



**QUE DEVIENNENT LES DECHETS DANGEREUX ?**

## **Le cas des traverses de chemin de fer traitées aux créosotes**

Avril 2007

Kalidjata MEITE et Jacky BONNEMAINS

**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](mailto:contact@robindesbois.org)**  
**[www.robindesbois.org](http://www.robindesbois.org)**

# TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>1</b>
<b>LISTE DES ANNEXES.....</b>	<b>2</b>
<b>A. LA CREOSOTE .....</b>	<b>3</b>
1) Caractéristiques principales de la créosote .....	3
2) Toxicité de la créosote .....	3
a) Présentation de l'étude CICAD 62 .....	3
b) Evolution de la toxicité de la créosote.....	3
c) Utilisation et intrusion dans l'environnement.....	4
d) Diffusion dans l'environnement.....	5
e) Concentrations dans l'environnement et exposition humaine.....	5
f) Effets sur les mammifères de laboratoire et les systèmes d'épreuve in vitro .....	6
g) Effets chez l'Homme .....	6
i) Population générale .....	6
ii) Exposition professionnelle.....	6
h) Effets sur les autres êtres vivants au laboratoire et dans leur milieu naturel .....	6
i) Evaluation des risques .....	7
<b>B. LES BOIS TRAITES A LA CREOSOTE ET LES TRAVERSES DE CHEMIN DE FER.....</b>	<b>8</b>
1) Le périmètre concerné .....	8
2) L'état du réseau des voies ferrées .....	9
a) Le patrimoine.....	9
b) L'état du réseau et le remplacement de traverses.....	10
c) Gestion du patrimoine des traverses en fin de vie .....	11
d) Position adoptée par les Pouvoirs Publics.....	13
3) Le cadre juridique.....	14
a) Définition du déchet .....	14
b) La traverse usagée est un déchet.....	15
i) L'action de se défaire .....	15
ii) L'action d'abandon .....	17
c) La traverse usagée est un déchet dangereux.....	18
d) Les obligations du producteur du déchet.....	18
e) Limitations de la mise sur le marché et de l'emploi de bois créosoté.....	20
f) Partage de responsabilité entre détenteur et producteur de déchets.....	21
4) Les risques liés à la mise sur le marché de l'occasion des traverses usagées.....	21
5) L'étude du Centre Technique du Bois et de l'Ameublement (CTBA).....	22
6) Le rythme annuel des retraits de traverses usagées .....	24
7) Les principaux acteurs publics .....	25
a) La SNCF.....	25
i) La réponse de la SNCF du 16 octobre 2006 .....	25
ii) La réunion Robin des Bois/SNCF du 27 octobre 2006 .....	30
(1) La créosote .....	30
(2) Durée de vie des traverses en bois imprégnées à la créosote .....	31
(3) Quantité annuelle de traverses déposées .....	31
(4) Exportation de traverses usagées .....	32
(5) Capacité calorifique .....	32
(6) Aspects réglementaires .....	32
(7) RFF/SNCF .....	35
(8) Notice SNCF/EDF/FRANCE TELECOM .....	35
(9) Solutions .....	36
iii) Synthèse.....	37
b) RFF .....	37
c) Le MEDD .....	40
d) Les DRIRE .....	42
e) La Direction Générale des Douanes.....	43
8) Les autres acteurs connus .....	44
a) La Société BIBACOM.....	46
b) La Société SIDENERGIE .....	46
9) Les filières pratiquées .....	52
<b>C. SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>54</b>

## LISTE DES ANNEXES

<b>Annexes</b>	<b>Libellés</b>	<b>Page</b>
Annexe 1	Concise International Chemical Assessment (CICAD) N° 62 Résumé d'orientation	3
Annexe 2	Sénat de Belgique communication du 30 avril 2002 : Créosote de type B	13
Annexe 3	Etablissements CORBAT Créosotes de type A, B et C	16
Annexe 4	Anciennes installations de créosotage : Liste des sites pollués	20
Annexe 5	Anciens ateliers SNCF de SURDON Dépollution du site	22
Annexe 6	SIDENERGIE Communiqué de Presse de Robin des Bois du 17 juin 2003	29
Annexe 7	Libération du 20 septembre 2005 : « Le réseau ferré en mauvaises voies »	33
Annexe 8	La « Vie du Rail » du 26 septembre 2005 «UN AUDIT SUISSE SUR LES INFRASTRUCTURES FRANCAISES	35
Annexe 9	Audit de l'EPFL (extraits)	41
Annexe 10	Dossier de Presse du Gouvernement	78
Annexe 11	Code de l'Environnement	95
Annexe 12	Décret n° 2005-635 du 30 mai 2005	109
Annexe 13	Circulaire du 1 <sup>er</sup> mars 2006 concernant la mise en œuvre du décret du 30 mai 2005	115
Annexe 14	Directive 2001/90/CE du 26 octobre 2001	121
Annexe 15	Arrêté du 7 août 1997	125
Annexe 16	Arrêté du 2 juin 2003	132
Annexe 17	CSHPF : Rapport d'activités 2002 (Extraits)	137
Annexe 18	Gestion des bois imprégnés en fin de vie ADEME/CTBA Rapport final (Extraits)	140
Annexe 19	Des traverses de la SNCF prennent feu à Soquence (Paris Normandie du 13/01/07)	152
Annexe 20	Syndicat CGT de l'atelier SNCF de Bretenoux/Biars	154
Annexe 21	Réponses de la SNCF à Robin des Bois	156
Annexe 22	La Vie du Rail du 15 mars 2006 : les grands chantiers de renouvellement	167
Annexe 23	BIBACOM	169
Annexe 24	FUCHS SARL	186
Annexe 25	VALMETAL	189
Annexe 26	EBay	193
Annexe 27	Vivastreet.fr	197
Annexe 28	Notice de réemploi des poteaux et des traverses en bois traités	202
Annexe 29	Réponses de RFF à Robin des Bois	211
Annexe 30	Réponse du MEDD à Robin des Bois	217
Annexe 31	Réponses des DRIRE à Robin des Bois	219
Annexe 32	Direction Générale des Douanes : Importation et Exportations de traverses	228
Annexe 33	Vivastreet.com décembre 2006	231
Annexe 34	Vivastreet.com janvier 2007	235
Annexe 35	Bechu-materiaux-anciens.com du 26 janvier 2007	241
Annexe 36	Leboncoin.fr des 9 et 11 décembre 2006	243
Annexe 37	Leboncoin.fr du 4 janvier 2007	246
Annexe 38	Leboncoin.fr du 19 janvier 2007	249
Annexe 39	Etablissements PLUYMS	251
Annexe 40	Site Internet de la CCI du lot : « Le bois du Lot »	256
Annexe 41	Avis du 14 septembre 1999, rendu par le CSHPF	265
Annexe 42	Norme NF B 55-101 sur le charbon de bois	268
Annexe 43	Norme NF EN 1860-2 sur le charbon de bois	279
Annexe 44	Réponse à la demande d'autorisation du 15 avril 1998 présentée par SIDENERGIE	308
Annexe 45	Règlement 1935/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 27 octobre 2004	310
Annexe 46	Riverains de SIDENERGIE à Laval de Cère	324
Annexe 47	Analyse par Robin des Bois de l'arrêté préfectoral du 29 avril 2003	336
Annexe 48	Directive 2001/77/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2001	339
Annexe 49	Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005	348
Annexe 50	EDF Panorama de l'Electricité La Biomasse	397
Annexe 51	Création d'un éco-organisme. Réunion du 21 septembre 2006	403
Annexe 52	Création d'un éco-organisme : Note de l'ADEME	405

## A. LA CREOSOTE

### 1) *Caractéristiques principales de la créosote*

La créosote de goudron de houille est obtenue par distillation fractionnée de goudrons de houille bruts et se présente sous la forme d'un liquide huileux brunâtre de noir ou jaunâtre à vert foncé, doté d'une odeur caractéristique. La composition chimique de la créosote est très dépendante de l'origine de la houille et du mode de distillation. Il en résulte une **grande diversité** de la nature et de la concentration des constituants de la créosote.

Plusieurs **centaines** de substances chimiques sont présentes dans la créosote. Elles se répartissent en six groupes principaux : des hydrocarbures aromatiques, notamment des hydrocarbures aromatiques polycycliques (**HAP, cancérogènes**) et leurs dérivés alkylés (qui peuvent constituer jusqu'à 90 % de la créosote); des acides de goudron / phénols; des bases de goudron / hétérocycles azotés; des amines aromatiques et des hétérocycles soufrés ou oxygénés comme les dibenzofurannes. La créosote est commercialisée sous la forme de préparations diluées dans de l'huile ou dans un solvant. Lorsque la composition et l'usage de la créosote sont réglementés dans certains pays, cette réglementation porte habituellement sur la teneur en **benzo[a]pyrène (BaP)** et en dérivés phénoliques.

La créosote n'est que légèrement soluble dans l'eau, mais soluble dans divers solvants organiques. Toutefois, les propriétés physiques et chimiques des constituants de ce produit **varient largement** de l'un à l'autre et certains, par exemple, sont très solubles dans l'eau.

L'analyse de la créosote se révèle complexe, car les substances chimiques qui la constituent offrent un profil différent selon la matrice dans laquelle elles se trouvent (air, eau, sédiments et sol).

### 2) *Toxicité de la créosote*

#### a) Présentation de l'étude CICAD 62

Dans le cadre des travaux de l'« International Programme on Chemical Safety » (IPCS), une étude a été menée sur la créosote de goudron de houille. Ses résultats ont été repris dans le N° 62 de la série des CICAD (*Concise International Chemical Assessment*). La version définitive a été approuvée au cours de la réunion du Comité d'évaluation finale qui s'est tenue à Varna (Bulgarie) du 8 au 11 septembre 2003. La fiche internationale sur la sécurité chimique de la créosote (ICSC 0572) établie par le Programme international sur la sécurité chimique (IPCS, 2002) est également reproduite dans ce document. Les éléments principaux de l'étude sont repris dans le résumé d'orientation (**annexe 1**). Les axes majeurs sont exposés dans les paragraphes ci-après.

#### b) Evolution de la toxicité de la créosote

La recherche de compositions moins toxiques a quasiment débuté avec la créosote elle-même. Notons tout d'abord les créosotes de pétrole, citées en particulier dans l'avis du CSHPF du 14 septembre 1999, analysé ci-après. Puis est apparue la

créosote dite de type A, puis plus récemment la créosote de type B. Enfin depuis environ une décennie est produite la créosote de type C.

La toxicité de la créosote et en particulier celle de type B a fait l'objet d'une communication au Sénat de Belgique le 30 avril 2002 (**annexe 2**). Il y est souligné les nuisances insupportables pour les riverains d'une entreprise de Glabbeek, tant au niveau des odeurs que des effets irritants.

Par ailleurs, sur le site Internet des Etablissements CORBAT, une Société Suisse qui fabrique des traverses de chemin de fer imprégnées à la créosote de type C depuis 1998, on peut trouver des éléments intéressants dans une fiche relative à la créosote de type C qui explique que la créosote a été progressivement épurée des éléments polycycliques lourds, dangereux pour la santé, ainsi que des composés légers difficiles à fixer dans le bois, volatiles et donc les plus odorants. Dans un document annexé à cette fiche une comparaisons entre les types A, B et C de créosote est exposée (**annexe 3**).

Il y est précisé que la part de composés cycliques aromatiques lourds est strictement limitée dans la créosote de type C. Elle contient au maximum 50 ppm de **benzo[a]pyrène (BaP)**. De plus cette créosote a nettement moins tendance à s'évaporer car les composés volatiles sont écartés lors de la distillation. Elle est donc nettement moins **odorante**. La créosote de type C ne comportant plus de composés volatils, le risque de perte dans l'environnement pendant la durée d'utilisation des traverses est très sensiblement diminué.

Il faut noter cependant que si ce type de créosote, qualifiée « d'encore plus écologique », amène à produire des traverses de chemin de fer plus respectueuse de l'environnement pendant leur tenue en service, elles conservent jusqu'à la fin de vie toutes les substances toxiques, ce qui ne leur permettra pas d'échapper à la qualification de **déchets dangereux**.

### c) Utilisation et intrusion dans l'environnement

La créosote de goudron de houille est principalement utilisée pour la protection du bois comme agent hydrofuge. Elle est utilisée en majeure partie pour l'imprégnation du bois sous pression, notamment pour les traverses de chemin de fer. Lors de cette imprégnation, de la créosote en excès peut être libérée par les matériaux traités. Il est fréquent que de la créosote soit entraînée vers l'extérieur pendant les phases de nettoyage ou sous l'effet des pluies. De la créosote peut également être libérée dans l'environnement par les émissions sortant des ateliers où ce produit est utilisé ou fabriqué.

#### d) Diffusion dans l'environnement

D'une façon générale, la créosote se retrouve dans tous les compartiments de l'environnement (air, eau, sédiments, sol...). Les principaux milieux de dépôt sont toutefois les sédiments, le sol et les eaux souterraines.

Les **HAP (cancérogènes)** de la créosote sont absorbés en faible proportion par les plantes et les animaux terrestres. Par contre, différentes études et observations ont mis en évidence une absorption non négligeable des **HAP (cancérogènes)** de la créosote par les invertébrés aquatiques et les poissons. On ne peut donc exclure que ces composés puissent passer dans l'organisme humain par consommation de poissons et de fruits de mer contaminés. La biodégradabilité des constituants de la créosote est variable. Dans certains cas, il se forme des produits intermédiaires qui peuvent être plus **persistants**, plus **mobiles** et plus **toxiques** que les composés initiaux.

On a imaginé un certain nombre de stratégies de remède, principalement pour traiter des sols et des nappes phréatiques contaminées. Dans la plupart des cas, le traitement a permis de réduire sensiblement la concentration de certaines substances, mais il a été totalement ou partiellement impuissant à réduire la toxicité des matrices contaminées.

Le bois traité à la créosote ne se décompose pas dans la nature, aussi son **élimination** pose t'elle un **problème**. Il ne faut pas procéder à l'**incinération incontrôlée** de bois traité à la créosote; en effet, cette opération risquerait de libérer dans l'environnement des produits toxiques tels que **HAP**, dioxines ou furannes.

#### e) Concentrations dans l'environnement et exposition humaine

Des relevés effectués à proximité d'installations où de la créosote est produite ou utilisée montrent la présence de **HAP (cancérogènes)**, que ce soit dans l'air ambiant, dans les eaux souterraines ou dans celles des cours d'eau ou canaux, dans les sols, avec, dans certaines situations, des concentrations élevées. Par exemple, dans le sol d'une aire de **stockage** de traverses de chemin de fer traitées à la créosote ainsi que dans le sable de **bacs à sable** pour enfants confectionnés à l'aide de **vieilles traverses** imprégnées de créosote, on a relevé la présence de **HAP (cancérogènes)** à une concentration totale allant respectivement jusqu'à 20 mg/kg et environ 2 mg/kg de poids sec. A proximité de sites de stockage ou de traitement de bois à la créosote, la concentration du **benzo[a]pyrène (BaP)** dans le sol atteignait la valeur maximale de 390 mg/kg de poids sec; elle atteignait 6 mg/kg autour de poteaux imprégnés et 0,2 mg/kg dans le sable de terrains de jeu.

Le bois traité à la créosote peut présenter une teneur élevée en **HAP (cancérogènes)** au bout de **plusieurs décennies**. Dans des traverses en bois utilisées sur des aires de jeu, on a trouvé des concentrations de **benzo[a]pyrène (BaP)** pouvant atteindre 1570 mg par kg de copeaux.

Des concentrations élevées en **HAP (cancérogènes)** ont été relevées dans des poissons et des fruits de mer comestibles pêchés dans des zones contaminées par de la créosote ou parqués dans des casiers de bois imprégné de créosote. D'une façon générale, c'est chez les invertébrés que la concentration de ces composés est apparue la plus élevée.

C'est en manipulant de la créosote ou des substances qui en contiennent ou encore par contact avec de l'air, de l'eau, de la terre ou des aliments contaminés, que la population générale peut se trouver exposée à ce produit ou à ses constituants. Il existe différentes voies d'exposition comme la voie respiratoire, la voie digestive (boisson ou consommation de nourriture) et la voie cutanée. Il peut donc y avoir exposition professionnelle à la créosote au cours de la fabrication, de l'utilisation, du transport ou de l'élimination du produit ou d'objets en bois traité. En particulier, la voie cutanée constitue un mode d'exposition professionnelle important à la créosote.

f) Effets sur les mammifères de laboratoire et les systèmes d'épreuve in vitro

Une étude récente comportant l'exposition épicutanée de souris à deux préparations différentes de créosote de goudron de houille (préparation No 1: teneur en **benzo[a]pyrène (BaP)** égale à 10 mg/kg; préparation No 2: teneur en **benzo[a]pyrène (BaP)** égale à 275 mg/kg), a confirmé que la créosote pouvait provoquer des **tumeurs cancéreuses** cutanées. On a constaté qu'il y avait une relation dose-effet linéaire entre l'incidence de ces tumeurs et la concentration du **BaP** dans les deux préparations. Les créosotes se sont révélées cinq fois plus actives que ce que l'on pouvait attendre d'un traitement par le seul **BaP**. Parmi les effets non néoplasiques observés au cours de cette étude à long terme (78 semaines) figuraient des ulcérations cutanées et une diminution de la durée de vie.

g) Effets chez l'Homme

i) **Population générale**

On dispose de peu d'informations concernant les effets de la créosote de goudron de houille sur la population générale. Par contre, il y a eu des cas d'intoxication accidentelle par la créosote dus principalement à l'utilisation de ce produit comme pesticide. La **mort** est survenue après ingestion d'environ 1 à 2 g (enfants) ou d'environ 7 g de créosote (adultes).

ii) **Exposition professionnelle**

La plupart des publications relatives aux effets de la créosote de goudron de houille sur l'organisme humain se rapportent à une exposition professionnelle résultant principalement d'un contact cutané ou respiratoire avec de la créosote ou du bois traité par ce produit.

Des cas de photosensibilisation (sensibilisation cutanée aux UV par la créosote) ont été observés chez des travailleurs exposés à la créosote. Pour les ouvriers employés à l'imprégnation de pièces de bois avec de la créosote ainsi que chez des travailleurs utilisant du bois d'œuvre en rondins, on a constaté une augmentation du risque de cancer de la lèvre et de la peau.

h) Effets sur les autres êtres vivants au laboratoire et dans leur milieu naturel

La toxicité de la créosote a pu, ainsi, être mise en évidence, à des degrés divers, comme l'inhibition de la bioluminescence, l'inhibition de la nitrification, l'apparition de signes de stress et une croissance anormale chez des plantes aquatiques exposées expérimentalement, l'augmentation de la sensibilité aux infections chez les huîtres, une mortalité accrue chez de nombreuses espèces de crustacés, des intoxications aiguës chez les poissons, des effets nocifs sur la reproduction et le développement des poissons.

Les données relatives aux effets de la créosote sur les organismes terrestres sont plus limitées. Des lombrics (*Eisenia foetida*) exposés à de la terre contaminée par la créosote sont **morts** en quelques jours. Les observations sur le terrain portant sur des organismes terrestres concernent des cas **mortels** d'intoxication d'animaux sauvages (rhinocéros noir *Diceros bicornis*) et d'animaux de ferme qui pourraient mettre en cause la créosote, ces animaux ayant eu accès, pour l'essentiel, à des objets de bois fraîchement imprégnés ou à des récipients à créosote.

#### i) Evaluation des risques

La créosote est une substance cancérogène pour laquelle n'a pas pu être mis en évidence le seuil d'activité. Les études sur l'Homme fournissent des données concordantes selon lesquelles ce produit provoque des cancers, mais elles ne permettent pas de procéder à une analyse de la relation dose-réponse.

