **opacité**, en contravention avec le Règlement 1935/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 27 octobre 2004 concernant les matériaux et objets destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires. Cette **opacité** a été clairement confirmée par le contenu des informations recueillies avec parcimonie auprès des **hypermarchés LECLERC** qui ont reconnu, d'une part, avoir commercialisé le charbon de bois de SIDENERGIE sans marque (« No Name ») et avoir déréférencé le produit en 2006 sans vouloir préciser leurs motivations. De plus, pour cette transformation, la SNCF, au dessus des lois, n'émet pas les Bordereaux de Suivi de Déchets Dangereux impérativement exigés.

Pour les quelques 90 000 tonnes restantes, la SNCF organise un commerce illicite de **déchets dangereux** en s'appuyant sur des interprétations à la fois personnelles et fausses de la réglementation tant communautaire que nationale. Afin d'en minimiser l'impact, elle n'avoue n'en vendre qu'à peine la moitié (40 000 tonnes), démentant ainsi tous les avis autorisés recueillis sur le sujet : rapport CTBA/ADEME, audit EPFL et même syndicat CGT des agents SNCF de l'atelier de Biars Bretenoux (46).

En fait, la quantité reconnue est vendue par la Direction des Achats de la SNCF à une population de « grossistes » dont nous avons pu apporter la preuve qu'ils ne se gênaient pour les revendre à des particuliers voire pour les exporter. Les 50 000 tonnes non répertoriées par la Direction des Achats de la SNCF, sont écoulées par les échelons locaux de la SNCF dans des conditions **occultes** et sans que les Directeurs Régionaux de la SNCF, contactés, ne s'émeuvent des lourds risques pénaux encourus tant pour eux-mêmes que pour leurs agents mêlés à ces trafics.

Le résultat sur Internet est édifiant. Là, sévissent les « grossistes », mais aussi des vendeurs plus modestes et des **particuliers**. Toutes ces pratiques illégales se font sous le regard de Réseau Ferré de France, le propriétaire des **déchets dangereux**, qui, au mieux, ferme les yeux en ne voulant pas s'intéresser au côté illicite de ces cessions ni à l'exactitude des chiffres que lui communique la SNCF, producteur de ces déchets.

Pour les traverses non cédées, faute probablement de preneur, la SNCF les stocke dans les gares du réseau, entassées en grande quantité, sans souci de la protection de l'Environnement et en particulier de la nappe phréatique, sans souci, non plus, du risque d'incendie qui est loin d'être nul, comme l'a récemment démontré celui qui a consumé une quantité importante de traverses en gare de Soquence et contre lequel les pompiers du Havre ont lutté toute une nuit pour en venir à bout (Paris Normandie du

TRAITEMENT DES DECHETS DANGEREUX

13 janvier 2007). Les quantités importantes de gaz toxiques qui ont été libérées dans l'atmosphère à cette occasion témoignent de l'intérêt que la SNCF porte à la Protection de la Santé de l'Homme.

Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable a chapeauté pendant 5 années la mise au point laborieuse d'une « Notice de réutilisation » confuse tant sur la forme que sur le fond et dont le but véritable était de permettre à la SNCF, voire à EDF et France Télécom (autres producteurs de bois traités), de vendre leurs déchets dangereux après leur retrait. De plus, le MEDD se contredit en écrivant à Robin des Bois qu'il faut considérer que RFF est le producteur des **déchets dangereux**, donc le responsable jusqu'à l'élimination finale, alors que dans le même courrier il indique implicitement à deux reprises que le producteur de fait est la ... SNCF !

La Direction Générale des Douanes ne se montre vraiment pas très curieuse sur un trafic international de déchets dangereux qui s'affranchit des dispositions de la Convention de Bâle et des procédures contraignantes imposées par le droit communautaire sur les mouvements transfrontaliers de **déchets dangereux**. Enfin, au niveau régional, les DRIRE ne se sentent pas non plus concernées par cette dispersion sur et à partir de leur territoire.

Robin des Bois a mis en évidence dans une enquête très détaillée et abondamment documentée tous ces comportements illégaux et irresponsables.

Cette enquête établit tout d'abord la toxicité de la créosote en s'appuyant sur les études les plus récentes, en particulier celles effectuées dans le cadre des travaux de l'« International Programme on Chemical Safety » (IPCS). La créosote est une substance **cancérogène**. La créosote apparaît comme environ 5 fois plus **cancérogène** qu'une solution contenant uniquement du benzo[a]pyrène (BaP).

Les traverses en bois imprégnées de créosote constituent un patrimoine important sur le réseau ferré national. En effet, 50 000 000 de traverses en bois sont en service sur le réseau, soit 4 000 000 de tonnes de déchets potentiels qui, pour 6kg de créosote en moyenne par traverse, représentent 300 000 tonnes de substance **toxique**.