On a cherché à déterminer l'aptitude de deux échantillons de créosote de goudron de houille à provoquer des cancers de la peau. Deux échantillons de ce produit de teneur différente en **BaP** ainsi qu'un échantillon de **BaP** seul appliqués sur la peau de souris ont provoqué une augmentation sensible du taux de formation de papillomes et de carcinomes spinocellulaires au point d'application. Les autres organes n'ont toutefois pas été examinés. On a constaté l'existence d'une relation linéaire entre la proportion de tumeurs et la teneur en **BaP** de la solution de créosote appliquée sur la peau. Il n'y avait aucune donnée permettant de conclure à l'existence d'un seuil pour l'activité cancérogène de ce produit. L'analyse de la relation dose-réponse a permis de déterminer que le facteur de pente était de  $4,9 \times 10^{-3}$  tumeurs/animal pour une dose totale de 1 µg de **BaP**. A la lumière de cette étude, qui se fonde sur la teneur en BaP, la créosote apparaît comme environ **5 fois plus cancérogène qu'une solution contenant uniquement du benzo[a]pyrène (BaP)**.

Il a été procédé au dosage de la créosote dans l'air, l'eau, le sol, les sédiments et les biotes. Le devenir des constituants de la créosote dépend en grande partie de leurs propriétés physico-chimiques, de celles de la matrice où ils se trouvent, de la présence d'organismes capables de dégrader ou d'accumuler ces produits et enfin, des conditions environnementales. La créosote pourrait comporter un risque important pour les êtres vivants lors de déversements accidentels. Les études en laboratoire montrent que la créosote est toxique pour les organismes aquatiques ou terrestres, et des études dans le milieu naturel ont également mis en évidence des effets nocifs en cas d'exposition à ce produit.



## B. LES BOIS TRAITES A LA CREOSOTE ET LES TRAVERSES DE CHEMIN DE FER

### 1) *Le périmètre concerné*

Les bois traités aux créosotes concernent principalement deux grandes familles de produits, les traverses de chemin de fer, d'une part, et les poteaux électriques et téléphoniques d'autre part. Pour cette dernière, le traitement de base est assuré par un apport de métaux lourds (C.C.A., pour cuivre chrome arsenic), complété par une imprégnation à la créosote limitée à la partie enterrée du poteau. Dans ces conditions les poteaux en fin de vie posent, au niveau de leur traitement, des problèmes spécifiques qui vont bien au-delà de ceux posés par la créosote seule. Pour rester dans le seul cadre choisi de la créosote, nous limiterons nos constats aux seules traverses de chemin de fer.

**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.**

Dans les faits, la pratique qui prévalait avant 1997 n'a pas été sensiblement modifiée par la loi 97-135. En particulier, les travaux exécutés dans le cadre de cette maintenance amènent la SNCF à retirer des voies, chaque année, des quantités importantes de traverses en bois imprégnées à la créosote. Le devenir de ces traverses en fin de vie, du fait notamment des substances dangereuses qu'elles contiennent, ne peut laisser indifférent une association comme Robin des Bois, qui s'est toujours montré très vigilant et très actif sur la question des sites pollués par d'anciennes installations de créosotage, comme en témoigne la liste annexée aux courriers adressés par Robin des Bois aux DRIRE dans le cadre de ce dossier (**annexe 4**).

Parmi ceux-ci, figure le site des anciens ateliers SNCF de Surdon, en Normandie. L'historique de l'évolution, particulièrement difficile, de ce dossier (**annexe 5**), illustre parfaitement, les **atermoiements, les informations tronquées ou fausses, les dissimulations** de la SNCF face à la gestion d'un tel dossier, pourtant très **lourd** pour l'environnement et la santé. Cet épisode permet de mieux mesurer les contradictions de la SNCF placée, d'une part, entre un discours officiel axé sur l'environnement et le développement durable et, d'autre part, des pratiques quotidiennes sur le terrain en écart total avec ce discours. Plus récemment, le 17 juin 2003, Robin des Bois dans un communiqué de presse (**annexe 6**) intitulé « *Les dioxines planent au dessus des barbecues* » attire l'attention des consommateurs et des décideurs sur le fait que « *d'ingénieurs recycleurs produisent du charbon de bois avec des déchets industriels spéciaux fournis par la SNCF* ». Robin des Bois est donc particulièrement bien placé pour apprécier comment la SNCF assure la gestion des déchets dangereux que constituent les traverses en bois créosotées usagées.

## 2) L'état du réseau des voies ferrées

Le 20 septembre 2005, le journal Libération (**annexe 7**) titrait en rubrique « économie », « **le réseau ferré en mauvaises voies** », indiquant que « *Sans nouveaux moyens, 60% des lignes pourraient fermer d'ici 2025* ». Par ailleurs, dans son édition du 26 septembre 2005 (**annexe 8**) la « Vie du Rail » titrait « UN AUDIT SUISSE SUR LES INFRASTRUCTURES FRANÇAISES : Etat d'alerte sur la voie ». Dans l'article consacré à cet audit on note en particulier la nécessité de fournir un effort de 15 milliards d'euros sur les dix ans à venir, soit 5,5 milliards d'euros de plus que les sommes actuellement consenties. **Ceci conduirait alors, sur cette période, à une augmentation de près de 60% des budgets consacrés à la maintenance.** Les titres utilisés par les journalistes, dans cette édition de la Vie du Rail, sont peu amènes :

- Une exception française
- Un patrimoine dégradé
- De nombreux ralentissements

Au delà de ces informations relayées par la presse, il convient d'apprécier directement les conclusions de l'audit sur l'état du réseau ferré national français, confié en 2005, à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Les éléments qui ont été communiqués aux auditeurs apportent en particulier un éclairage **objectif** sur la réalité des problèmes posés par les traverses en bois créosotées usagées retirées des voies. Ils démontrent, en particulier, comment la pratique de la maintenance conduite par la SNCF, amènera cette dernière à devoir faire face dans les prochaines années à des retraits massifs de traverses. Ils fournissent également des données incontestables sur les rythmes annuels de retrait. Les points de l'audit de l'EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne) soulignés ici sont rassemblés en **annexe 9**.

### a) Le patrimoine

Les données relevées sur Internet font état, sur le réseau français, de 52 990 km de voies principales en exploitation et de 14 516 km de voies de service. En comptant 1666 traverses au kilomètre pour les premières et 1350 pour les secondes on obtient une évaluation du patrimoine de traverses sur ce réseau, soit 1 100 000 000 unités (plus d'un **milliard** de traverses !). Les voies principales sont classées par groupe UIC (Union Internationale des Chemins de Fer). Cette classification parcourt une échelle de 1 à 9. Les voies les plus circulées sont classées dans le groupe UIC 1 et celles les moins circulées dans le groupe UIC 9. De plus, pour les trois derniers groupes, c'est à dire 7, 8 et 9, il est fait mention du fait qu'ils sont empruntés par des trains transportant des voyageurs (7 AV, 8 AV, 9 AV) ou non (7 SV, 8 SV, 9 SV) .

Les éléments disponibles dans le rapport d'audit de l'EPFL qui identifient le patrimoine de « voies modernes » par groupe UIC (85% pour les UIC 1 à 4, 56% pour les UIC 5 et 6 et 37,5% UIC 7AV) permettent d'évaluer le patrimoine en traverses bois des voies principales au 1/3 de la longueur totale des 52 990 km, soit 17 700 km. Il existe donc, toutes voies confondues, environ 50 000 000 de traverses en bois 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 ! Ces données unitaires proviennent directement du rapport d'étude ADEME/CTBA (page 16).

## b) L'état du réseau et le remplacement de traverses

Les traverses en voie sont remplacées au cours des travaux de maintenance du réseau. Ceux-ci sont partagés en deux grandes catégories, les travaux de renouvellement, d'une part, qui relèvent du budget d'investissement et qui concernent le remplacement de matériau en continu sur une zone donnée, et, d'autre part, les travaux d'entretien qui relèvent du budget d'exploitation et qui concernent des remplacements unitaires de matériau au cas par cas.

En ce qui concerne cette dernière catégorie, celle des traverses remplacées lors des travaux d'entretien, les auditeurs ont fait le constat que le nombre de traverses remplacées annuellement décroissait régulièrement depuis 1998, passant ainsi de 650 000 traverses cette année là à 340 000 traverses en 2004. Pour ces 7 dernières années, le nombre moyen de traverses remplacées annuellement à l'unité est de 500 000 traverses.

En ce qui concerne les travaux de renouvellement, les auditeurs ont constaté que les longueurs renouvelées ont été réduites de 60% depuis le début des années 1980. Concernant les années 1998 à 2005, la longueur moyenne des voies renouvelées annuellement s'établit à 540 km, soit 900 000 traverses. Tous travaux de maintenance confondus, on peut donc en déduire que, sur les 7 dernières années, le rythme annuel de traverses retirées des voies est, en moyenne, de 1 400 000 unités, soit **105 000 tonnes**.

Les pratiques de maintenance conduites par la SNCF ont été **sévèrement** pointées par les auditeurs (pages 10 et 11 du rapport):

*« Les ressources allouées au cours de ces 3 dernières décennies à la maintenance du réseau ferré classique ne suffisent pas pour pérenniser la totalité du patrimoine. Il n'existe en outre ni stratégies claires pour une réduction du périmètre du réseau qui aurait permis une allocation sans ambiguïté des ressources sur des tronçons considérés pérennes, ni de planification à long terme de l'évolution du réseau classique en fonction de prévisions de la demande de transport.*

*Les gestionnaires de la maintenance, chargés d'implémenter les politiques dictées par les référentiels, se retrouvent alors devant un dilemme : répartir les budgets restreints sur les actions indispensables et non pas nécessaires et suffisantes.....*

*La seule voie vers une maîtrise durable de coûts de maintenance de l'infrastructure passe par un processus décisionnel basé sur l'analyse du cycle de vie des composants. Il s'agit de dépenser **juste** aujourd'hui pour dépenser peu demain. Or il est nécessaire de définir une esquisse des objectifs de demain et des moyens mis à disposition pour y arriver. Ces deux informations font **cruellement** défaut aujourd'hui.....**Ces pratiques ne trouvent aux yeux de la plupart des chemins de fer européens aucune justification économique.** »*

Les auditeurs stigmatisent notamment (page 6 du rapport) l'augmentation sensible des ralentissements imposés pour des raisons de sécurité du fait du mauvais état du patrimoine des voies des groupes UIC 7 à 9. Le nombre de ces ralentissements s'élevait en 2003 à 3,5 pour 1000 kilomètres de voie, alors que, par exemple les réseaux italien et suisse ne tolèrent pas ce type de restrictions (page 6 du rapport). Il est noté que l'état du matériel de ces voies est tellement dégradé et que le maintien de la géométrie de la voie implique des interventions dont le coût est de 5 à 10 fois celui constaté sur d'autres réseaux européens.

### c) Gestion du patrimoine des traverses en fin de vie

D'une manière générale, les auditeurs ont clairement mis en évidence la perte de substance du réseau ferré, depuis ces trente dernières années. Cette dérive est la conséquence directe des politiques de maintenance mises en place et suivies par la SNCF pendant cette période. Il faut, à ce propos, noter que la récente création de RFF n'a en rien modifié cette évolution.

Ces « politiques » de maintenance choisies sous contrainte budgétaire et sans vision stratégique de la pérennité des lignes semblent, pendant cette période, avoir induit une culture défaillante de management à la SNCF qui s'est imposée dans de nombreux domaines, comme, par exemple, la gestion des traverses en bois créosotées en fin de vie. Comment expliquer autrement que cet Etablissement Public, comme nous le verrons ci-après, piétine sans **état d'âme** la législation sur les déchets dangereux, faisant, à cette occasion, courir à ses agents d'importants risques pénaux et prenant une part active dans la dissémination de produits et substances pouvant porter atteinte à l'environnement et à la santé de l'Homme?

Les baisses très sensibles des travaux de remplacement de traverses, tant en renouvellements programmés qu'à l'entretien non programmé, ont eu pour conséquence directe la réduction de la vitesse des trains par la mise en place de ralentissements sur les lignes dont l'état s'est notablement dégradé. Elles conduisent à laisser en voie un nombre important de traverses « hors d'âge », ce qui placera la SNCF, dans les prochaines années, face à un accroissement très important du nombre de traverses à déposer.

Par ailleurs, concernant la part des traverses en béton retirées des voies, les auditeurs mettent en évidence la durée de vie anormalement faible des traverses déposées de cette catégorie. Ainsi, dans le tableau 17 du rapport voie (extraits figurant à la fin de l'**annexe 9**), il apparaît clairement qu'au sein de toutes les familles de traverses retirées des voies, les traverses en béton présentent une durée de vie inférieure de plusieurs années à celle des traverses en bois, quelque soit l'importance des circulations ferroviaires, alors que l'espérance de vie théorique d'une traverse en béton était au moins **deux fois** celle d'une traverse en chêne !

Ce retrait prématuré de certaines familles de traverses en béton souffrant de dommages exceptionnels résulte de désordres **prématurés et anormaux**. Ces durées de vie ne peuvent donc pas être utilisées pour dimensionner la part relative des traverses en béton dans les flux annuels de retrait. Ces retraits prématurés n'ont naturellement aucune influence sur la durée de vie des traverses en bois. Les ressources mobilisées pour leur renouvellement ne doivent donc pas être amputées de celles nécessaires au remplacement des traverses en béton défaillantes (leur remplacement devrait logiquement mobiliser des moyens supplémentaires).

Enfin, le rapport d'audit de l'EPFL souligne, en particulier, l'importance du déficit de maintenance des voies très faiblement circulées, relevant principalement du patrimoine des lignes régionales. Il constate que ce patrimoine n'a pas fait l'objet d'une analyse stratégique permettant d'apprécier la pertinence du maintien en service de ces lignes équipées en quasi totalité de traverses en bois, dont l'âge moyen est largement supérieur à celui des traverses en bois retirées des voies les plus circulées.

Ce point est fondamental pour apprécier le type de créosote utilisé lors de leur très ancienne imprégnation et évaluer le degré de toxicité de ces traverses. Tout ceci conduira, dans les prochaines années, à une dépose massive de traverses en bois très **toxiques**, soit par la fermeture des lignes dont le maintien en service ne sera pas

jugé pertinent, soit par le remplacement accéléré des traverses des lignes dont l'exploitation sera conservée, mais dont l'état général a contraint la mise en place de ralentissements. A ceci doivent s'ajouter les suppressions inévitables de voies de service.

Les auditeurs présentent dans leur rapport trois variantes :

- Scénario A : Budget constant,
- Scénario B : Patrimoine constant,
- Scénario C : Evolution optimisée de l'état du patrimoine et des budgets de maintenance.

Le scénario C, recommandé par les auditeurs suisses et adopté par la suite par les Pouvoirs Publics, est valorisé dans les pages 23 et 24 du rapport de l'EPFL. Le tableau reconstitué ci dessous, à partir des données chiffrées du scénario C permet d'apprécier les efforts que le choix de ce scénario impliquent, que ce soit pour toutes les spécialités, ou plus particulièrement pour la voie, domaine très concerné par la question des traverses en bois en fin de vie.

## AUDIT DU RESEAU FERRE

### Scénario C

Spécialités			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total	
Toutes :	Initial	Maintenance	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	2 471	24 710	
		Entretien	1 743	1 743	1 743	1 743	1 743	1 743	1 743	1 743	1 743	1 743	17 430	
		Renouvellement	728	728	728	728	728	728	728	728	728	728	7 280	
	Scénario C	Maintenance	3 246	3 246	3 246	3 246	3 246	3 547	3 547	3 547	3 547	3 547	3 547	33 965
		Entretien	2 028	2 028	2 028	2 028	2 028	1 990	1 990	1 990	1 990	1 990	1 990	20 090
		Renouvellement	1 218	1 218	1 218	1 218	1 218	1 557	1 557	1 557	1 557	1 557	1 557	13 875
	Ecart Renouvellement	Montant	490	490	490	490	490	829	829	829	829	829	829	6 595
		Pourcentage	67%	67%	67%	67%	67%	114%	114%	114%	114%	114%	114%	91%
	Voie	Initial	Maintenance	1 568	1 568	1 568	1 568	1 568	1 568	1 568	1 568	1 568	1 568	15 680
Entretien			1 023	1 023	1 023	1 023	1 023	1 023	1 023	1 023	1 023	1 023	10 230	
Renouvellement			545	545	545	545	545	545	545	545	545	545	5 450	
Scénario C		Maintenance	2 058	2 058	2 058	2 058	2 058	2 241	2 241	2 241	2 241	2 241	2 241	21 495
		Entretien	1 108	1 108	1 108	1 108	1 108	917	917	917	917	917	917	10 125
		Renouvellement	950	950	950	950	950	1 324	1 324	1 324	1 324	1 324	1 324	11 370
Ecart Renouvellement		Montant	405	405	405	405	405	779	779	779	779	779	779	5 920
		Pourcentage	74%	74%	74%	74%	74%	143%	143%	143%	143%	143%	143%	109%

Toutes ces données sont exprimées en millions d'euros constants (2004) et sont extraites du graphique, figure 8, de la page 23 du rapport et du tableau, table 6, de la page 24 du rapport. Rappelons que la maintenance se décompose en deux postes : l'entretien et le renouvellement. Ainsi pour l'ensemble des spécialités (voie, ouvrages d'art, ouvrages en terre, signalisation, caténaires, télécommunications) le scénario C implique la mobilisation, pour le renouvellement, de 13 875M€, sur la prochaine décennie, à comparer aux 7 280M€ de la situation initiale, prise pour référence, soit une augmentation moyenne annuelle de 660M€ (soit près de 90%). Pour le seul périmètre de la voie, les montants correspondants sont de 11 370M€ et de 5 450M€,

représentant une augmentation moyenne annuelle de 590M€ (soit près de **110%** !). **L'effort à consentir pour le seul domaine de la voie représente donc 90% de l'effort total, toutes spécialités confondues.**

Pour la décennie 2006-2015, les auditeurs recommandent donc d'aller, en moyenne, au delà du **doublément** des moyens consacrés au renouvellement de la voie. Or le retard pris en matière de renouvellement de traverses sur les lignes moyennement à faiblement circulées constitue la part majoritaire du déficit de maintenance. Il n'est donc pas déraisonnable d'estimer que l'augmentation du nombre de traverses en bois qui seront retirées des voies dans les dix prochaines années se situera au delà des 110% mis en évidence par les auditeurs. Ainsi, dans les chiffres relevés en 2004 dans les documents de l'audit, il est fait état de 460 km de renouvellement, soit 760 000 traverses déposées. Pour l'entretien il est noté, en 2004, le remplacement de 350 000 traverses. En 2004, 1 100 000 traverses ont donc été déposées. En adoptant, pour les traverses en béton, un taux de dépose de 15% (voir plus loin les chiffres avancés par la SNCF et traduits par Robin des Bois ) des traverses remplacées dans les opérations de renouvellement, le nombre de traverses bois déposées annuellement, en 2004 se situe à un million d'unités. Dans ces conditions, le niveau de remplacement de traverses en bois usagées dépassera alors, dans les prochaines années, les 2 000 000 d'unités, soit **plus de 150 000 tonnes.**

L'objection du manque de volonté politique pour asseoir le redressement du réseau ne change en rien cette évolution. En effet, faute de dédier à cette remise en état les crédits nécessaires, les Pouvoirs publics verraient alors une part très importante des lignes dégrader leur qualité de service, au point d'aller jusqu'à leur fermeture, ce qui poserait, alors, le problème de la dépose et de l'élimination de leurs traverses en bois imprégnées de créosote très **toxique.**

**On devrait donc assister, prochainement, à une croissance très importante des retraits des traverses en bois usagées.**

#### d) Position adoptée par les Pouvoirs Publics

Au vu des conclusions formulées par les auditeurs suisses pour garantir la pérennité du réseau, le Ministre de l'Équipement a demandé aux présidents de RFF et de la SNCF de lui proposer un plan d'action s'inscrivant dans le cadre du scénario le plus volontariste proposé par les experts suisses, c'est à dire le scénario C.

Le 20 mars 2006, les présidents de RFF et de la SNCF ont remis conjointement au Ministre les conclusions de leurs travaux et leurs propositions de plan d'action. Celui-ci reprend, en particulier, « la remise à niveau du patrimoine ferroviaire, afin d'entretenir et d'exploiter le réseau plus rationnellement ».

Le Ministère a, alors, fait paraître un dossier de presse (**annexe 10**) reprenant les éléments du scénario C et mettant l'accent, en priorité, sur un programme pluriannuel de renouvellement et de grand entretien des voies et des installations techniques et l'adoption d'un programme de **réduction des voies de service et des voies en gare.**

La validation de ces points par le Gouvernement confirme bien le retrait massif des voies de traverses en bois usagées, dans la décennie 2006-2015. Le Dossier de Presse indique également les moyens que l'Etat entend consacrer à ce programme, en affichant l'objectif de porter à 600 M€ en 2010 l'augmentation du budget consacré au renouvellement.

Ces dispositions apparemment très volontaristes ne coïncident pas complètement avec le scénario C qui a été recommandé par les auditeurs suisses et que le gouvernement déclare vouloir adopter. Cependant, l'augmentation de 600 M€ avancée dans le Dossier de Presse est voisine du montant indiqué par les auditeurs, mais seulement pour la **Voie** et pour l'ensemble de la période 2006-2015 (590 M€).

En fait, le montant de l'augmentation à prendre en compte pour le renouvellement, toutes spécialités confondues, est en moyenne annuelle de 660 M€, pour la décennie et en **Euros constants 2004**. De plus, aucun élément contenu dans le document fourni par le Gouvernement ne précise que les montants annoncés sont exprimés en euros constants. Bien plus les auditeurs mettent l'accent sur le fait que, depuis 2000, « *le budget d'entretien est maintenu constant en euros courants, ce qui signifie une diminution de valeur réelle d'approximativement 3% par an (page 8 du rapport)* ».

Tout porte donc à croire que les éléments budgétaires présentés à la page 5 du Dossier de Presse du Gouvernement sont en euros courants. Pour les comparer aux objectifs du Scénario C, il convient donc de les ramener en euros 2004. Cette étude est résumée dans le tableau ci-dessous. Le taux d'indexation annuel retenu est de 3%. Les montants indiqués sur la ligne « Scénario C », sont ceux, en euros constants 2004, qui figurent dans les recommandations des auditeurs. La ligne Euros courants reprend jusqu'en 2010 les montants annoncés par le Gouvernement. A partir de 2011, les montants portés en italique correspondent aux montants calculés en vue d'atteindre en 2015 l'augmentation totale sur la décennie préconisée par l'EPFL, soit 6595 M€ (euros 2004)

## PLAN D'ACTION DU GOUVERNEMENT

### Scénario C

#### Augmentation du Budget du renouvellement

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Indexation	1,061	<b>1,093</b>	<b>1,126</b>	<b>1,159</b>	<b>1,194</b>	<b>1,23</b>	<b>1,267</b>	<b>1,305</b>	<b>1,344</b>	<b>1,384</b>	
Scénario C	<b>490</b>	<b>490</b>	<b>490</b>	<b>490</b>	<b>490</b>	<b>829</b>	<b>829</b>	<b>829</b>	<b>829</b>	<b>829</b>	<b>6595</b>
Euros courants	110	260	400	500	600	<i>1221</i>	<i>1258</i>	<i>1295</i>	<i>1334</i>	<i>1374</i>	
Euros 2004	104	238	355	431	502	993	993	993	993	993	<b>6595</b>

Il apparaît donc clairement que la présentation faite en millions d'**Euros courants** par le gouvernement a mécaniquement repoussé sur les années 2011-2015 l'effort à accomplir (1630M€ pour les 5 premières années contre 4965M€ pour les 5 dernières années, soit un triplement de l'effort consenti pour la deuxième période !).

### 3) Le cadre juridique

#### a) Définition du déchet

En droit **européen**, est un déchet « *toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I, dont le détenteur se défait ou a l'obligation de se défaire en vertu des dispositions nationales en vigueur* » - (Directive 75/442 du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets).

L'annexe I de la Directive 75/442 énumère, par catégories, des substances ou des objets pouvant être des déchets. Parmi elles figurent les « matières contaminées » (catégorie Q 12).

- En droit **français**, d'après le code de l'environnement (**annexe 11**) est un déchet : « *tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, ou produit, ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon* » - (Article L541-1) ;

Ainsi apparaissent, donc, deux notions assez comparables, « *se défaire* » en droit européen, « *abandonner* » en droit français.

## b) La traverse usagée est un déchet

La traverse en bois imprégnée et contaminée par la créosote, une substance dangereuse relève donc des catégories figurant à l'annexe I de la Directive 75/442. Les traverses en bois entrent donc dans la catégorie Q12 figurant à l'annexe I de la Directive et sont susceptibles d'être qualifiées de déchet, en droit **européen**

En droit **français**, « *Est réputé abandon tout acte tendant, sous le couvert d'une cession à titre gratuit ou onéreux, à soustraire son auteur aux prescriptions du présent chapitre et des règlements pris pour son application.* » - (Article L541-3 du code de l'environnement).

En l'occurrence, la traverse usagée est contaminée par une substance dangereuse. Le fait de la céder, sans s'acquitter des obligations stipulées dans le code de l'environnement et des règlements pris pour son application, est un acte constitutif de l'abandon. La traverse usagée obtient, dans ces conditions, la qualification de déchet.

### i) L'action de se défaire

L'action de se défaire qui est mise en avant en droit **européen**, doit être prise dans un sens très large, selon la jurisprudence de la CJCE.

Ainsi, dans un arrêt en date du 18 décembre 1997, Inter-Environnement ASBL c/Région wallonne (aff. C-129/96), la CJCE a jugé que : « *Il découle (...) du libellé de l'article 1<sup>er</sup>, sous a), de la directive 75/442, modifiée, que le champ d'application de la notion de déchet dépend de la signification du terme **se défaire*** ».

Tout d'abord, la notion de « se défaire » recouvre aussi bien l'élimination que la valorisation d'une substance ou d'un objet.

En effet, l'article 8 de la directive 75/442/CEE prescrit que : « *Les Etats membres prennent les dispositions nécessaires pour que tout détenteur de déchets les remette à un ramasseur privé ou public ou à une entreprise qui effectue les opérations visées aux annexes II A et II B ou en assure lui-même la valorisation ou l'élimination* ».

Le détenteur des déchets doit donc procéder ou faire procéder à l'élimination ou à la valorisation de ses déchets. Il se défait alors des déchets en effectuant une opération d'élimination ou de valorisation.

Toutefois, la CJCE considère que la notion de « se défaire » ne se limite pas aux seules opérations d'élimination ou de valorisation des déchets. En effet, elle s'étend à tous les objets et toutes les substances dont le propriétaire se défait



même s'ils ont une valeur commerciale et s'ils sont collectés à titre commercial aux fins de récupération, recyclage ou réutilisation. Cette position s'appuie sur une jurisprudence constante de la CJCE selon laquelle la notion de « se défaire » peut s'étendre à la réutilisation d'une substance par un tiers, et ce même si ladite substance est vendue.

En outre, dans un arrêt en date du 11 septembre 2003, *Avesta Polarit Chrome Oy* (Aff. C-114/01), la CJCE a considéré que « *la qualification de déchets résulte, soit de l'intention ou de l'obligation du détenteur de se défaire d'une substance, soit de la non utilisation de celle-ci dans le processus de production du détenteur* ».

Enfin, dans l'arrêt précité du 18 décembre 1997, la CJCE a jugé que « *des substances, qui entrent dans un processus de production, sont susceptibles de constituer des déchets* »,

De ces deux derniers points il apparaît clairement qu'une substance qui sort du processus de production du détenteur est qualifiée de déchet et qu'il ne suffit pas qu'elle soit réintégrée dans un autre processus de production pour perdre ladite qualification.

La CJCE, dans un arrêt daté du 28 mars 1990, *Vesso et Zanetti* (aff. C-207 et 207/88), a jugé que « *... il ressort de ces diverses dispositions qu'une substance dont le détenteur se défait peut constituer un déchet, au sens des directives 75/442 et 78/319, alors même qu'elle est susceptible de réutilisation économique* ». et a donc estimé que « *la notion de déchets ne devait pas s'entendre comme excluant les substances et les objets susceptibles de réutilisation économique* ».

Cette analyse a été confirmée par de nombreux arrêts, condamnant les Etats membres à intégrer dans leurs législations nationales relatives aux déchets les matériaux réutilisables et recyclables. (notamment, arrêt en date du 10 mai 1995, *Commission c/ République Fédérale d'Allemagne*, aff. C-422/92).

La jurisprudence confirme, avec constance, que la qualité de déchet acquise par une substance usagée demeure en cas de réutilisation économique. Donc, toute substance qui fait l'objet d'une réutilisation économique peut être qualifiée de déchet. Dans ces conditions, une substance ou un objet, susceptible d'être réutilisé, même dans le cas d'une vente, peut être qualifié de déchet.

Par un arrêt en date du 19 juin 2003, (*Mayer Parry Recycling Ltd* :Aff. C-444/00), la CJCE considère que « *seuls des déchets ayant fait l'objet d'opérations de recyclage proprement dites sont susceptibles d'être regardés comme des nouveaux matériaux ou comme des nouveaux produits, dès lors que cette opération a eu pour résultat de régénérer les déchets concernés, de rendre aux substances considérées leurs caractéristiques originelles, en sorte que celles-ci peuvent être à nouveau utilisées pour l'usage auquel elles étaient initialement destinées ou pour d'autres usages* ».

En revanche, la mise en œuvre d'opérations de valorisation n'aboutissant pas à de tels résultats ne sont pas de nature à faire perdre aux déchets considérés le caractère de déchets. S'agissant de mâchefers générés par le fonctionnement d'usines d'incinération d'ordures ménagères, la CJCE a, dans une affaire en date 25 juin 1997, *Procédures Pénales c/ Euro Tombesi e.a* (aff. C-304, 330, 342/94, C-224/95), indiqué qu' « *un processus de désactivation des déchets simplement destiné à les rendre inoffensifs, l'activité de décharge des déchets dans des dépressions du terrain ou à des fins de remblai (...)* » constitue des opérations qui relèvent de la législation communautaire sur les déchets.

Dans la même affaire, ce 25 juin 1997, la CJCE précisait que : « ...la notion de « déchets » figurant à l'article 1er de la directive 75/442, modifiée (...) ne doit pas être comprise comme excluant des substances susceptibles de réutilisation économique, même si les matériaux en cause peuvent faire l'objet d'une transaction ou s'ils sont cotés sur des listes commerciales privées ou publiques ».

En droit **européen**, il est donc dit que tout objet usagé non réintégré dans le processus de production du détenteur, qui, de ce fait, s'en « défait », est un **déchet**. Seule une opération de recyclage susceptible de régénérer l'objet usagé peut lui faire perdre sa qualité de déchet. Ce ne peut, par contre, être le cas d'une vente, car la **réutilisation économique** de l'objet ne fait pas obstacle à sa qualification de **déchet**.

## ii) L'action d'abandon

Il a déjà été établi plus haut que le fait de céder une substance sans respecter les obligations liées à la présence d'une substance dangereuse était constitutif de l'acte d'abandon.

En droit **français**, ces dispositions législatives relatives à une large acceptation de la notion d'abandon sont confirmées par la jurisprudence du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat estime, en effet, que le fait de réutiliser des substances n'a aucune influence sur leur qualification de déchets. Le cas des boues d'épuration utilisées en agriculture éclaire cette appréciation dans l'arrêt rendu le 15 avril 1996 (Ministre de l'environnement) : « *il résulte clairement des dispositions combinées de ces directives [75/442/CEE relative aux déchets, 78/319/CEE relative aux déchets toxiques et dangereux et 84/631/CEE relative à la surveillance et au contrôle de transports frontaliers de déchets dangereux] que les boues d'épuration utilisées en agriculture peuvent être soumises, lorsqu'elles présentent les caractéristiques qui le justifient, aux règles applicables aux déchets* ».

En outre, par un arrêt du 13 mai 1983, SA René Moline (Rec. p. 191), le Conseil d'Etat a considéré que « des substances, (des huiles usagées), constituaient des déchets, ..., tant qu'elles n'avaient pas fait l'objet d'un traitement en vue de leur régénération et alors même que leurs détenteurs auraient l'intention de les céder en vue de leur vente et non de les destiner à l'abandon ».

**Tous les éléments exposés ci-avant 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.**

c) La traverse usagée est un déchet dangereux

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 (ou, d'une manière équivalente, dans celle des déchets industriels spéciaux). En effet, l'article 2 du décret du 18 avril 2002 définit les déchets dangereux comme : « *les déchets qui présentent une ou plusieurs propriétés énumérées à l'annexe I Ils sont signalés par un astérisque dans la liste des déchets de l'annexe II* ». L'annexe I précitée liste les propriétés concernées, en particulier le caractère cancérigène. Les déchets considérés comme dangereux du fait de ces propriétés sont repris dans liste de l'annexe II et sont signalés par un astérisque.

En particulier, la rubrique 17 02 04\* désigne les « Bois, verre et matières plastiques contenant des substances dangereuses ou contaminés par de telles substances » comme des déchets dangereux.

Cette qualification entraîne pour son producteur des obligations auxquelles il doit se soumettre impérativement.

d) Les obligations du producteur du déchet

L'article 1<sup>er</sup> de la directive 75/442 définit le producteur d'un déchet comme « *toute personne dont l'activité a produit des déchets* ».

Les dispositions suivantes du Code de l'environnement et des différents décrets et arrêtés d'application sont notamment applicables :

L'article L541.1 du code de l'environnement précise que : « *Toute personne qui produit ou détient des déchets (...) est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination* », c'est donc le producteur ou le détenteur du déchet qui est responsable de cette élimination.

L'article L. 541-2 du code de l'environnement prescrit que « *Toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites ou les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs et, d'une façon générale, à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement, est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination conformément aux dispositions du présent chapitre, dans des conditions propres à éviter lesdits effets.* » . « *..L'élimination des déchets comporte les opérations de collecte, transport, stockage, tri et traitement (...)* ».

Pénalement, l'article L541-46 du code de l'environnement prévoit qu'est puni de deux ans d'emprisonnement et de 75000 € d'amende le fait notamment :

- d'abandonner, déposer ou faire déposer des déchets dans des conditions contraires aux dispositions législatives ;
- de ne pas fournir à l'administration les informations visées à l'article L. 541-7 du Code de l'environnement ;
- de remettre ou faire remettre des déchets à tout autre que l'exploitant d'une installation agréée.

L'article L. 541-7 du code de l'environnement prescrit que : « *Les entreprises qui produisent, importent, exportent, éliminent ou qui transportent, se livrent à des*

*opérations de courtage ou de négoce des déchets appartenant aux catégories définies par décret comme pouvant, soit en l'état, soit lors de leur élimination, causer des nuisances telles que celles qui sont mentionnées à l'article L. 541-2 sont tenues de fournir à l'administration toutes informations concernant l'origine, la nature, les caractéristiques, les quantités, la destination et les modalités d'élimination des déchets qu'elles produisent, remettent à un tiers ou prennent en charge. » .*

Par ailleurs, le règlement n°259/93 du Conseil concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté européenne met en place un régime d'autorisation avec ou sans notification préalable, voire d'interdiction pour l'exportation des déchets, et ce selon leur devenir (éliminés ou valorisés) et leur destination (exportés en dehors ou non de l'Union européenne).

L'article L. 541-8 : du code de l'environnement indique que : *« Le transport, les opérations de courtage ou de négoce de déchets visés à l'article L. 541-7 sont, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, réglementés et soumis soit à autorisation de l'autorité administrative dès lors que les déchets présentent de graves dangers ou inconvénients pour les intérêts protégés par la présente section, soit à déclaration s'ils ne présentent pas de tels dangers ou inconvénients. Le transport et les opérations de courtage ou de négoce des déchets soumis à déclaration ou à autorisation doivent respecter les objectifs visés à l'article L. 541-1. » .*

Le décret n° 2005-635 du 30 mai 2005 (**annexe 12**) relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets prévoit que le producteur de déchet, sous peine d'une contravention de quatrième classe, doit :

- tenir à jour un registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement de ces déchets
- émettre un Bordereau de Suivi de Déchets Industriels lors de l'enlèvement du déchet, et réceptionner le dernier volet du BSDI, après traitement.

Cette responsabilité du producteur de déchet est rappelée explicitement dans la circulaire du 1<sup>er</sup> mars 2006 (**annexe 13**) concernant la mise en œuvre dudit décret du 30 mai 2005, notamment :

- *« Un principe a guidé l'élaboration de ces textes : le producteur des déchets est responsable de leur bonne gestion, jusqu'à leur traitement final. »*
- *« Le producteur doit être informé du bon déroulement des différentes étapes du traitement de ses déchets. Ces éléments doivent figurer dans le registre que le producteur tient en application de l'article 2 du décret. De même, le producteur doit recevoir copie du bordereau qu'il émet en application de l'article 4 du décret, après achèvement du traitement des déchets qu'il a produits. »*
- *« Une telle remontée d'information est nécessaire pour éviter les cas d'élimination illicite de déchets dangereux. Si de grands progrès ont été faits au cours des vingt dernières années dans ce domaine, des exemples récents ont montré que de telles situations pouvaient encore se rencontrer »*
- *Dans de nombreux cas, le circuit de traitement des déchets dangereux est direct du producteur vers l'installation de traitement. De telles situations sont les plus souhaitables car elles limitent les risques d'élimination illicite. »*

Tous ces éléments concourent à mettre à la charge du producteur de déchets une obligation globale d'information et des obligations réglementaires précises. La responsabilité pénale du producteur est totalement engagée en cas de non respect de ces obligations. En effet, outre les peines liées à la violation d'une obligation réglementaire, le fait de refuser de fournir des informations à l'administration ou de se mettre dans l'impossibilité de les lui fournir est puni de deux ans d'emprisonnement et

de 75000 € d'amende. La personne morale peut voir également sa responsabilité engagée.

e) Limitations de la mise sur le marché et de l'emploi de bois créosoté

La validité juridique des différents procédés d'élimination doit être regardée vis à vis des dispositions spécifiques aux substances dangereuses. En particulier, la mise sur le marché et l'emploi de créosote ou de bois créosoté ont été strictement limités.

Ces limitations ont tout d'abord été définies en droit européen par la directive 94/60/CE du 20 décembre 1994 et la directive 2001/90/CE du 26 octobre 2001 (**annexe 14**). Elles ont été transposées, en droit français, par l'arrêté du 7 août 1997 (**annexe 15**) *relatif aux limitations de mise sur le marché et d'emploi de certains produits contenant des substances dangereuses*, modifié par un arrêté en date du 2 juin 2003 (**annexe 16**).

L'article 2 (2°) de cet arrêté précise que : « *La mise sur le marché et l'importation, à destination du public, de bois ou d'objets en bois traités avec une des substances mentionnées sur la liste figurant au 6e ci-dessous sont interdites* », mais prévoit dans le même temps un double mécanisme dérogatoire.

Il autorise, d'une part, en son article 2 (4°), l'utilisation des bois traités à la créosote pour des usages exclusivement professionnels et industriels, sous réserve que la créosote appliquée respecte les spécifications techniques fixées à l'article 2 (3°) et que les bois en question ne soient pas affectés à un certain nombre d'usages, mentionnés à l'alinéa 2 de l'article 2 (4°).

Il permet, d'autre part, en son article 2 (5°), la mise sur le marché de l'occasion des bois qui ont été traités à la créosote avant le 1<sup>er</sup> juillet 2003, sous réserve que ces bois ne soient pas non plus affectés aux usages répertoriés par l'alinéa 2 de l'article 2 (4°).