Un audit sur l'état du réseau ferré national français, confié en 2005, à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne met en évidence comment la pratique de la maintenance conduite par la SNCF depuis trois décennies, amènera cette dernière à devoir faire face dans les prochaines années à des retraits massifs de traverses en bois imprégnées de créosote. Dans ces conditions le niveau de remplacement de traverses en bois usagées dépassera alors les 2 000 000 d'unités, soit **plus de 150 000 tonnes**. En outre, ces traverses en fin de vie intéresseront majoritairement des traverses anciennes qui ont été, jadis, imprégnées de créosote très **toxique**.

Tous les éléments juridiques exposés par Robin des Bois concourent à établir que les traverses en bois imprégnées de créosote, une fois qu'elles sont retirées du processus de production de la SNCF, entrent dans la définition juridique des **déchets** en droit **européen** comme en droit **français**. Le fait que certains puissent considérer que les céder au moyen d'une vente leur confère la qualité de « produits », incompatible avec celle de déchets, n'a aucune justification juridique et constitue un acte illégal. De plus, le décret n° 2002-540 du 18 avril 2002 portant sur la classification des déchets, fait entrer les traverses en bois imprégnées à la créosote dans la catégorie des **déchets dangereux**.

La circulaire du 1^{er} mars 2006 concernant la mise en œuvre du décret n° 2005-635 du 30 mai 2005, relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets qui indique clairement que le producteur des déchets est responsable de leur bonne gestion, jusqu'à leur traitement final. Le producteur des déchets dangereux devra respecter aussi bien les obligations en matière de déchets (établissement de BSDD, tenue d'un registre, remise à des entreprises agréées ou autorisées), que les limitations de mise sur le marché et les interdictions d'usages résultant de l'arrêté du 2 juin 2003.

Concernant la responsabilité du producteur pour non délivrance des informations requises par l'administration, celui-ci ne peut être déchargé de sa responsabilité, du fait de la signature d'un contrat de vente. Le producteur est, alors, également, dans l'obligation d'émettre un Bordereau de Suivi des Déchets Dangereux, de tenir un registre des déchets produits et de pouvoir fournir toute forme de renseignement sur ces derniers à l'administration. La reprise des traverses en bois par un tiers ne saurait donc exonérer le producteur des déchets de sa responsabilité et de ses obligations.

TRAITEMENT DES DECHETS DANGEREUX

La directive 2001/90/CE de la Commission du 26 octobre 2001, portant septième adaptation au progrès technique (créosote) de l'annexe 1 de la directive 76/769/CEE du Conseil concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des membres relatives à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses a pris en compte les conclusions d'une étude présentée au comité scientifique de la toxicité, de l'écotoxicité et de l'environnement (CSTEE) en 1999. Cette étude établissait que la créosote présentait un pouvoir cancérogène supérieur au niveau précédemment estimé.

L'avis rendu par le CSTEE a permis d'établir, qu'à partir de cette étude, « *bien conçue* », il existe des éléments scientifiques suffisants pour soutenir l'idée que la créosote à une concentration en benzo[a]pyrène (B[a]P) de moins de 0,005% en poids et/ou le bois traité avec cette créosote présentent un risque de cancer pour les consommateurs et que l'ampleur du risque est clairement préoccupante.

Enfin, il est précisé qu'en ce qui concerne les bois traités avec ces substances avant l'entrée en vigueur de la présente directive, l'interdiction de mise sur le marché ne s'applique pas aux bois placés sur le marché de l'occasion en vue d'une réutilisation. Cette dernière formulation peut surprendre, au regard du fait que le risque de rencontrer des bois traités à la créosote avec des concentrations de benzo[a]pyrène supérieures à 0,005% en poids se situait parmi les populations de bois traités anciennement.

Cette ambiguïté n'avait pas échappé au Conseil Supérieur de l'Hygiène Publique en France dont l'avis avait été sollicité sur le projet d'arrêté visant à modifier l'arrêté du 7 août 1997 en vue de transposer en droit français la directive 2001/90/CE du 26 octobre 2001. Dans son compte rendu d'activités de 2002, le CSHPF note que le projet d'arrêté qui lui est soumis prévoit une dérogation de l'interdiction de vente au public des bois créosotés pour le marché de l'occasion.