En application de ce dernier article, « *l'utilisation de bois ainsi traités est interdite pour les usages suivants* :

- i) *A l'intérieur des bâtiments, quelle que soit leur destination ;*
- ii) *Dans les jouets ;*
- iii) *Pour les équipements d'aires collectives de jeu ;*
- iv) *Dans les parcs, jardins ou autres lieux récréatifs accueillant du public, situés en plein air, en cas de risque de contact fréquent avec la peau ;*
- v) *Dans la fabrication de meubles de jardins, tels que les tables ;*
- vi) *Pour la confection ou le retraitement de conteneurs destinés à une utilisation agricole ou aux produits agricoles ;*
- vii) *Pour la confection ou le retraitement d'emballages pouvant entrer en contact avec des produits bruts, intermédiaires et/ou finis destinés à l'alimentation humaine et/ou animale, **ainsi que pour la confection de matériels susceptibles de contaminer lesdits produits** ».*

La dérogation accordée par le biais de l'article 2 (5) vise uniquement la mise sur le marché de l'occasion. Ce terme « marché de l'occasion » indique bien qu'il s'agit de traverses usagées, qui sont vendues en vue d'une réutilisation. Elles sont donc retirées du processus de production, et à ce titre, comme démontré ci-avant, doivent être qualifiées de déchets. **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.** Ce raccourci est, en effet, particulièrement osé, car la qualification de « produits »

n'exclut pas celle de déchets comme l'indique la jurisprudence de la CJCE qui précise que la notion de déchets ne doit pas être comprise comme excluant des substances susceptibles de réutilisation économique. Seule une régénération peut leur faire perdre cette qualité de déchets.

S'agissant en outre de déchets dangereux, cette mise sur le marché de l'occasion doit se faire dans le cadre des dispositions légales (émission du BSDD par le producteur des déchets, **suivi jusqu'à l'élimination finale** avec retour du BSDD dûment complété au producteur des déchets, tenue des registres par tous les acteurs du processus et mise à disposition de ceux-ci à toute réquisition de l'administration).

#### f) Partage de responsabilité entre détenteur et producteur de déchets

L'article L541.1 du code de l'environnement, cité plus haut, spécifie que le producteur ou le détenteur du déchet est responsable de son élimination. Cette apparente ambiguïté est parfaitement levée par la circulaire du 1<sup>er</sup> mars 2006 concernant la mise en œuvre dudit décret du 30 mai 2005, 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 (art. L.541-7), 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.**

#### 4) **Les risques liés à la mise sur le marché de l'occasion des traverses usagées**

Les possibilités de mise sur le marché de l'occasion des traverses en bois imprégnées de créosote ont fait l'objet de directives successives. En particulier, la directive 2001/90/CE de la Commission du 26 octobre 2001, déjà citée, 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 prend en compte les conclusions d'une étude présentée au comité scientifique de la toxicité, de l'écotoxicité et de l'environnement (CSTEE) en 1999. Le CSTEE est un comité scientifique, dépendant de la DG santé et protection des consommateurs (DG SANCO) et créé par la décision n° 97/579/CE du 23 juillet 1997 instituant des comités scientifiques dans le domaine de la santé des consommateurs et de la sûreté alimentaire. Cette étude établissait que la créosote présentait un pouvoir cancérigène 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.

La directive 2001/90/CE de la Commission du 26 octobre 2001 précise, en son article premier, que l'annexe 1 de la directive 76/769/CEE est adaptée au progrès technique. Il y est stipulé, en particulier, au point 32, que les substances visées (dont la créosote) peuvent être utilisées pour le traitement du bois ..., si elles contiennent une concentration de benzo[a]pyrène inférieure à 0,005% en poids... (ce qui est le cas de la créosote de type C, utilisée en Suisse depuis une dizaine d'années). Il y est également précisé que les bois traités dans ces conditions sont réservés à un usage exclusivement professionnel et industriel. 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 point qui a été souligné plus haut, qui, a contrario, indiquait implicitement 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 traitées 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. Au point 7.1.5 de son compte rendu d'activités de 2002 (pages 67 et 68) (**annexe 17**), 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, si ces bois ont été traités avant la parution de l'arrêté, à la seule condition de respecter les restrictions d'usage citées ci-dessus.

*« 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**.

## **5) L'étude du Centre Technique du Bois et de l'Ameublement (CTBA)**

L'ADEME a confié au CTBA une étude de faisabilité sur la mise en place d'une filière dédiée pour la gestion des bois imprégnés en fin de vie. Le rapport final a été publié en décembre 2005. Ce document apporte des éléments très intéressants concernant la

question du traitement, en fin de vie, des traverses en bois imprégnées de créosote. Les extraits concernés sont rassemblés en **annexe 18**.

Ainsi, page 13, le CTBA rappelle l'existence de 3 classes de créosote (A,B et C). Cette classification constitue une représentation de la toxicité du produit, étant entendu que les créosotes relevant de la classe C, la plus récente, sont les moins toxiques. Sur cette même page, le CTBA précise que les bois créosotés ont un pouvoir calorifique important du fait de la présence de créosote. Toutefois, concernant la toxicité relative des créosotes, le CTBA indique, page 14, que la directive 2004-73 du 29 avril 2004 vient de classer la créosote dans sa composition actuelle « épurée » comme substance cancérogène de catégorie 2 (R45).

Sur la même page du rapport, le CTBA rappelle que les bois créosotés en fin de vie, classés comme déchets dangereux doivent faire l'objet d'exigences particulières liées à leur statut et que la responsabilité de leur bonne gestion repose sur les producteurs des déchets.

Page 33 du rapport, le CTBA présente l'évaluation du gisement des bois imprégnés en fin de vie effectuée à partir de deux approches, à partir d'une enquête auprès de la SNCF d'une part, et, d'autre part, à partir des volumes mis sur le marché sur les 40 dernières années des durées de vie des produits. Les résultats de ces deux approches diffèrent très sensiblement des quantités déclarées par les détenteurs finaux « **quand elles sont connues** » qui sont bien moins importantes que celles résultant du calcul à partir des volumes mis en place. Dans le cas qui nous préoccupe, ce point éclaire parfaitement la maîtrise totalement **insuffisante** de la gestion de ces **déchets dangereux** par la SNCF.

Ce point est clairement démontré page 34 du rapport et fera l'objet, plus loin, d'une analyse détaillée et contradictoire dans un paragraphe totalement dédié à la question de l'évaluation du gisement collecté annuellement.

Page 45, le cas spécifique de la SNCF est décrit en reprenant ses déclarations selon lesquelles 50% des traverses sont vendues pour du réemploi à l'**étranger**, notamment en **Afrique**, ou encore, pour être utilisées en aménagements extérieurs, à des **particuliers**, à des architectes, à des municipalités et que les autres 50% sont éliminées. **La SNCF déclare donc, au vu du rapport CTBA, qu'elle vend à des particuliers, ce qui contrevient au point 2 de l'article 2 de l'arrêté du 2 juin 2003 qui interdit la mise sur le marché à destination du public.**

Bien plus, il est important de souligner que ces traverses cédées après leur retrait des voies ferrées sont le plus souvent destinées à des ouvrages théoriquement de faible durée de vie (bancs, cabanes, abris...). La question de leur élimination définitive se pose donc alors rapidement, mais devient difficile à maîtriser du fait de la dispersion générée par ces cessions de **déchets dangereux**.

**Le fait de joindre au contrat de vente un accusé de réception de la liste des restrictions d'usage et de le faire signer au preneur ne dispense pas la SNCF de se plier aux exigences liées à la gestion d'un déchet dangereux. Bien plus, ne pas émettre de BSDD et se contenter de produire cet extrait tronqué peut convaincre l'acquéreur qu'il n'achète pas un déchet dangereux, d'une part, et que, d'autre part, il ne lui est pas interdit de le revendre, à son tour, à destination du public.**

Pour les traverses à éliminer, la SNCF déclare avoir signé un contrat-cadre avec la Société SIDENERGIE. La part déclarée éliminée, soit 20 000 tonnes (50% des 40 000 tonnes annoncées par la SNCF page 34) ne cadre pas avec le tonnage traité en 2004 par cette Société ( 8000 t à 10000 t selon la fiche de la page 61 du rapport CTBA).



Enfin, la SNCF a déclaré au CTBA, (page 46) procéder au stockage de 25 000 à 30 000 traverses le long des voies de RFF, sans préciser si les conditions de ce stockage prennent en compte la protection de l'environnement et en particulier celle des nappes phréatiques. De plus, cette évaluation semble très en dessous de ce que peut constater tout voyageur traversant de nombreuses gares transformées en sites de stockage de traverses usagées. Enfin, les dangers de ce type de « stockage » apparaissent clairement lorsqu'un incendie éclate sur un tas de traverses comme le relate la coupure de presse jointe en **annexe 19** (Paris Normandie du 13 janvier 2007). L'article fait état de « *traverses empilées en grand nombre* » !

## 6) **Le rythme annuel des retraits de traverses usagées**

Le rapport du CTBA donne une approche (pages 34 à 36) du gisement de bois créosotés collectés annuellement :

Les données en provenance de la SNCF (Direction des Achats) estiment à 40 000t/an la quantité de « traverses réformées ».

Pour le Département de la Gironde (le CTBA est implanté à Bordeaux) la fourchette se situe entre 1500t et 2250t. En extrapolant la fourchette basse à l'ensemble des départements de métropole, on obtient un ordre de grandeur de 140 000t cohérent avec les autres sources (audit Suisse de l'EPFL).

Le CTBA a interrogé différents prestataires dont THERMYA et ANCOR. La Société THERMYA expérimente une valorisation matière par carbone graphitique associée à une valorisation énergétique par récupération des gaz pour le process. Ce traitement repose sur la minéralisation du bois par chauffage progressif en colonne de distillation par des gaz neutres à 370°C. La Société ANCOR propose une valorisation matière utilisant le procédé PGI (Pyrolyse, Gazéification et Inertage).

Le Société THERMYA évalue le gisement annuel collecté entre 90 000 et 140 000 tonnes. La Société ANCOR donne un ordre de grandeur de 100 000t. Le recoupement de ces données remet sérieusement en question les quantités annoncées par la SNCF.

Devant ces divergences, le CTBA a procédé à un calcul de ce gisement annuel par une approche « durée de vie ». La durée de vie de 40 ans adoptée donne, pour les traverses créosotées en fin de vie, un rythme annuel de retrait de 190 000t jusqu'en 2020. Il est certain que sur certaines lignes faiblement circulées et sur les voies de service la durée de vie de 40 ans est très largement dépassée. De plus, dans un cadre plus général et pour s'inscrire dans les choix de maintenance sévèrement critiqués par les auditeurs de l'EPFL, la SNCF, a, depuis une trentaine d'années, tiré très fortement ces durées de vie vers le haut. Tout ceci doit conduire à minorer ce montant calculé. Toutefois, l'ensemble des données produites dans le rapport du CTBA permettent d'avancer une quantité annuelle de l'ordre de trois fois supérieure à l'évaluation donnée par le responsable SNCF des contrats d'élimination !

traverse

Une autre approche de cette quantification annuelle peut être obtenue à partir des données communiquées sur Internet ( [www.netbois.com](http://www.netbois.com) : source syndicat CGT de l'EIV Bretenoux/Biars, où est situé l'atelier d'imprégnation de la SNCF) (**annexe 20**). Il est indiqué que l'atelier a produit, en 2002, 550 000 traverses en bois créosotés et que, parallèlement, 1 500 000 traverses en béton ont été posées. Compte tenu des durées de vie des traverses en béton et de leur « relative jeunesse », on peut admettre qu'une traverse béton remplace majoritairement une en bois. Par ailleurs, les éléments recueillis dans le cadre de l'audit de l'EPFL cité plus haut, établissent que, cette année là, 1 500 000 traverses ont été déposées. Dans ces conditions, en croisant les données de l'audit avec celles de la SNCF (CGT), le gisement de traverses en fin de vie collectées en 2002, serait de l'ordre de **150 000t**.

Enfin, les conclusions du rapport d'audit de l'EPFL conduisent à prévoir, à partir de 2007, comme indiqué ci-dessus, une hausse très sensible du gisement de traverses usagées collectées annuellement (RFF reconnaît au moins 20%). Dans ces conditions retenir, pour les prochaines années, une fourchette comprise entre 120 000t et 150 000t pour le gisement annuel de bois collectés paraît robuste. Elle est très largement **supérieure** à celle affichée par la SNCF (40 000t).

## **7) Les principaux acteurs publics**

### **a) La SNCF**

En tant qu'opérateur et mainteneur historiques du réseau ferré national, la SNCF occupe une place de premier plan dans le processus de gestion des déchets dangereux que représentent les traverses en bois usagées et retirées des voies. A ce titre Robin des Bois a interrogé la SNCF en mai et juin 2006, à la fois la Direction Déléguée Développement Durable et Environnement (**DDDE**) en charge des questions environnementales, la Direction des Achats et les 23 Directions régionales. Peu de Directions Régionales ont répondu à ces courriers. Une seule (la Région de Limoges) a tenté de fournir une réponse documentée aux questions posées par Robin des Bois, les autres réponses, y compris celle de la Direction des Achats, ont esquivé les questions en informant que la réponse viendrait de la Direction. Pourtant, la Direction des Achats de la SNCF avait été indiquée dans la réponse de la Direction Régionale de Limoges comme un des acteurs principaux du processus. Deux courriers de relance furent envoyés, en août 2006, à la Direction des Achats et à la Direction Déléguée Développement Durable et Environnement.

La DDDE qui avait promis une réunion d'échange avec Robin des Bois dès la rentrée en septembre proposa cette rencontre au siège de la SNCF, le 27 octobre 2006. Quelques jours auparavant, Robin des Bois a reçu la réponse officielle de la SNCF, datée du 16 octobre 2006. Tous les courriers de la SNCF sont regroupés en **annexe 21**.

#### **i) La réponse de la SNCF du 16 octobre 2006**

Dans la première partie de sa réponse à Robin des Bois, la SNCF insiste sur son engagement vers le développement durable. Elle insiste, à ce propos, sur les caractéristiques des traverses neuves qu'elle pose actuellement, qui, majoritairement en béton, ne font plus appel à la créosote. Pour les traverses en bois neuves qui sont, encore, aujourd'hui mises en voie, la SNCF dit que celles fabriquées à partir de bois exotiques présentent les meilleures propriétés en termes de durée de vie, de qualité mécanique et de maintenance. De plus, elles présentent, vis à vis de la créosote, un risque moindre que les traverses en chêne car absorbant une plus faible quantité lors de l'imprégnation. Las, la phrase

suivante nous informe que la SNCF « *a fortement réduit le recours aux bois exotiques en application d'un engagement qu'elle a pris en 2003 pour la sauvegarde de la biodiversité et la protection des forêts anciennes* » ! Cet engagement pris par la SNCF est consécutif à des pressions initiales de Robin des Bois souhaitant l'abandon des traverses en bois qu'il soit indigène ou exotique au profit d'autres matériaux comme le béton (an 2000). La SNCF a pris par la suite des engagements auprès d'autres associations sur l'utilisation exclusive de bois labellisé pour les traverses, quand bien même celui-ci serait exotique.

En tout état de cause, la question qui préoccupe dans ce dossier Robin des Bois ne concerne pas les traverses neuves mises en voie qu'elles soient en bois ou en béton, mais celles qui sont déposées et qui sont très majoritairement en bois et, vieilles de plusieurs décennies, imprégnées de créosote bien plus toxique que celle utilisée actuellement. A ce sujet, la SNCF indique qu'elle « *utilise la créosote de type B (moins polluante que la créosote de type A considérée comme très « polluante* »)... elle étudie actuellement le passage à la créosote de type C, qui se caractérise par un impact environnement plus réduit. ».

Dans son courrier précité, la SNCF sous entend que les traverses retirées des voies ne sont pas des déchets puisque valorisables sous réserve des restrictions d'utilisation imposées par la réglementation. La SNCF ne motive pas cette position au plan juridique. Elle serait bien en peine de le faire compte tenu des éléments exposés plus haut pour lesquels la qualité de « produits » n'est pas exclusive de la qualité de « déchets ». Or les traverses mises sur le marché de l'occasion sont des traverses usagées non réintégrées dans le système de production de la SNCF. Elles contiennent des substances dangereuses et sont de ce fait des **déchets dangereux**.

**En les cédant sans s'acquitter des obligations liées à cette qualité, émission d'un BSDD par exemple, la SNCF se trouve dans la situation d'abandon au sens de l'article L541-3 du code de l'environnement. Elle expose son personnel impliqué dans cette démarche aux sanctions pénales stipulées à l'article L541-46 du code de l'environnement à savoir deux ans d'emprisonnement et 75000 € d'amende.**

Pour apporter un semblant de justification à cette **contorsion juridique**, la SNCF fait état, pour tenir compte de « cette situation nouvelle », d'une démarche engagée en partenariat avec RFF, France Télécom et EDF visant à la mise au point d'une notice de réemploi des poteaux et des traverses en bois traités .. Il est surprenant de mettre en avant une démarche engagée depuis 2001 en affirmant qu'elle répond aujourd'hui à une « situation nouvelle ». La notice citée dans le courrier de la SNCF n'a pas, à ce jour, reçu un accord formel du MEDD. Le texte qui a été communiqué à Robin des Bois ne fait pas mention de la qualité de « déchets dangereux » des traverses concernées par la transaction à laquelle elle est censée se rapporter, ce qui est une tromperie vis à vis de l'acheteur.

Dans la suite de son courrier, la SNCF persiste dans ses approximations juridiques en affirmant que « *Lorsque les traverses en bois usagées ne sont pas réutilisables, elles sont traitées comme des déchets et considérées comme des déchets dangereux par la réglementation.* » La SNCF ne se réfère à aucun texte d'ordre juridique pour asseoir cette affirmation. On pourrait, à la lumière des éléments juridiques apportés plus haut ( 3) b) i) ), considérer

que le terme réutilisables veut dire réutilisables dans le processus de production du producteur des déchets. Dans ces conditions, la totalité des traverses dont la SNCF se sépare, ou plutôt qu'elle abandonne au sens du code de l'environnement, **sont effectivement des déchets dangereux.**

Malheureusement, ce n'est pas cette interprétation que retient la SNCF, puisqu'elle considère que cette qualification de déchets dangereux ne porte que sur les traverses qu'elle remet à SIDENERGIE. Ainsi, même pour cette partie des déchets qu'elle qualifie elle-même de déchets dangereux, la SNCF, **alors que l'obligation lui incombe directement**, s'affranchit de l'émission pourtant impérative de BSDD, et qu'elle demande à SIDENERGIE de produire, selon l'information donnée par la lettre du 26 septembre 2006 que le Directeur Général Adjoint de RFF a adressée à Robin des Bois.

Sur ce seul périmètre des traverses remises à SIDENERGIE, la SNCF n'est pas à une **contradiction** près puisqu'elle indique que cette filière permet, selon la présentation faite par RFF, l'élimination de 170 000 traverses, soit 11 000 tonnes de déchets dangereux. Tout d'abord, 11 000 tonnes ne représentent pas 170 000 traverses mais plutôt 145 000. De plus le rapport du CTBA, page 53, indique que SIDENERGIE a éliminé, en 2004, 9 000 tonnes, soit 120 000 traverses. 170 000 traverses représentent donc une « approximation » de plus de 40% de la quantité réellement traitée par SIDENERGIE !

Concernant la quantité annuelle de voies renouvelées, la SNCF avance 640 000 traverses déposées en 2004 et 570 000 traverses en 2005. Ces quantités sont étrangement minorées. Elles semblent coïncider avec les informations qui paraissent chaque année dans la Vie du Rail, et qui décrivent les grands chantiers de renouvellement programmés (cf. l'édition du 15 mars 2006, **annexe 22**). Elles sont identiques à celles annoncées par la SNCF au CTBA et reprises dans le rapport (page 34). Elles ne prennent pas en compte celles provenant des petits et moyens chantiers de renouvellement, ni celles provenant des remplacements de traverses effectuées dans le cadre de l'entretien. La réalité est plutôt proche des 100 000t, dans le cadre d'une activité réduite pour raisons budgétaires dont l'audit suisse s'est largement fait l'écho. La remise à niveau et le retour à un régime de croisière adapté aux besoins du réseau placeront le gisement collecté annuellement entre 120 000 et 150 000t.

Il est également indiqué par la SNCF que : « *La valorisation et l'élimination des traverses usagées font l'objet de textes de prescriptions internes à la SNCF qui fixent les conditions dans lesquelles les acteurs locaux, régionaux ou nationaux réalisent les actions présentées dans le courrier de RFF* ». Ceci est totalement contredit par l'implication des acteurs régionaux telle qu'elle a été mesurée par Robin des Bois après s'être adressé aux 23 Directions Régionales de la SNCF. En effet, seules 5 régions ont répondu, et pour 4 d'entre elles c'était pour se défaire du sujet au profit de la DDEEE. Pourtant, le croisement des chiffres officiels donnés par la SNCF (40 000 tonnes) et qui proviennent très certainement de la Direction des Achats, correspondent peu ou prou aux traverses sorties des voies dans le cadre des grands chantiers de renouvellement que la Vie du Rail dénomme les chantiers Suite Rapide. Le reste de la production de ces déchets dangereux, c'est à dire de l'ordre de 60% du total annuel, est dispersée par lesdits échelons locaux et régionaux.

La SNCF signale aussi qu'elle « *a utilisé dans le passé des traverses en bois usagées dans deux chaufferies pour la valorisation énergétique de*

*quantités assez limitées. Les contraintes réglementaires liées à la prévention des risques et des nuisances ont amené la SNCF à cesser cette activité. Le recours à une filière externe (cimenteries, chaufferies collectives) n'a pas été envisagé à ce jour. Le problème de logistique pour l'acheminement de ces bois usagés vers les lieux de valorisation représente une difficulté. En outre, l'opportunité économique ou technologique d'une telle opération n'a pas été démontrée ». Par ailleurs, la SNCF écrit : « ... Cela peut suggérer que seule leur valorisation énergétique, d'ailleurs assez faible, ou leur élimination pure et simple constitue un traitement adéquat... ».*

Ces affirmations sont contredites par le CTBA, qui, page 13 de son rapport, met en valeur le pouvoir calorifique important des bois créosotés du fait, notamment, de la présence de la créosote. Si la SNCF procédait à la combustion de ses traverses dans ses chaudières sans aucun broyage préalable, il n'est pas surprenant qu'elle ait obtenu des rendements déplorables auxquels se sont ajoutés des émissions toxiques de HAP dans l'atmosphère du fait d'une combustion à des températures insuffisamment élevées. Tirer de ces expériences malheureuses la conclusion que la valorisation énergétique ne présente qu'un faible intérêt procède d'un raccourci sans fondement, alors que Robin des Bois a obtenu, par ailleurs, des informations donnant un rendement de 4000KWH/Tonne, soit environ 15% supérieur à celui du bois non traité, sous réserve que la combustion se fasse à partir de traverses préparées au préalable. **Par ailleurs, de nombreux réseaux étrangers procèdent, depuis plusieurs années, à l'élimination par valorisation énergétique de leurs traverses usagées. Ce serait le cas en particulier de la Suisse comme l'indique le site Internet des CFF/SBB (<http://mct.sbb.ch/mct/fr/umwelt/umwelt-faq/umwelholzschwellen.htm>) où il est précisé que : « Les CFF ne vendent plus de traverses usagées en bois depuis le mois de juillet 2001. Celles-ci sont aujourd'hui éliminées de façon respectueuse de l'environnement, c'est-à-dire qu'elles sont incinérées dans une centrale à chaleur. »** En fait, les traverses suisses seraient exportées en Suède pour être incorporées après broyage dans un combustible de substitution et par conséquent faute d'installation de traitement sur son sol la gestion suisse des traverses de chemin de fer n'est pas encore exemplaire.

Dans des appels d'offres, la SNCF donne aussi des indications concernant la répartition des filières de valorisation/élimination, soit : « 75 % en valorisation (réemploi, cessions. 400 000 pièces) et 25 % en élimination (contrat-cadre d'élimination des déchets, 11 000 tonnes équivalent environ à 240 000 pièces, dont une partie des stocks historiques) ». La SNCF affirme plus avant dans son courrier que l'élimination concerne 170 000 traverses, qui selon les dires erronés du courrier de RFF, cité par la SNCF, représentent, **à tort**, 11 000 tonnes. Il est consternant de constater que la SNCF, dans le même courrier, affirme que les 11 000 tonnes éliminées correspondent à 240 000 traverses ! Rappelons que 240 000 traverses représentent 18 000 tonnes, 170 000 traverses représentent 13 000 tonnes et que 11 000 tonnes correspondent à 145 000 traverses !

De plus la répartition relative affichée, à savoir 75% en cession et 25% en élimination contredit les déclarations faites par la SNCF au CTBA, où ces valeurs deviennent 50% et 50% (page 45 du rapport). Enfin nous avons établi que le gisement de traverses déposées annuellement était de l'ordre de 100 000 tonnes. Si nous retenons, en le minorant, la valeur de 90 000 tonnes, et sur la base de la quantité traitée par SIDENERGIE en 2004 (page 53 du rapport du CTBA), **ce**

**n'est pas 50% des traverses qui sont éliminées, ni même 25%, mais plutôt 10%.** Après le constat de ces contorsions avec les chiffres qui s'ajoutent aux contorsions juridiques démontrées ci-avant, Robin des Bois ne peut que marquer sa **stupeur** devant un tel manque de rigueur de la part d'un Etablissement Public sous tutelle de l'Etat pour la gestion de **ses déchets dangereux**.

Toutefois, la SNCF semble prendre conscience de certaines de ses insuffisances, puisqu'elle informe Robin des Bois dans son courrier du 16 octobre 2006 que « *Dans le cadre du déploiement du management de l'environnement en cours à la SNCF, une procédure de contrôle spécifique à la valorisation et l'élimination des déchets, prend en compte la gestion des traverses en bois usagées Sur recommandation du MEDD, notre direction des achats envisage d'instaurer la production systématique d'un Bordereau de suivi des déchets (BSD) pour la vente.* » Mieux vaut tard que jamais, mais 5 années après le classement en tant que déchet dangereux, soit après la **dispersion**, sans aucune traçabilité de plus de **500 000 tonnes de déchets dangereux**, soit 40 000 tonnes de créosote! Le terme de BSD peut être compris comme une message subliminal de ce qu'il coûte à la SNCF de considérer ces traverses comme des déchets dangereux et d'afficher clairement le terme BSDD. Au delà de cette remarque, Robin des Bois s'interroge sur la rapidité avec lequel ce processus pourrait être mis en place et sur son exhaustivité.

En effet, la mise en application de la trop fameuse « Notice » citée ci-avant a pris 5 années. Quel délai sera alors nécessaire pour la remplacer par un BSDD pur et dur ? En outre, nous avons démontré de manière incontestable que la Direction des Achats de la SNCF ne pilotait qu'à peine la moitié des cessions de traverses usagées. Comment cette nouvelle procédure pourra t'elle être mise en œuvre avec rigueur par des échelons régionaux dont l'intérêt pour ces déchets dangereux se situe à la hauteur des réponses fournies aux questions de Robin des Bois ? Comment la SNCF, à l'échelon central, sera t'elle capable d'assurer une comparaison entre les quantités éliminées et les quantités déposées, quand elle a fait la preuve, pour ce seul périmètre central, de l'incohérence des chiffres qu'elle présente ? Enfin, comment la SNCF qui n'émet pas des BSDD pour les traverses confiées à SIDENERGIE, interlocuteur unique, trouverait tout à coup la possibilité de gérer cette procédure face à de multiples interlocuteurs ?

Quand la SNCF écrit qu'elle « *commercialise directement des traverses de bois en fin de vie, en y incluant, suivant le cas, les prestations de valorisation et d'élimination. La procédure interne prévoit outre la remise systématique de la notice de réemploi des poteaux et des traverses en bois traités, la signature par l'acheteur d'un bordereau indiquant les restrictions d'utilisation.* », il n'est pas inutile de rappeler que :l'article L.541-46 6° du code de l'environnement « *sanctionne le fait de remettre ou de faire remettre des déchets dangereux à tout autre qu'à l'exploitant d'une installation agréée. Les producteurs de déchets encourent alors une peine de deux ans d'emprisonnement et une amende de 75000 € s'ils remettent ces derniers à une société de collecte et de transport qui ne détient pas l'agrément requis.* »

Enfin la SNCF déclare qu'elle « *n'exporte pas de traverses bois usagées à l'étranger. Les ventes sont assurées en majeure partie au bénéfice d'industriels et de professionnels. Les éventuelles commercialisations hors frontières de traverses bois usagées ou recyclées se font sous la responsabilité de ces industriels.* » Ceci n'est pas conforme aux éléments présentés par le CTBA (page 45 du rapport) qui cite la

SNCF lorsqu'elle déclare que « 50% des traverses réformées, celles en meilleur état, sont vendues pour du réemploi à l'étranger en particulier en Afrique, ou encore pour être utilisées en aménagements extérieurs à des particuliers, à des architectes, à des municipalités ». En outre ceci confirme que la SNCF ne respecte pas les dispositions de la circulaire du 1<sup>er</sup> mars 2006 concernant la mise en œuvre du décret du 30 mai 2005 relatives aux responsabilités du producteur des déchets jusqu'à l'élimination finale.

## ii) La réunion Robin des Bois/SNCF du 27 octobre 2006

La SNCF avait promis d'inviter Robin des Bois à participer à une réunion d'information et d'échanges sur cette question des traverses en fin de vie. La SNCF s'était également engagée à inviter RFF à cette réunion. Celle-ci s'est tenue, au siège de la SNCF, le 27 octobre, en l'absence de RFF qui ne s'est pas déplacé.

La DDDDE de la SNCF, assisté de représentants de la Direction des Achats et de la Direction de l'Infrastructure a donc reçu Robin des Bois, le 27 octobre 2006.

### (1) La créosote

Concernant la créosote en tant que substance chimique fongicide et cancérigène Robin des Bois a interrogé ses interlocuteurs sur les différents types de créosote qu'elle utilise:

- A partir de quelle année les créosotes de pétrole ont elles cessé d'être utilisées?
- A partir de quelle année les créosotes de type A ont elles cessé d'être utilisées?
- A partir de quelle année les créosotes de type B ont elles cessé d'être utilisées?
- Depuis quand les créosotes de type C sont elles utilisées ?

La SNCF n'a pas été en mesure de répondre à ces questions, mais a, toutefois, promis de fournir les réponses ultérieurement ; elles ne nous sont pas parvenues.

En particulier, concernant les créosotes de type C, la SNCF indique que des tests sont toujours en cours pour déceler d'éventuels problèmes de toxicité. Robin des Bois s'étonne, alors, que la Suisse ait adopté ce type de créosote depuis dix années. Il serait surprenant que les tests de toxicité réalisés à cette occasion n'aient pas donné de résultats favorables. C'est alors que la SNCF revient sur sa première explication en indiquant qu'il ne s'agit pas tant d'un problème de toxicité mais plutôt d'une question relative aux conditions de travail. En effet l'odeur de ce type de créosotes serait beaucoup plus forte que celles utilisées actuellement, ce qui nécessite une concertation avec le personnel de l'EIV de Biars-Bretenoux. Celle-ci se déroule au sein du CHSCT de l'Etablissement.

Outre la Suisse, de nombreux autre réseaux européens utilisent déjà la créosote de type C, réputée pour sa moindre concentration en B[a]P et ses **émissions olfactives beaucoup plus modérées**, constat confirmé par les éléments produits par les Etablissements Corbat! (**annexe 3**). On ne peut donc pas manquer de s'étonner du prétexte de l'odeur invoqué par la SNCF !

## **(2) Durée de vie des traverses en bois imprégnées à la créosote**

Les durées de vie sont très dispersées et ont fait l'objet au cours de la réunion d'approches très approximatives, variables d'un interlocuteur à l'autre. Pour l'un, cette durée de vie s'établirait entre 25 et 30 ans, un autre surenchérit pour avancer une durée de vie comprise entre 25 et 40 ans, ce que le troisième place pour sa part entre 25 et 50 ans, enfin, pour conclure, le quatrième avance qu'actuellement des traverses « d'avant la guerre » sont encore déposées des voies ! **Robin des Bois n'a pas poussé l'avantage plus loin en demandant ironiquement de quelle « guerre » s'agissait-il.**

Pour sortir de cette confusion, la SNCF expose alors que la durée de vie dépend de beaucoup de facteurs, comme de l'intensité des circulations, l'essence de bois utilisée, les systèmes d'attaches....

Robin des Bois fait alors remarquer qu'il est très probable que les traverses actuellement déposées ont été imprégnées avec des créosotes de type A voire de pétrole.

## **(3) Quantité annuelle de traverses déposées**

Robin des Bois expose les différentes approches mentionnées ci-avant et permettant d'approcher les quantités annuelles de traverses bois déposées. Toutes ces estimations sont en écart total avec ce qu'avance la SNCF dans le rapport du CTBA soit 40 000t/an :

Les données exposées par Robin des Bois concernant le patrimoine ne sont pas contestées par la SNCF, par contre les données de Robin des Bois concernant le gisement annuel collecté sont, elles, mises en cause. La SNCF conteste, en effet, les chiffres avancés par le CTBA qui, selon elle, utilise des données peu fiables. La SNCF considère que la position de l'ADEME est ambiguë dans la mesure où elle ne propose pas d'aider financièrement la SNCF, tout en évaluant le stock de traverses déposées à 140 000 tonnes.

A propos des chiffres provenant de Sociétés comme ANCOR ou THERMYA, la SNCF explique que pour justifier leurs demandes de subventions auprès de l'ADEME, ces sociétés s'efforcent de majorer les quantités à éliminer dans leurs études.

La SNCF explique que, dans les traverses déposées, il y a des traverses en béton qui diminuent d'autant le nombre de traverses en bois retirées des voies. Selon la SNCF, le nombre de traverses en béton déposées devrait correspondre à 50% de la totalité des traverses retirées des voies. En 2004 il y aurait eu un nombre important de traverses en béton déposées mais la SNCF n'est pas en mesure d'en préciser combien.

Pour les années 2004 et 2005, la SNCF indique qu'ont été renouvelées, respectivement, 386,362 km et 341,495 km de voie, soit, à raison de 1666 traverses au km, 643 679 et 568 931 traverses retirées des voies. Robin des Bois note que si toutes ces traverses étaient en bois, elles représenteraient un tonnage respectivement de 48 276t et 42 669t, ce qui, à partir des 40 000t avancées par la SNCF, représenterait un pourcentage de traverses en béton, respectivement, de 21% et 6,7%. On est donc bien éloigné du fort impact croissant des traverses en béton déposées tel que le décrit la SNCF.



Aux chiffres correspondant aux traverses retirées des voies renouvelées, la SNCF déclare qu'il convient d'ajouter celles qui sont substituées quotidiennement. Selon la SNCF, elles représentent une quantité « infime » et sont directement acheminées vers le centre d'élimination (en l'occurrence SIDENERGIE). Rappelons que SIDENERGIE a traité en 2004, 120 000 traverses, alors que le périmètre que la SNCF qualifie de quantité « infime » représente 500 000 traverses (audit EPFL). Enfin, la SNCF signale l'existence d'un stock dit « historique » de 20 000t, sans toutefois donner de précisions sur sa dispersion géographique ni sur l'âge de ce stock.

**Robin des Bois déclare qu'il examinera et analysera toutes ces données et reviendra vers la SNCF pour des compléments éventuels.**

#### **(4) Exportation de traverses usagées**

Robin des Bois signale que la SNCF a déclaré au CTBA (page 45 du rapport) que 50% des traverses sont éliminées et 50% sont vendues pour une réutilisation. Cette répartition n'est pas cohérente avec les éléments contenus dans la récente lettre que Robin des Bois vient de recevoir de la SNCF où il est question d'un taux d'élimination de 25%. De plus le CTBA note que sur les 50% vendues, la SNCF déclare qu'une partie est vendue à l'étranger, notamment en Afrique. La SNCF conteste ces dires et déclare qu'elle n'a jamais vendu de traverses usagées à l'étranger. Par contre elle sait que, par exemple, certaines sont vendues en Espagne par des intermédiaires, mais ignore les circuits mis en place.

#### **(5) Capacité calorifique**

Robin des Bois signale que le CTBA, page 13 de son rapport, met en avant le pouvoir calorifique important des bois créosotés du fait de la présence de la créosote. Dans son courrier du 16 octobre 2006, la SNCF écrit : « ... *Cela peut suggérer que seule leur valorisation énergétique, d'ailleurs assez faible, ou leur élimination pure et simple constitue un traitement adéquat...* ». Interrogés sur cette affirmation qui contredit la position exposée par le CTBA, les représentants de la SNCF disent qu'ils ne disposent pas d'études précises mais ont fait ce constat à partir de l'utilisation de chaudières, abandonnées depuis. Robin des Bois qui dispose d'éléments plus précis sur le sujet confirme les dires du CTBA et avance un rendement de 4000KWH/Tonne, soit environ 15% supérieur à celui du bois non traité, sous réserve que la combustion se fasse à partir de traverses préparées au préalable, comme, par exemple, la transformation en copeaux.

#### **(6) Aspects réglementaires**

Robin des Bois reprend la position exposée par le CTBA (page 13 de son rapport) que « *les bois créosotés ne peuvent être utilisés qu'à des fins industrielles et professionnelles* », ce qui exclut naturellement la vente aux particuliers. La SNCF affirme qu'elle ne vend pas aux particuliers. Ceci est contredit, au moins en ce qui concerne les détenteurs finaux, par le CTBA (page 33 de son rapport) : « *la multiplicité des détenteurs finaux, touchant à la fois le particulier, les collectivités territoriales, les entreprises, le bâtiment* ».

La SNCF répond, alors, qu'elle vend à des professionnels mais ne se considère pas comme responsable de ce qu'ils en font.

**Robin des Bois cite à l'occasion les éléments recueillis via Internet :**

- BIBACOM : bel air – 56460 LIZIO (**annexe 23**)

- <http://www.1000traverses.com>: (BIBACOM)
- Qualité z : premier prix. Extrémités parfois fendues. Produit économique et idéal pour les applications de chantier, constructions de clôtures.
- Qualité C : bonne qualité. Produit idéal pour la construction de clôtures de longue durée, les bordures, les parterres.
- Qualité B : Top qualité. Pour l'aménagement des jardins, marches, la décoration, les bordures et les clôtures.

Un courrier leur a été envoyé pour connaître leur source d'approvisionnement, la quantité annuelle d'acquisition et de vente, le mode de transport utilisé pour l'acheminement de ces produits. Robin des Bois n'a pas reçu de réponse à ce courrier

- BENOIT FUCHS SARL : 15 quai Maroc – 68330 HUNINGUE (**annexe 24**)

Un courrier leur a été envoyé pour connaître leur source d'approvisionnement, la quantité annuelle d'acquisition et de vente, le mode de transport utilisé pour l'acheminement de ces produits. Robin des Bois n'a pas reçu de réponse à ce courrier

- VALMETAL

Un courrier leur a été envoyé pour connaître leur source d'approvisionnement, la quantité annuelle d'acquisition et de vente, le mode de transport utilisé pour l'acheminement de ces produits. Robin des Bois n'a pas reçu de réponse à ce courrier

Joint au téléphone, ils confirment qu'ils achètent des traverses à la SNCF avant de les revendre notamment à des particuliers, sous réserve que la quantité demandée soit suffisante. Suite à notre demande, ils nous ont fait une proposition pour un lot de traverses. Questionnés sur l'existence d'un BSDD, ils ont répondu que cela n'était pas nécessaire, sauf de considérer que nous achetions ces traverses pour les mettre à la « poubelle »(sic)!

Les échanges de mails correspondant ont été lus en séance (**annexe 25**).

- Ebay

Vente aux enchères de traverses de chemin de fer (20) à 100 euros (entre le 19 et le 26 janvier 2006) (**annexe 26**).

- Site Internet : <http://a-vendre.vivastreet.fr/a-vendre/recherche-traverses-chemin-fer>

Annnonce de particulier : Recherche traverses de chemin de fer. Si intéressé me contacter au 06 16 59 12 . Cette annonce, en provenance de Marseille a été imprimée le 22/08/06.

Autre annonce de particulier : « Bonjour, je recherche des traverses de chemin de fer pour mon jardin. Petite possibilité de venir les chercher, mais je reste dans les alentours de 78, 95, 27. Je suis aux alentours de Poissy. Merci de me contacter au 06 33 62 78 97 pour me faire une proposition. ». Cette annonce a été imprimée le 22/08/06.

Autre annonce, en provenance de: « Recherche traverses SNCF bon état pour aménagement extérieur. » Cette annonce, en provenance de Strasbourg, a été imprimée le 22/08/06.