*« Le Conseil estime que la logique **commerciale** de cette disposition est **toxicologiquement discutable**, puisqu'elle conduit à autoriser la commercialisation de bois traités par des créosotes susceptibles de contenir **de fortes concentrations de B[a]P** ».*

Le Conseil relève que « *les créosotes sont des préparations **complexes** contenant plus de 150 composants. Elles sont génotoxiques et probablement cancérogènes pour l'homme* ». A l'issue de ses réunions des 10 octobre et 7 novembre 2002, le Conseil « *a recommandé des modifications de forme au projet d'arrêté dans le but d'en améliorer la **lisibilité**. Dans son avis, il attire l'attention des pouvoirs publics sur les risques sanitaires que pourrait représenter la mise sur le marché de l'occasion, à destination des particuliers, de bois traités par des créosotes contenant des concentrations élevées de B[a]P, telle qu'elle est prévue par l'article 5 du projet d'arrêté qui lui a été soumis* ».

L'arrêté du 2 juin 2003 modifiant l'arrêté du 7 août 1997, contrairement à l'avis du CSHPF, ne lève pas l'ambiguïté, voire l'apparente contradiction constatées dans la Directive. La rédaction retenue privilégie la logique commerciale au risque de mettre sur le marché des bois traités anciennement à la créosote, ceux-ci étant évidemment susceptibles de contenir des concentrations élevées de B[a]P.

Robin des Bois a interrogé à plusieurs reprises la SNCF avant de tenir avec elle une réunion le 27 octobre 2006. Les incohérences et contradictions de cet Etablissement Public y sont alors apparues clairement. En effet, la SNCF, au cours de ces échanges, n'a pas été en mesure de dissimuler ses lourdes faiblesses dans la gestion d'un gisement aussi important en tonnage de déchets dangereux que constituent les traverses en bois usagées:

- Un **entêtement** l'amenant à refuser la qualification systématique de déchets à ces traverses usagées dont elle se défait, en dépit du contexte juridique pourtant très clair tant en droit européen qu'en droit français .
- Une attitude débouchant naturellement sur le **non respect** des obligations légales qui lui incombent, ce qui assure à ces déchets dangereux une **non-traçabilité** totale.
- Une **incohérence** dans les chiffres donnés sur les quantités de traverses déposées annuellement.
- Un **laisser-aller** dans la gestion régionale de ces déchets **dangereux**.

TRAITEMENT DES DECHETS DANGEREUX

Robin des Bois, au cours de son enquête, a pu identifier, notamment sur Internet, un nombre important de bénéficiaires de ce trafic de déchets dangereux. Ceci ne peut masquer la cohorte des nombreux acquéreurs individuels soit directement auprès des officines locales de la SNCF, soit auprès des « grossistes », soit même auprès de revendeurs de traverses achetées à des grossistes. Le spectacle donné par cette incroyable dissémination est à la fois affligeant et terrifiant. Affligeant qu'une entreprise publique sous tutelle de l'Etat soit à l'origine de ce chaos, terrifiant par la nature même des déchets éparpillés.

Cette situation ne peut être tolérée plus longtemps. Compte tenu des éléments produits dans l'enquête de Robin des Bois et de l'afflux attendu de déposes massives de vieilles traverses particulièrement toxiques, il faut, sans délai, totalement interdire à la vente les traverses usagées retirées des voies et privilégier leur valorisation par production d'énergie ou autre solution innovante, dans l'esprit du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, en favorisant l'utilisation de la **biomasse** comme source d'énergie renouvelable.

Dans la gestion des traverses en fin de vie RFF et la SNCF ont très largement apporté la preuve de leur incapacité à conduire une politique respectueuse de l'Environnement et de la santé de l'Homme.

Seul un organisme indépendant saura amener la SNCF à imposer à ses troupes une traçabilité totale des traverses déposées jusqu'à leur élimination finale. Pour ce faire Robin des Bois fait sienne la proposition de l'ADEME et du CTBA de créer un éco-organisme indépendant chargé de la collecte, du regroupement et de la valorisation des traverses de chemin de fer qui pourrait être élargi aux autres gisements de bois traités comme les poteaux d'EDF et de France Télécom, chargé aussi et enfin d'organiser les recherches en matière d'élimination et de connaissance du comportement et de la migration des créosotes pendant la durée de vie des traverses, après leur abandon, et après d'éventuels incendies.

Un surcoût compris entre 10€ et 12€ par traverse neuve, qu'elle soit en bois ou en béton, permettrait de financer la valorisation des traverses déposées. L'éco-organisme pourrait facilement mettre en place un bouclage efficace du processus en assurant un contrôle continu, par comparaison **régionale** du nombre de traverses neuves livrées et du nombre de traverses déposées éliminées.

Naturellement, Robin des Bois est totalement disponible pour apporter son concours à la mise en place d'une telle solution, qui doit se faire très rapidement compte tenu des perspectives tracées par l'audit de l'EPFL.

Robin des Bois
Association de protection de l'Homme et de l'Environnement
14 rue de l'Atlas 75019 Paris - E-mail : contact@robindesbois.org
www.robindesbois.org