Autre annonce d'une société polonaise spécialisée dans la vente de traverses de chemin de fer usagées en chêne. Prix CIF pour la France : 11,89€, 380 traverses par camion. Cette annonce, en provenance de Varsovie, a été imprimée le 22/08/06. (**annexe 27**)

**LE CRITERE DE DECHET EST-IL COMPATIBLE AVEC LE COMMERCE ? :**

la SNCF refuse de considérer que les traverses déposées constituent des déchets, mais revendique le statut de produit dans la mesure où elles sont revendues. Robin des Bois fait remarquer que le fait de suivre la SNCF dans cette logique conduira quoiqu'il arrive à aboutir sur un déchet dangereux. Dans cette perspective où se situe l'implication et la responsabilité de la SNCF ?

La SNCF répond que les traverses ne sont quand même pas des déchets radioactifs. Certes, répond Robin des Bois (quoique certaines gares de transit de déchets radioactifs dans la Manche et dans l'Aube ont des traverses radioactives !), mais elles contiennent des produits toxiques ce qui conduit à les considérer comme déchets dès que le détenteur s'en défait (Directive n° 75/442/CEE du 15 juillet 1975), et comme des déchets dangereux (Décret n° 2002-540 du 18 avril 2002).

La SNCF insiste sur le bilan écologique peu satisfaisant de la démarche qui consiste à envoyer les traverses sur un point de traitement central, ce qui n'optimise pas les dépenses d'énergie liées au transport des déchets. La SNCF indique que l'ADEME ne l'a pas appuyée dans ce sens. En ce qui concerne la position de l'ADEME telle qu'elle est présentée par la SNCF, Robin des Bois note qu'elle n'est pas cohérente avec l'appui au projet industriel de SIDENERGIE dans le cadre de PRELUDE (Programme Régional de Lutte contre l'effet de serre et pour le Développement durable), mis en place par l'ADEME. En effet, SIDENERGIE est le seul éliminateur auquel la SNCF confie des traverses en fin de vie. De ce fait, il lui est difficile d'échapper à la qualification d'installation de « traitement central », schéma dans lequel la SNCF s'est inscrit sans tenir compte des réserves qu'elle vient de formuler.

Robin des Bois note également que les chemins de fer européens comme la Suisse, l'Italie ou la Suède éliminent leurs traverses par valorisation énergétique.

A ceci la SNCF rétorque que BIBACOM commercialise des traverses venant d'Allemagne. Robin des Bois réplique que dans ces conditions ils sont hors la loi (importation de déchets dangereux).

La SNCF promet d'envoyer un mail pour décrire la situation déplorable qu'elle dit prévaloir en Suisse. (Nous ne l'avons pas reçu).

La SNCF tient la valorisation énergétique comme grevée de coûts logistiques élevés (manutention, transport, broyage...) (Note de Robin des Bois, seul le broyage peut être discriminant car les coûts de manutention et de transport sont communs à toutes les filières). Enfin, la SNCF explique que le développement durable ne peut ignorer les réalités économiques et ne justifie pas l'élimination de produits pouvant être réutilisés.

La SNCF propose que soit retenu un procédé reposant sur l'élimination dans la traverse de la partie imprégnée pour en récupérer le cœur. Robin des Bois avance que l'étude de faisabilité de ce procédé ne sera pas gratuite car l'estimation du volume éventuellement récupérable par traverse sera très variable. De toute manière, ceci ramènera toujours à un problème de traitement, celui des déchets résultant de l'élimination. Le bilan économique risque donc de ne pas être encourageant, mais qui sait, c'est à la SNCF de pousser cette idée.

### **(7) RFF/SNCF**

Le CTBA (page 34 du rapport) fait mention de la position de la SNCF, qui considère que RFF, propriétaire des traverses réformées, rémunère la SNCF pour l'entretien des voies. Dans ce cadre, la SNCF souligne qu'aucun « budget suffisant » n'a été alloué spécifiquement pour la charge d'élimination des traverses. **Cette affirmation sous entend donc qu'une quantité importante de traverses ne sont pas éliminées annuellement par faute de moyens financiers et que cette situation induit une dissémination très discutable de déchets dangereux sur l'ensemble du territoire !**

Ceci illustre clairement les conflits financiers qui existent entre les deux Etablissements Publics installés dans les missions que leur a confiées la loi 97-135, comme indiqué plus haut. Il est par contre difficile d'admettre que l'Etat qui exerce la tutelle sur ces deux Etablissements Publics n'intervienne pas directement et fermement dans un domaine aussi important que celui de la gestion de ces **déchets dangereux**.

Robin des Bois demande à la SNCF qui est le responsable, et la réponse invariable de la SNCF est « RFF est propriétaire ». Pour préciser alors la question, Robin des Bois demande, à plusieurs reprises qui est le producteur des déchets (au sens, en particulier de la circulaire du 1<sup>er</sup> mars 2006) et n'a jamais obtenu de réponse.

### **(8) Notice SNCF/EDF/FRANCE TELECOM**

La mise au point de cette notice (« Notice de réemploi des poteaux et des traverses en bois traités » (**annexe 28**) avec EDF et FRANCE TELECOM a commencé il y a cinq ans. Robin des Bois souligne que sur la page de garde RFF ne figure pas et que les seuls logos mentionnés sont ceux de FRANCE TELECOM, EDF et SNCF. Ce point apporterait donc une réponse implicite à la question de savoir qui est le producteur des déchets que constituent les traverses usagées.

La SNCF annonce que finalement les deux logos RFF et SNCF figureront sur la notice.

En ce qui concerne cette notice, la SNCF précise qu'elle n'a pas eu de validation écrite du MEDD, mais une approbation orale. Cette notice est remise depuis quelques semaines **seulement** à chaque vente de traverses.

### **(9) Solutions**

Robin des Bois considère que vouloir commercialiser les traverses débouche, comme le CTBA le mentionne justement, sur un risque dangereux de dispersion (page 44 du rapport). Une alternative consisterait à mettre en place un écoorganisme (cf. piles, pneus, DEEE,...), associé à une campagne de sensibilisation.

Robin des Bois propose, pour répondre au souci du Développement Durable, maintes fois affirmé par la SNCF, d'abandonner le transport des traverses déposées en camion et de privilégier le transport ferroviaire pour un acheminement vers un ou plusieurs centres de traitement, ce qui garantirait, alors, une bonne traçabilité.

La SNCF informe Robin des Bois que le projet d'éco-organisme soutenu par l'ADEME et le CTBA a fait l'objet d'une réunion le 21 septembre 2006 qui a tourné court faute d'accord entre les acteurs de la filière.

La SNCF souligne que le MEDD reconnaît l'engagement de la SNCF dans la gestion des traverses en fin de vie même si « la traçabilité s'exerce jusqu'à un certain niveau ».

Robin des Bois réplique que les dangers de la dispersion occasionnée par la vente amènent naturellement à privilégier les traitements par élimination. Parmi ceux-ci devront être retenus les traitements associés à une valorisation énergétique. Compte tenu du fait que ces solutions permettent d'économiser les sources d'énergie fossile, un bilan énergétique devra accompagner le choix des candidats (au crédit, la quantité d'énergie produite, au débit celle consommée par le transport, ce qui devrait implicitement favoriser le mode ferroviaire).

**Pour la SNCF, le législateur doit imposer le traitement par élimination et la SNCF suivra. Robin des Bois peut demander l'avis de RFF qui serait d'accord. Par contre, le MEDD semblerait favorable à la vente pour réutilisation.**

- Robin des Bois note que la généralisation du traitement contribuerait à faire baisser les coûts (page 63 du rapport du CTBA). Il précise que SIDENERGIE propose des coûts de traitement certes intéressants mais au moyen d'une pratique qui peut être contestée et qui se traduit selon les conditions météorologiques, selon la qualité des traverses créosotées traitées et selon le régime de l'installation de pyrolyse par des pollutions et des nuisances à impact environnemental et sans doute sanitaire, dans la vallée de la Cère. En outre, cette exploitation ne respecte pas les limitations de l'arrêté du 2 juin 2003. En effet, ce texte interdit de mettre les traverses sur le marché de l'occasion pour « *la confection ou le retraitement d'emballages pouvant entrer en contact avec des produits bruts intermédiaires et/ou finis destinés à l'alimentation humaine et/ou*

*animale, ainsi que pour la confection de matériels susceptibles de contaminer lesdits produits* ». Certes, le procédé de SIDENERGIE a obtenu un avis favorable du CSHPF le 14 septembre 1999, mais avec de strictes réserves dont le respect ne paraît pas facile à atteindre, dans le cadre d'un processus industriel.

### iii) Synthèse

Que ce soit à travers ses courriers ou au cours de la réunion, la SNCF n'a pas pu masquer ses faiblesses et ses contradictions dans la gestion d'un gisement aussi important en tonnage de déchets dangereux que constituent les traverses en bois usagées. Les principaux points relevés sont :

- 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 la gestion de 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**

Par ailleurs, quatre mois après la tenue de cette réunion, la SNCF n'avait pas adressé à Robin des Bois les informations promises au cours de celle-ci. Elle n'a pas fait part, non plus, de ses observations sur les notes de séance que lui avait adressées Robin de Bois, malgré deux relances. Elle n'a pas répondu non plus à deux séries de questions complémentaires, la première concernant les traverses en béton, la seconde concernant SIDENERGIE. Cette **inertie**, est une preuve supplémentaire que ce dossier n'est pas vraiment **piloté** par la SNCF.

En conclusion de cette rencontre, la SNCF prétend vouloir se conformer à la réglementation mais explique que les contraintes budgétaires constituent un frein à son application. Robin des Bois constate donc, qu'en l'état, la France ne se donne pas les moyens de s'aligner, en matière de gestion des traverses usagées, sur des réseaux européens comme la Suisse qui interdit tout réemploi des traverses créosotées. En fait, la Suisse ne dispose pas sur son sol de capacités pour traiter thermiquement ces traverses usagées. Elle les expédie en Suède, dans une unité de valorisation énergétique. Ces transferts internationaux de déchets dangereux devraient donc être accompagnés de Bordereau de Suivi de Déchets Dangereux et respecter la réglementation communautaire.

A titre indicatif, l'enjeu d'un traitement propre conforme et définitif de ces déchets dangereux représenterait, dans les hypothèses de référence qualifiées d'initiales par l'EPFL, un budget annuel de l'ordre de 10 M€ à rapporter aux quelques 2500 M€ du budget de la maintenance annuelle (soit 0,4%!)

### b) RFF

Les douze Directeurs Régionaux et la Direction Générale de RFF ont été saisis, en juillet 2006 par Robin des Bois des questions soulevées par les traverses en bois en

fin de vie. La Direction Générale a été relancée en août. Sur les douze directeurs régionaux contactés, deux seulement ont répondu à Robin des Bois. Leur courrier, qui comme leurs homologues de la SNCF, renvoyait à leur Direction Générale, traduisait un tel désintérêt vis à vis de la question posée qu'on a peine à imaginer le niveau d'implication de ceux qui n'ont pas répondu ! Les courriers de RFF sont joints en **annexe 29**.

Le Directeur Général Adjoint de RFF a adressé sa réponse par lettre datée du 26 septembre 2006. RFF signale que « *Lors des opérations de renouvellement de lignes équipées de traverses bois, les traverses en meilleur état sont conservées pour constituer une réserve d'intervention sur des lignes encore équipées de traverses en bois.* ». Cette réutilisation ne confère, certes pas à ces traverses déposées la qualification de déchets comme établi plus haut dans l'analyse juridique, mais, destinées à remplacer des traverses en bois dans un état beaucoup plus dégradés, mais elles gênent « ipso facto » autant de déchets dangereux. Le temps qui s'écoule entre ces deux opérations (celle du renouvellement et celle de la deuxième dépose) ne doit pas être très élevé compte tenu des difficultés rencontrées pour financer le remplacement de traverses sur les voies les moins circulées (voir l'audit de l'EPFL et les ralentissements qui fleurissent sur le réseau).

En précisant que « *les autres sont cédées selon deux dispositifs* » (**Nota** : « *les autres* », c'est à dire celles qui, parmi les traverses déposées lors des opérations de renouvellement, ne sont pas réutilisées), **RFF procède à une restriction de périmètre aux seuls travaux de renouvellement, ce qui traduit que les traverses déposées au cours des travaux d'entretien ne semblent pas avoir plus d'importance pour RFF que pour la SNCF.** Rappelons cependant que cela concerne annuellement plusieurs centaines de milliers d'unités !

Concernant les quantités, RFF indique que la cession de ces traverses se fait principalement à des professionnels grossistes (400 000 unités en 2005) et pour une petite partie (de l'ordre de 5%) à des tiers (agriculteurs, paysagistes, particuliers), **ce qui, même avec ce faible pourcentage, est contraire à la législation.** Ceci donne une quantité totale cédée de 420 000 unités. A celles-ci, il convient d'ajouter les 170 000 traverses déclarées éliminées, pour obtenir le nombre total de traverses usagées cédées, soit 570 000 unités qui représentent 43 000 tonnes. Nous sommes bien loin des 100 000 tonnes estimés plus haut. **Il est clair que RFF, qui semble ne disposer que des chiffres que lui fournit la SNCF, ne peut prétendre à plus d'exhaustivité et de cohérence que cette dernière.**

RFF écrit que la vente directe aux **particuliers** a tendance à décroître. En indiquant explicitement qu'une partie des traverses cédées l'est directement à des particuliers, RFF s'inscrit donc en faux contre l'affirmation de la SNCF qui déclare ne pas vendre aux particuliers (Direction des Achats). En fait RFF, tant au plan central qu'au niveau de ses Directeurs Régionaux, dont nous avons pu mesurer tout l'intérêt qu'ils portaient à la production annuelle de plusieurs dizaine de milliers de tonnes de déchets dangereux dont RFF est, malgré tout, le propriétaire, ne dispose d'aucune information fiable sur les transactions qui sont conclues par les responsables locaux et régionaux de la SNCF et c'est, incontestablement, à ce niveau que la cession directe à des particuliers se fait principalement. L'affirmation de RFF concernant les particuliers ignore également si les « professionnels » ne comptent pas des particuliers comme clients. Devant un tel flou sur la réalité de la quantité de traverses usagées qui finissent entre les mains de particuliers, il est osé de la part de RFF de prétendre que la vente au profit de particuliers décroît.

RFF souligne également une pratique vertueuse par laquelle l'acquéreur s'engage par ailleurs à restituer à la SNCF les traverses non réutilisables pour que celle-ci procède à leur élimination. Pour autant qu'elle soit vertueuse, cette pratique n'en demeure pas moins très théorique, car la SNCF, qui, compte tenu de sa gestion contestable de la question, n'aurait pas manqué de signaler ce point tout à son avantage, ne l'a pas mentionné. On pourrait se demander aussi, en l'absence de BSDD, comment pourrait elle rendre compte des quantités concernées par ce retour.

RFF insiste dans sa réponse sur la notice (**annexe 28**) intitulée "*Notice de réemploi des poteaux et des traverses en bois traités*" commune à EDF, France Télécom et SNCF/RFF. RFF souligne les points qui figurent dans cette notice : «

- *les objectifs de la démarche, en particulier celui d'apporter une contribution au développement durable,*
- *les traitements et produits dangereux concernés,*
- *les conditions de réemploi et les interdictions,*
- *les règles d'élimination et de traçabilité,*
- *les obligations légales et exigences réglementaires,*
- *avec en annexe, un bordereau d'engagement du ré-utilisateur à respecter les conditions de réutilisation. »*

Il est difficile de comprendre pourquoi il a fallu 5 années pour produire cette notice et commencer à la mettre en pratique, il y a seulement quelques semaines, alors qu'une réglementation précise existe déjà pour les traverses usagées, celles qui concernent les **déchets dangereux**. La procédure, BSDD, avec le circuit des différents volets, les registres, tout est pourtant parfaitement clair.

En outre, cette notice est un monument d'hypocrisie. A aucun moment, en effet, il n'est indiqué à l'acheteur qu'il devient propriétaire d'un déchet dangereux, mais en même temps le caractère très toxique des substances ayant servi à imprégner ces bois, en particulier la créosote, est évoqué. Les rédacteurs de la notice et probablement le MEDD qui a parrainé cette démarche, ont omis que c'est bien le fait de contenir ces substances dangereuses qui amènent, en particulier à classer, les traverses usagées, comme déchets dangereux. Il est difficile d'imaginer que les rédacteurs de cette notice, qui ont débuté leurs travaux pour son élaboration en 2001, les aient poursuivis pendant 5 années sans avoir été avertis entre-temps de la parution du décret n° 2002-540 du 18 avril 2002, classant ces traverses comme **déchets dangereux**.

L'autre hypocrisie que recèle ce texte revient à supposer comme acquis que l'acquéreur sera le dernier utilisateur de ces traverses usagées (page 5 de la notice). L'acquéreur « *s'engage à respecter les conditions de réutilisation et d'élimination* » et le fait de ne pas lui avoir demandé de s'engager à adopter une procédure analogue, en cas de cession à un nouvel acquéreur, pourrait apporter l'assurance que toute nouvelle cession est interdite. Malheureusement cette interdiction n'est pas explicite et on comprend facilement que la SNCF n'ait pas voulu se priver de la clientèle des « grossistes » dont la **revente** est la raison d'être. Cette notice est aussi détestable sur la forme que sur le fond. En effet comment peut-on comprendre que le labeur « *acharné* » pendant cinq années de hauts dirigeants de quatre entreprises sous tutelle de l'Etat, aidés de hauts fonctionnaires du Ministère aient pu se tromper d'une année sur la parution de l'arrêté du 2 juin 2003 (et non 2004, comme indiqué page 4 de la notice). Qu'ils aient laissé passer de stupides « copier-coller » comme, dans le bordereau d'engagement, la répétition



du même paragraphe : « *Dans toute application dans laquelle le bois traité risque d'entrer en contact avec des produits bruts intermédiaires ou finis destinés à l'alimentation humaine ou animale* », ou bien aient omis de retirer la mention « Numéro de référence du registre France Télécom de cession de poteaux », sur ce bordereau, pourtant censé s'appliquer indifféremment aux déchets dangereux des trois entreprises.

Tout ce travail approximatif et bâclé révèle bien ce que RFF appelle « les objectifs de la démarche », à savoir trouver un **habillage grossier** pour contourner la législation et poursuivre ainsi le commerce et la dispersion de ces **déchets dangereux**, au mépris naturellement de l'environnement et de la santé. Ceci ne permet nullement aux acteurs impliqués d'échapper aux lourdes conséquences pénales encourues par le non respect de la législation en vigueur (responsabilité du producteur de déchets jusqu'à l'élimination finale).

Concernant l'achat d'une prestation d'élimination des traverses, RFF décrit le procédé utilisé par SIDENERGIE. Nous reprendrons, plus loin, dans un exposé particulier la connaissance qu'a Robin des Bois de l'activité de SIDENERGIE, mais il ne faut pas dissimuler ce que peut avoir de savoureux de lire, sous la plume du Directeur Général Adjoint d'un Etablissement Public, sous tutelle de l'Etat, qu'un autre Etablissement Public, également sous tutelle de l'Etat, se permet de bafouer la réglementation sur les déchets dangereux en demandant à un tiers d'émettre à sa place les BSDD relatifs aux **déchets dangereux** qu'il lui confie.

En outre, sur la quantité de traverses données à éliminer, il faut noter que RFF reproduit la même incohérence que la SNCF entre le nombre de traverses et le tonnage correspondant. Manifestement, RFF, pourtant le propriétaire, ne se donne pas les moyens de contrôler les éléments que lui adresse la SNCF. Même un simple calcul de cohérence, à partir du poids unitaire d'une traverse semble être hors de sa portée !

Enfin, en affirmant que dans le cadre du plan de rénovation annoncé à la suite des conclusions des auditeurs suisses il n'est pas prévu une augmentation supérieure à 20% du volume annuel de traverses bois déposées, RFF ne semble pas avoir vraiment analysé ces conclusions, puisque l'analyse développée plus haut fait état, sur la décennie 2006-2015 d'une augmentation de 110% des moyens à attribuer au renouvellement de la voie. Ceci ne prend pas en compte en outre les déposes de traverses en bois qui interviendront dans la réduction du nombre des voies de service et de voies de gare. RFF ne semble pas avoir également bien analysé le Dossier de Presse du Ministère, qui, quoique très frileux sur la première partie de la décennie, prévoit, quand même (page 12), pour le renouvellement des voies, le passage de 420km par an en 2005 à 650km par an en 2010, soit **55% d'augmentation !**

### c) Le MEDD

Robin des Bois a eu un entretien téléphonique, en avril 2006, avec la Sous Direction des produits et des déchets au Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. L'interlocutrice semblait avoir une bonne connaissance du dossier des traverses usagées. Pour confirmer cet entretien, Robin des Bois lui a adressé un courrier en août 2006, en l'interrogeant, notamment, sur la vision que le Ministère avait sur l'identité du producteur des déchets (RFF ou SNCF). Sans réponse à ce courrier, Robin des Bois fit une relance téléphonique et apprit à cette occasion que cette personne avait quitté le service et n'avait pas encore été remplacée. De multiples

appels téléphoniques auprès d'interlocuteurs qui, manifestement, n'étaient pas très au fait du problème, ont débouché sur une réunion tenue au Ministère, le 10 novembre 2006.

Cette réunion fut décevante, tant les participants du Ministère paraissaient redécouvrir le problème posé par Robin des Bois. Ils ont déclaré être étonnés du flou « artistique » des chiffres de la SNCF et de l'étendue de la dispersion de ces déchets dangereux.

Mais ils sont enclins à se décharger sur d'autres services du même Etat, comme la Direction Générale de la Santé ou la DGCCRF. Ils ont également déclaré que leur Direction, peu habituée à de tels tonnages de déchets dangereux, encouragerait plutôt la réutilisation. On peut noter le paradoxe qui consiste à considérer que plus la quantité de déchets dangereux est importante, plus il devient indispensable de la disperser et de la banaliser ! On aurait pu espérer obtenir de ces responsables une position plus ferme et plus conforme à la lutte contre les risques encourus, compte tenu justement de ces tonnages importants.

Quelques jours auparavant, le 7 novembre 2007, le Directeur de la Prévention des Pollutions et des Risques avait écrit à Robin des Bois pour apporter des précisions sur les questions soulevées par les traverses de chemin de fer traitées à la créosote en fin de vie. Malheureusement, Robin des Bois n'avait pas reçu ce courrier à la date de la réunion. Il n'a pas pu être évoqué.

Cette réponse qui figure en **annexe 30**, mérite, toutefois, quelques observations. Tout d'abord, ce courrier confirme bien que « *les traverses de chemin de fer traitées à la créosote sont des **déchets dangereux** lorsqu'ils sont destinés à l'abandon par leur détenteur* ». Le MEDD rappelle, à juste titre, qu'il appartient au producteur de ces déchets de veiller à leur élimination sans impact sur l'environnement et la santé et qu'à cette fin il est tenu d'émettre un BSDD qui accompagne ceux-ci lorsqu'il les remet à un tiers.

Robin des Bois ne peut que se féliciter de ce rappel à l'ordre du Ministère et souhaite en conséquence qu'il fasse injonction aux deux Etablissements Publics concernés (RFF et SNCF) de respecter ces obligations légales.

Malheureusement, ces bonnes intentions manifestées au début de la lettre du 7 novembre 2007, se perdent, dans le paragraphe suivant dans des considérations hasardeuses liées à la mise en place de la tristement célèbre « Notice », dont Robin des Bois a décrit les incohérences ci-avant. Cette « Notice » semble avoir été mise au point afin de permettre à la SNCF de s'accommoder des procédures légales ou de les interpréter.

Par ailleurs, lorsque le MEDD souligne que « *l'acquéreur s'engage à remettre à la SNCF les traverses lorsqu'elles seront arrivées en fin de vie, afin d'en assurer le regroupement avant élimination* », il prouve qu'il n'a pas vraiment lu « *le bordereau d'engagement lié au réemploi des bois traités* » qui figure à la fin de la Notice. En effet, cet engagement ne figure pas dans ledit bordereau, censé reprendre toutes les obligations de l'acquéreur.

Questionné par Robin des Bois sur le partage de responsabilité, le MEDD conclut que, selon les informations dont il dispose, il faut considérer que le producteur des déchets est RFF. Il déclare, pour appuyer son interprétation, que « *la SNCF a cédé à RFF la propriété et la maintenance des voies ferrées* ». Il n'est pas exact tout d'abord d'écrire que la SNCF a cédé cette propriété à RFF, mais c'est plutôt l'Etat qui a

attribué à RFF la propriété du réseau par la loi 97-135 du 13 février 1997. Il est encore moins exact d'écrire que la SNCF a cédé à RFF la maintenance de son réseau, puisque RFF a délégué cette maintenance à la SNCF.

Par ailleurs, lorsque le MEDD écrit que le producteur des déchets a mis en place un dispositif particulier, il ne peut s'agir que de la Notice établie avec EDF et France Télécom, or le logo de RFF n'apparaît pas sur la page de garde à l'inverse de celui de la SNCF. De plus, en écrivant que l'acquéreur s'engageait à remettre à la **SNCF** ses traverses arrivées en fin de vie, le MEDD identifiait, de fait, celui qui avait la responsabilité de leur gestion jusqu'à l'élimination finale, en d'autres termes il désignait la SNCF comme le producteur des déchets.

Le caractère totalement subliminal de cette désignation est incontestable puisque le bordereau que doit signer l'acquéreur ne fait en aucun cas mention d'un engagement de cette nature. C'est donc, naturellement, que le MEDD a désigné implicitement la SNCF comme étant le producteur des déchets.

Ceci n'a rien de surprenant, car dans les faits la SNCF se comporte réellement comme le producteur des déchets en organisant la vente à tous les échelons de son organisation. Aucun dirigeant de RFF ne semble concerné par cette gestion. Si, toutefois, les Autorités considèrent que RFF est le producteur des déchets, il importe que l'Etat dont il dépend le lui fasse clairement savoir en exigeant qu'il applique rigoureusement les procédures en vigueur. Il importe également que l'Etat fasse savoir à la SNCF qu'elle doit cesser les pratiques condamnables qu'elle encourage ou laisse faire en son sein.

#### d) Les DRIRE

Robin des Bois a voulu également apprécier l'implication des services décentralisés de l'Etat pour faire respecter les règles à appliquer dans la gestion des traverses usagées. Dans cet esprit, Robin des Bois a écrit en juillet 2006 aux 21 Directions régionales de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement. L'implication des Services décentralisés de l'Etat est du même ordre que celles de leurs homologues de RFF ou de la SNCF, puisque Robin des Bois n'a reçu que trois réponses.

Parmi celles-ci la DRIRE de Bourgogne fournit un exposé détaillé de la situation des deux sites pollués de son territoire. Par contre, la question des traverses en fin de vie ne semble pas concerner cette Direction qui déclare ne disposer d'aucun élément et invite Robin des Bois à se rapprocher de RFF.

La DRIRE de Lorraine informe de la présence d'une installation autorisée à éliminer des traverses par co-incinération, sous réserve de mesures des taux de HAP à l'émission. Il s'agit de la société EGGGER, citée dans le rapport du CTBA. Par contre la DRIRE de Lorraine n'a pas d'informations sur la cession de traverses usagées, mais elle est informée que EGGGER incinère des traverses **importées**.

La DRIRE de Champagne Ardennes, quant à elle, selon un procédé déjà rencontré à RFF et à la SNCF, se décharge sur le MEDD. Les quelques réponses des DRIRE figurent en **annexe 31**.

## e) La Direction Générale des Douanes

Le rapport du CTBA (page 45) indique qu'une part importante des traverses réformées sont vendues pour réemploi à l'étranger en particulier en Afrique. La SNCF qui s'est défendue, vigoureusement, lors de la réunion du 27 octobre, d'exporter des traverses usagées, a, par contre, concédé que les « grossistes » qui lui achetaient ces traverses pouvaient les exporter. Officieusement, elle détenait l'information que certaines d'entre elles étaient vendues en Espagne. En outre, au cours de la même réunion, comme pour excuser ses pratiques douteuses, la SNCF a attiré l'attention de Robin des Bois sur la Société BIBACOM qui importe des « **traverses d'occasion** » d'Allemagne. Cette information était déjà connue de Robin des Bois, puisqu'elle constitue un argument de vente sur Internet pour cette société.

Face à ce trafic à grande échelle de déchets dangereux, Robin des Bois s'est rapproché de la Direction Générale des Douanes pour obtenir des informations sur ce point. Celle-ci a communiqué les références de son site Internet, à la rubrique « Le chiffre du commerce extérieur » sous la référence 44069000 « Traverses en bois pour voies ferrées ou similaires imprégnées ». Les données ont été retraitées par Robin des Bois, pour convertir les volumes en nombre de traverses et obtenir un prix à la traverse, CAF pour les importations et FAB pour les exportations.

Ces données sont reprises dans les tableaux joints en **annexe 32**. Il faut souligner que le prix de vente d'une traverse neuve en chêne, usinée et imprégnée, départ usine, se situe entre 35€ et 40€. Or nous constatons qu'environ 300 000 traverses sont exportées chaque année, pour un prix moyen de 25€. Ces prix présentent une très grande variabilité, puisqu'ils sont compris entre 7,67€ (Suisse en 2004) et 86,76€ (Sénégal en 2005). Il faut noter également que les prix supérieurs à ceux d'une traverse neuve portent sur de faibles quantités et concernent l'Egypte, le Sénégal, la Roumanie et la Serbie. Les Pays Bas occupent un rang particulier au sein de l'UE puisque ce pays importe de l'ordre de 4000 traverses par an pour un prix moyen de 40€.

Compte tenu de ces prix et de leur structure, il est clair que ces 300 000 traverses annuelles sont très majoritairement des traverses usagées, donc des **déchets dangereux**. Pourtant, la Direction Générale des Douanes, malgré quatre appels téléphoniques à quatre interlocuteurs différents s'est déclarée incapable, dans un premier temps de préciser si ces traverses étaient neuves ou d'occasion, faute de rubriques différenciées pour les traverses neuves et usagées. Ainsi un trafic transfrontalier de **déchets dangereux** est bien confirmé. La réglementation concernant ce type de transport est particulièrement rigoureuse et la Direction Générale des Douanes se révèle incapable de s'assurer que les procédures correspondantes sont respectées.

Pourtant, les prescriptions en matière de transport de déchets sont à la fois exigeantes et précises. Tout d'abord, la convention de Bâle (22 mars 1989) entrée en vigueur le 5 mai 1992, contrôle les mouvements transfrontaliers de déchets dangereux. De nombreuses réglementations européennes renforcent ce dispositif afin, en particulier, d'éviter des conflits entre les législations nationales.

Préalablement à chaque transfert international de déchets dangereux, une garantie financière couvrant les coûts de transport et de traitement doit être constituée (article 27 du Règlement n° 259/93 du Conseil *concernant la surveillance et le contrôle des transferts de déchets à l'entrée et à la sortie de la Communauté Européenne* du 1<sup>er</sup>

février 1993, modifié par la décision du 21 octobre 1994, par le règlement CE n° 120/97 du Conseil du 20 janvier 1997, par le règlement CE n° 2408/98 de la Commission du 6 novembre 1998, par la décision 1999/816/CE de la Commission du 24 novembre 1999, par le règlement CE n° 2557/2001 de la Commission du 28 décembre 2001.

L'expéditeur doit informer les autorités des pays d'expédition, de transit et de destination en charge de ces questions (Décision n°96/c/327/01 de la Commission, JOCE du 31 octobre 1996). Pour la France, il s'agit de la DPPR du MEDD. La notification correspondante s'effectue au moyen d'un formulaire de notification de mouvements transfrontaliers de déchets, accompagnée ou suivie du contrat entre l'expéditeur et l'unité de traitement destinataire. Le document de suivi comporte un descriptif détaillé des déchets, des opérations de traitement, de l'identité des intervenants et éventuellement de la valeur des matières recyclées après valorisation. Les déchets sont référencés suivant les dénominations et codes du catalogue européen. Un accusé de réception est adressé à l'expéditeur par les autorités de l'état destinataire.

L'expéditeur envoie une copie du document de suivi aux autorités concernées après l'avoir rempli. Le destinataire retransmet à l'expéditeur et aux autorités ce document de suivi après réception des déchets. Le certificat d'élimination ou de valorisation n'est expédié que plus tard : dans les 180 jours après l'opération proprement dite.

**Les transferts de déchets entre un Etat membre de l'Union européenne et un Etat tiers sont interdits.** Il existe quelques exceptions prévues par les articles 14 et 16 du règlement du Conseil du 1<sup>er</sup> février 1993, cité plus haut.

Sans vouloir exonérer totalement la Direction Générale des Douanes de son manque de curiosité voire de perspicacité, il faut bien admettre que le non respect des procédures amont par la SNCF (non émission de BSDD) ne lui facilite pas la tâche. Par contre les **inconséquences** de la SNCF favorisent incontestablement ce trafic.

Pour les importations, la France importe également un nombre important de traverses, 140 000 en 2004, 220 000 en 2005 et 670 000 de novembre 2005 à octobre 2006. Le prix moyen constaté est de l'ordre de 12€, ce qui classe également ces produits dans la catégorie des déchets dangereux, classement sur lequel la Direction Générale des Douanes est, là aussi, incapable de s'exprimer. Il est clair que dans d'autres pays de l'UE, notamment la Belgique, l'Allemagne et les Pays Bas, existent aussi des écarts notables dans l'application de la législation sur les déchets dangereux.

Là aussi, les Pays Bas se distinguent, tant par les prix très bas (6,64€ en 2004 ; 10,37€ en 2005 et 1,29€ sur les douze derniers mois). Il faut considérer que pour cette dernière période les quantités annuelles, qui étaient voisines de 65 000 traverses, se sont envolées à près de 600 000 unités !

## **8) Les autres acteurs connus**

Robin des Bois a pu obtenir des informations sur les acteurs impliqués dans les cessions de déchets dangereux que représentent les traverses usagées.

Des sites Internet intervenant sur de petites quantités mettent en contact vendeurs et acheteurs professionnels, par exemple eBay, vivastreet...Des éléments les concernant ont été produits à la SNCF, lors de la réunion avec Robin de Bois le 27 octobre 2006

(**annexe 26 et annexe 27**). Lors de cette réunion des documents concernant des « grossistes » comme Fuchs (**annexe 24**), BIBACOM (**annexe 23**) et VALMETAL (**annexe 25**) ont également été produits. On peut constater que le prix de vente d'une traverse d'occasion se situe aux alentours de 20€.

Mais le trafic sur Internet ne connaît pas de répit. Entre temps Robin des Bois a pu découvrir d'autres annonces, sur Vivastreet et sur d'autres sites.

Vivastreet du 18 décembre 2006 : « Professionnel vend..... traverse de chemin de fer ». Cette annonce, en provenance de Glos sur Risle, a été imprimée le 19 janvier 2007

Vivastreet du 19 décembre 2006 : « Cherche 4 traverses chemin de fer bon état pour linteau ». Cette annonce, en provenance de Cancale, a été imprimée le 19 janvier 2007

Vivastreet du 29 décembre 2006 : « Vend une quarantaine de traverses de chemin de fer le tout 100€ ». Cette annonce, en provenance de Santeny, a été imprimée le 19 janvier 2007. (**annexe 33**)

Vivastreet du 2 janvier 2007 : « je recherche des traverses de chemin de fer en bois » ; Cette annonce, en provenance de Laventie, a été imprimée le 19 janvier 2007.

Vivastreet du 7 janvier 2007 : « vends traverses de chemin de fer 15€ l'unité ». Cette annonce, en provenance de Lille St Maurice, a été imprimée le 19 janvier 2007.

Vivastreet du 19 janvier 2007 : « vends traverses de chemin de fer » . Cette annonce renvoie au site de Bechu qui sera repris ci-après.

Vivastreet du 19 janvier 2007 : la société polonaise, déjà opérationnelle en août est demeurée sur le site. (**annexe 34**)

Bechu-materiaux-anciens.com, le 26 janvier 2007, vends traverses de chemin de fer 44850 Le Cellier. (**annexe 35**)

Leboncoin.fr du 11 décembre 2006, « vends plusieurs traverses de chemin de fer en bon état Prix 15€ ». (**annexe 36**)

Leboncoin.fr :Code postal: 27230 Lots de traverses de chemin de fer premier choix vendues soit par colis de 24 à 17,50€ pièce ttc ou au détail à 21€ pièce ttc facture avec TVA. Pour plus de renseignement me contacter au 0626239851. Mis en ligne le 4 janvier 2007. (**annexe 37**)

Leboncoin.fr :Code postal 35000 Prix: 15 € à vendre à l'unité traverse de chemin de fer en très bon état 2,60ml de long x 25/27cm x 13/15cm à prendre à Rennes Attention poids pour le transport. (Mis en ligne le 19 janvier 2007. **annexe 38**)

PLUYMS près de Vimoutiers dans l'Orne, « traverses belles qualités » par semi remorque à 9,50€ l'unité. (**annexe 39**)

Tous ces trafics interceptés sur Internet ne doivent pas nous faire oublier que la majorité des traverses usagées sont cédées par les échelons locaux de la SNCF, sans aucune traçabilité.

Une autre filière rencontrée au cours des échanges avec la SNCF concerne la Société SIDENERGIE. Cette société, comme BIBACOM déjà cité, font l'objet d'une approche plus détaillée.

## a) La Société BIBACOM

Le site de cette société, dont le siège social est dans le Morbihan, est décrit en **annexe 23**. Il y est précisé que BIBACOM est une :

« Société de service et de négoce en commerce international qui offre ses compétences aux professionnels et aux PME qui ne disposent pas de leur propre service international.

Elle recherche des produits sur les marchés d'autres pays (notamment l'Allemagne), négocie des contrats et s'occupe des relations avec les fournisseurs ou clients étrangers.

Elle intervient également pour créer des marchés en France et requérir des clients.

BIBACOM offre une prestation complète : Elle se charge de l'ensemble des démarches, négociation des prix et conditions d'achats, de l'organisation et suivi du transport, des formalités, du contrôle de la qualité. Elle vous livre les marchandises « franco » .

Spécialisée dans des matériaux de réemploi, BIBACOM importe des TRAVERSES DE CHEMIN DE FER « Made in Germany »..... ». Ces importations, comme l'établissent les points soulevés dans le paragraphe consacré à la Direction Générale des Douanes, ne rentrent pas dans les procédures relatives aux mouvements transfrontaliers de déchets dangereux, découlant de la Convention de Bâle, déjà citée.

L'examen du site de la Société fait apparaître que, « spécialiste en matériaux de réemploi », BIBACOM ne commercialise que des traverses en provenance de la « SNCF allemande » ou de la SNCF proprement dit.

BIBACOM mentionne, sans préciser qu'il s'agit d'un déchet dangereux, les restrictions d'utilisation en citant, sur site, un extrait de l'arrêté du 2 juin 2003 et précisant que le client, avec sa commande, s'engage à respecter ces restrictions. BIBACOM publie également l'intégralité de l'arrêté du 2 juin 2003. Par contre, ces restrictions n'indiquent pas quelles obligations doit respecter le client si, d'aventure, il voulait, à son tour, vendre ces traverses.

## b) La Société SIDENERGIE

Comme indiqué plus haut, Robin des Bois, dans un communiqué du 17 juin 2003, avait déjà attiré l'attention sur l'activité de la Société SIDENERGIE, fabricant de charbon de bois obtenu à partir de traverses créosotées en fin de vie. On peut trouver sur Internet des précisions sur cette Société, notamment sur le site de la CCI du Lot , à la rubrique « Le bois du Lot » (**annexe 40**).

L'arrêté du 2 juin 2003, au-delà des ambiguïtés relevées plus haut, est, par contre, parfaitement clair, pour l'énoncé des interdictions spécifiques de mise sur le marché de l'occasion des bois traités à la créosote. En particulier, *« l'utilisation des bois ainsi traités est interdite... pour la confection ou le retraitement d'emballages pouvant entrer en contact avec des produits bruts, intermédiaires et/ou finis destinés à*

*l'alimentation humaine et/ou animale, ainsi que pour la confection de matériels susceptibles de contaminer lesdits produits ».*

La production de charbon de bois par SIDENERGIE, qui pourtant tombe sous le coup de l'interdiction mentionnée ci-dessus, s'appuie, comme le signalait déjà Robin des Bois, sur un avis du 14 septembre 1999, rendu par le CSHPF. Dans cet avis (**annexe 41**), le pétitionnaire est autorisé à fabriquer du charbon de bois à partir de traverses de chemin de fer créosotées, avec le procédé qu'il a présenté avec les strictes réserves suivantes :

- que l'approvisionnement en traverses de chemin de fer soit de la même qualité, en particulier que les créosotes de pétroles soient exclues ;
- le procédé doit être celui décrit et il doit être utilisé dans les mêmes conditions opératoires ».

Cet avis suscite, au moins, deux remarques. La première concerne les « strictes » réserves qui consistent à donner cet avis favorable sous réserves que la production industrielle du produit se déroule dans les mêmes conditions que celles qui ont présidé à l'essai. Ceci semble méconnaître la diversité physico-chimique des créosotes produites depuis l'origine de l'imprégnation des traverses de chemin de fer. A cette diversité, plusieurs fois rappelée, dans le document CICAD, il convient d'ajouter un nombre important de facteurs qui vont accroître la variabilité du produit que constitue la traverse traitée à la créosote. Citons, par exemple, l'essence de bois utilisée comme le chêne, le hêtre ou l'azobé. Citons, également, les différences de conditions climatiques que cette traverse aura rencontrées au cours de son existence en voie. Citons, enfin, la durée, naturellement variable, au cours de laquelle elle sera restée en voie. Dans ces conditions, il paraît vraiment **surréaliste** que les « strictes réserves » énoncées par le CSHPF puissent être respectées au cours de ce processus industriel.

La deuxième remarque place en perspective l'avis favorable rendu en 1999 par le CSHPF avec la position, plus que prudente, prise par le même CSHPF, en 2002, lorsque lui a été soumis le projet d'arrêté visant à modifier l'arrêté du 7 août 1997 (**annexe 15**). Il est vrai, qu'entre temps, le CSHPF avait pris connaissance des motifs qui ont conduit à la mise en place de la directive 2001/90/CE du 26 octobre 2001, notamment sur la mise en évidence, à partir de l'étude qui avait été validée en 1999 par le CSTEE, de nouveaux éléments concernant la toxicité de la créosote. Il faut noter qu'à cette époque les éléments produits par le CICAD n'étaient pas **encore** connus et que les traverses usagées n'avaient pas encore été classées « déchets dangereux ». Il peut donc paraître étonnant que la prudence manifestée en 2002 par CSHPF ne l'ait pas amené à reconsidérer l'avis favorable qu'il avait donné en 1999.

Enfin, la fabrication de charbon de bois à partir de bois traités contredit les prescriptions de la norme NF B 55-101 (**annexe 42**) de septembre 1984, en vigueur lors de l'avis donné le 14 septembre 1999 qui précise au point 3.1 SPECIFICATIONS du charbon de bois :

*« Le charbon de bois à usage domestique ne doit pas contenir de corps étranger ».*

Depuis, cette norme a été abrogée en juin 2005 par la mise en place d'une norme européenne, NF EN 1860-2 (**annexe 43**).

En particulier, la définition du charbon de bois pour barbecue donnée au point 3.1 de cette norme est très claire, puisqu'il s'agit d'un « *résidu solide de la carbonisation du bois et d'autres matières végétales qui ne crépitent pas/ne projettent pas d'étincelles* ».



*de manière anormale lors de la combustion, et n'ont pas été traitées ou préparées chimiquement de manière artificielle. C'est la raison pour laquelle le constituant principal est du carbone et la teneur en cendres est minimale ».*

Le charbon de bois fabriqué par SIDENERGIE est obtenu à partir de traverses préalablement traitées. Il n'est donc pas conforme à cette nouvelle norme.

De plus lorsque SIDENERGIE a déposé le 15 avril 1998 une demande d'autorisation de fabrication de charbon de bois à partir de traverses de chemin de fer créosotées (la réponse à cette demande en date du 18 janvier 2000 figure en **annexe 44**), les essais qui ont été pratiqués pour instruire ce dossier n'ont pu être pratiqués qu'à partir des spécifications de la norme NF B 55-101. La comparaison des méthodes d'essai exposées dans la nouvelle norme avec celles de l'ancienne norme met en évidence des modifications significatives entre les deux normes. Il eût donc été naturel qu'à cette occasion les Autorités procèdent à un nouvel examen critique de l'autorisation donnée antérieurement. Ceci paraît d'autant plus justifié qu'entre temps, en 2002, les traverses de chemin de fer en bois créosotées usagées ont été classées **déchets dangereux**. Jusqu'à preuve du contraire, Robin des Bois n'a pas trouvé d'éléments mettant en évidence que cette démarche, plus que **nécessaire**, a effectivement été conduite par les Pouvoirs Publics.

En outre, la lettre du 18 janvier 2000 de la Direction Générale de la Santé annonce la transmission prochaine aux ministères concernés d'un projet d'arrêté destiné à modifier l'arrêté du 7 août 1997. Il est clair que les « ministères concernés » ne se sont pas précipités pour signer ce nouveau projet. En fait, le Gouvernement a attendu la transposition de la Directive 2001/90/CE du 26 octobre 2001 pour prendre en compte l'autorisation accordée à SIDENERGIE. En effet dans l'arrêté du 7 août 1997 il est spécifié que :

*« l'utilisation des bois ainsi traités est interdite... pour la confection ou le retraitement d'emballages pouvant entrer en contact avec des produits bruts, intermédiaires et/ou finis destinés à l'alimentation humaine et/ou animale, ainsi que pour la confection de matériels susceptibles de contaminer lesdits produits (**fabrication de charbon de bois par exemple**) » (annexe 15)*

Le texte correspondant de l'arrêté du 2 juin 2003 précise que :

*« l'utilisation des bois ainsi traités est interdite... pour la confection ou le retraitement d'emballages pouvant entrer en contact avec des produits bruts, intermédiaires et/ou finis destinés à l'alimentation humaine et/ou animale, ainsi que pour la confection de matériels susceptibles de contaminer lesdits produits » (annexe 16)*

On ne peut que s'étonner que le gouvernement français ait profité de la transposition d'une Directive mettant l'accent sur les dangers de la créosote, plus sévères que ce qui avait été pris en compte jusqu'à présent, pour introduire une disposition plus **permissive** que celle figurant dans le précédent arrêté. D'autant plus, que sur le fond, le fait de ne pas citer explicitement le charbon de bois ne l'exclut pas des interdictions implicites du texte de cet arrêté.

Par ailleurs, la question des précisions concernant la commercialisation de son charbon de bois est toujours éludée par SIDENERGIE. Robin des Bois a donc tenté de joindre à plusieurs reprises des responsables du Groupe LECLERC avec un succès très relatif. Faute d'obtenir les réponses attendues, Robin des Bois a déposé, en décembre 2006, sur le « blog » de Michel Edouard Leclerc le texte suivant :

« Je suis, dans le cadre de l'Association Robin des Bois, le dossier des traverses de chemin de fer en bois imprégnés de créosote retirées des voies ferrées et donc en fin de vie.

La SNCF confie, chaque année, plusieurs milliers de tonne de ces traverses à la Société SIDENERGIE qui les valorisent sous forme de charbon de bois. Sur Internet, j'ai noté que les hypermarchés LECLERC et les BBJ commercialisaient ce produit.

Je me suis donc rapproché de votre Centrale d'Achat qui m'a déclaré que ce produit avait été déréférencé en 2006. Pour de plus amples renseignements, il m'a été conseillé de contacter la responsable. Après plusieurs tentatives, je suis parvenue à la joindre. Celle-ci m'a déclaré que ces produits avaient été commercialisés dans votre groupe sans marque commerciale. Elle n'a pas pu ou su me dire si ces sacs comportaient des indications à l'attention des consommateurs, notamment le fait que ce charbon de bois avait été produit à partir de traverses de chemin de fer imprégnées de créosote (classées "déchets dangereux" depuis avril 2002). Elle n'a pas pu également me donner les raisons qui avaient conduit au déréférencement du produit. Elle m'a renvoyé vers le service consommateur. Celui-ci, contacté, m'a conseillé de m'adresser au...Service Achat!

Je ne pense pas que cette pratique de l'esquive colle avec l'image de transparence de votre chaîne. Voilà pourquoi je m'adresse à vous pour obtenir, enfin, des réponses à mes questions. »

Ces questions sont restées sans réponses sur le « blog ». Toutefois, les réponses données verbalement indiquent que :

- Le charbon de bois de SIDENERGIE aurait bien été référencé et vendu dans les magasins du groupe LECLERC
- Ce produit aurait été déréférencé en 2006
- L'emballage ne comportait pas d'indications de marque
- Les précisions nécessaires à l'information du consommateur n'ont pas été confirmées comme figurant sur le sac contenant le produit.

Par ailleurs, le Règlement 1935/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 27 octobre 2004 (**annexe 45**) concernant les matériaux et objets destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires est très clair concernant l'information à donner en la matière au consommateur. L'article 15 « **Etiquetage** » spécifie que « Sans préjudice des mesures spécifiques visées à l'article 5, les matériaux et objets non encore mis en contact avec des denrées alimentaires lors de leur commercialisation sont accompagnés des indications suivantes :

.....

- i) le nom ou la raisons sociale et, dans tous les cas, l'adresse ou le siège social du transformateur ou du vendeur responsable de la mise sur le marché établi dans la Communauté
- ii) un étiquetage approprié ou une identification permettant la traçabilité du matériau ou objet, telle que visée à l'article 17,.... »

Manifestement le charbon de bois, produit par SIDENERGIE, appartient aux « matériaux et objets non encore mis en contact avec des denrées alimentaires ». Il doit donc respecter en matière d'étiquetage les prescriptions de cet article 15.

Il est étrange qu'un produit fabriqué à partir de déchets dangereux, contrairement aux spécifications de l'arrêté du 2 juin 2003 et aux normes en vigueur, sous le couvert d'une autorisation donnée avant la classification comme déchets dangereux, puisse être distribué avec une telle **opacité**.

Enfin, il n'est pas anodin de signaler que les conditions d'exploitation de l'unité de production de charbon de bois de SIDENERGIE à Laval de Cère suscitent beaucoup d'interrogations. Robin des Bois a recueilli des éléments fournis par des habitants de cette commune du Lot, en particulier Madame Nicole SUAUD, épouse de Monsieur Jean-Claude SUAUD, conseiller municipal à Laval de Cère, décédé en 1999. Ces pièces sont rassemblées en (**annexe 46**). Elles comprennent :

- Une pétition des habitants de Laval de Cère adressée le 6 septembre 1997 au Conseiller Général du canton. Ces habitants se plaignent de nuisances, de pollution, et du caractère très précaire des matériels installés sur le site.
- Le compte rendu d'une visite faite le 30 septembre 1997, sur l'ancien site de fabrication de charbon de bois exploité par le dirigeant de SIDENERGIE à Saint Laurent de Mure, dans le département du Rhône. Le spectacle décrit de l'ancien site de fabrication de charbon de bois est particulièrement édifiant :
  - ◆ *Friche industrielle installée dans le fond de ce qui semble être une ancienne décharge municipale*
  - ◆ *Subsiste sur le site une importante réserve de traverses, des installations hors d'usage, un camion ayant pris feu, un algéco décortiqué, quelques sacs de charbon de bois, trois vieilles caravanes....*

Des questions posées au voisinage et à la gendarmerie font état de nuisances provoquées principalement par les fumées dégagées par l'exploitation du site. La Mairie, contactée, a indiqué que depuis plusieurs années, l'entreprise « *refusait de se conformer aux normes malgré les demandes réitérées des autorités administratives* »

- Le rapport d'une présentation faite au Conseil Municipal de Laval de Cère le 17 octobre 1997, insistant sur le mauvais fonctionnement des instances du Conseil dans le cadre de l'autorisation donnée à SIDENERGIE de s'implanter sur la commune.
- Lettre adressée (destinataire non spécifié, mais probablement le commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique précédant le classement du site de SIDENERGIE) le 20 novembre 2002 par Madame Nicole SUAUD. Dans cette lettre, la pétitionnaire reprend l'historique des faits constatés depuis l'installation de SIDENERGIE en 1997, en particulier les nuisances provenant de l'exploitation de l'usine, constats et procès verbaux transmis au Parquet de Cahors, en 1997, 1998 et 1999 sans que les nuisances ne cessent. La pétitionnaire s'interroge de l'ouverture de cette enquête publique en vue de permettre à SIDENERGIE d'obtenir l'autorisation d'exploiter une unité de fabrication de charbon de bois et de traitement (revalorisation matières de déchets de bois traités à la créosote), alors que les riverains de cette unité subissent les nuisances de son exploitation depuis 6 ans. Personne n'a alors expliqué à Madame SUAUD que les traverses de chemin de fer en fin de vie traitées à la créosote ont été classées déchets dangereux en avril 2002. Dans ces conditions les installations de SIDENERGIE placées sous le régime de la déclaration devaient pour continuer d'être exploitées passer sous le régime de l'autorisation.
- La plainte déposée par Madame SUAUD, le 20 janvier 2003, entre les mains de Monsieur le procureur de la République à Tours. Il faut noter que dans son courrier, la plaignante signale le peu de transparence de l'enquête publique « *pratiquement dirigée par l'industriel et ses employés* ». Elle déclare qu'il ne lui a pas été « *possible de faire venir le commissaire enquêteur aux endroits où justement nous étions très concernés par cette pollution* »

Sur la base de ces éléments, Robin des Bois a analysé l'arrêté préfectoral du 29 avril 2003 autorisant SIDENERGIE à exploiter ses installations de fabrication de charbon

de bois. Le résumé de cette analyse figure en (**annexe 47**). Les conclusions sont particulièrement sévères :

- Les résidus de pyrolyse de traverses de chemin de fer, qui sont des déchets dangereux, sont revendus sous l'appellation flatteuse de charbon de bois alimentaire.
- L'arrêté est illégal, en ce sens qu'il ignore de nombreux aspects de la réglementation relative à l'activité d'incinération de déchets, alors que cette réglementation, et notamment l'arrêté ministériel du 20 septembre 2002, devrait s'appliquer dans son intégralité.

## 9) Les filières pratiquées

Dans son rapport de décembre 2005, le CTBA établit un état des lieux des filières d'élimination recensées en France (**Annexe 18, pages 149 à 151**). Cet état des lieux montre que les solutions aujourd'hui disponibles en France sont peu nombreuses et perfectibles sur le plan des conditions environnementales. Il est clair que l'application généralisée et contrôlée de l'élimination de toutes les traverses usagées, sans exutoire de dispersion comme le réemploi, encouragerait les recherches et solutions innovantes environnementalement conformes compétitives.

Les filières faisant appel à la co-incinération, ou celles qui peuvent lui être assimilées du fait de température de combustion très élevée (de l'ordre de 1500 °C) ne présentent pas un avantage déterminant dans la production d'énergie alternative aux sources d'énergie fossile. A ce sujet, il faut rappeler le point soulevé plus haut concernant la capacité calorifique intéressante portée par les traverses imprégnées de créosote, du fait de la créosote elle-même (de l'ordre de 15% supérieure à celle du bois non traité, soit un PCI de 4MWh/tonne de bois créosotés).

La réalisation des objectifs du protocole de Kyoto ont conduit la Commission à promouvoir la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité, comme précisé dans la Directive 2001/77/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2001 (**annexe 48**). Il y est précisé que l'utilisation accrue de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables constitue un volet important de l'ensemble des mesures requises pour respecter le protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

Cette Directive met, en particulier, l'accent sur la biomasse qui est définie (article 2) comme « *la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture (comprenant les substances végétales et animales), de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux* »

Elle comporte une Annexe fixant aux Etats membres des objectifs indicatifs nationaux concernant la part de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables dans la consommation brute d'électricité en 2010. Ainsi, pour la France, en 1997, l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables représentait 66 TWh, soit 15% de la consommation brute d'électricité. Pour 2010 la valeur de référence à retenir pour ce pourcentage est fixée à 21%.

La définition de la **biomasse** telle qu'elle figure dans la Directive 2001/77/CE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2001 est reprise intégralement à l'article 29 de la Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 (**annexe 49**), loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique. L'article 4 de la loi n°2005-781 confirme pour la France l'objectif affiché pour 2010 dans la Directive. Il est également précisé dans cet article que « *les énergies renouvelables thermiques se substituant en très large partie aux énergies fossiles et permettant donc de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre, leur développement constitue une priorité essentielle et doit permettre, d'ici à 2010, une augmentation de 50% de la production de chaleur d'origine renouvelable* ».

L'annexe de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005, au point III « *La mise en œuvre de la politique de diversification des sources d'approvisionnement énergétiques* », consacre le

point 2 du chapitre A au développement des énergies renouvelables. Il y est indiqué, en particulier, que l'Etat s'attache à soutenir la filière de production d'électricité à partir de la **biomasse** et, en particulier, de la fraction biodégradable des **déchets industriels** et ménagers.

Plus loin, au chapitre B du point III il est écrit que « *Les aides financières de l'ADEME dans le domaine de la diffusion des énergies renouvelables sont orientées en priorité vers celles qui sont productrices de chaleur. En outre, l'Etat soutient le développement d'une filière française dans le domaine de la production de chaleur renouvelable, notamment par une fiscalité adaptée. Il encourage aussi la substitution d'une énergie fossile, distribuée par un réseau de chaleur, par une énergie renouvelable thermique, de même que le développement des réseaux de chaleur, outils de valorisation et de distribution des ressources énergétiques locales.* »

Sur le site d'EDF, le Panorama de l'électricité fournit des éléments intéressants sur la **biomasse (annexe 50)**. Il y est, notamment, rappelé que « *L'énergie biomasse n'émet presque pas de polluants et n'a pas d'impact sur l'effet de serre. La quantité de CO<sub>2</sub>, un gaz à effet de serre, qu'elle rejette, correspond à la quantité absorbée par les végétaux pendant leur croissance. De plus, la valorisation du biogaz en électricité évite l'émission de méthane, un autre gaz à effet de serre, dans l'atmosphère.* »

Dans le chapitre consacré à la **biomasse** en France, EDF donne des indications chiffrées sur les quantités d'électricité d'origine biomasse produite. Ainsi, en 2005, la production totale d'électricité représente un total de 549 TWh, dont 10,2% provient des sources d'énergie renouvelables, **en retrait de 13%** par rapport à 2004. Parmi celles-ci, la production d'électricité d'origine biomasse représente 4,3 TWh, soit 8% de la production totale d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables.

Force est de constater que la situation de la France en 2005 quant à la production totale d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables est en retrait très sensible par rapport à la situation décrite, en 1997, dans l'annexe à la Directive 2001/77/CE (56 TWh en 2005 contre 66 TWh en 1997, soit **un retrait de 15%**) L'objectif de 21% affiché pour 2010 semble être devenu totalement incantatoire.

Parmi les sources d'énergie renouvelables, la biomasse semble suivre une évolution plus conforme aux attentes. En effet, en 2005, sa part dans la production d'énergie totale a augmenté de 11%. La valorisation des traverses en bois usagées, sur la base d'une production d'énergie de 4MWh la tonne, représente, pour les 150 000 tonnes attendues annuellement, comme démontré plus haut, une production d'énergie totale de 0,6 TWh à rapprocher des 4,3 TWh d'électricité biomasse produite en 2005.

La valorisation énergétique des traverses de chemin de fer usagées fournirait donc une réponse positive sur le plan de la Protection de l'Environnement, sur le plan de la Protection de la Santé d l'Homme et sur le plan du Développement Durable, pour autant que les émissions atmosphériques et les résidus de traitement thermique soient encadrés, maîtrisés et régulièrement contrôlés.

## C. SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS

La créosote est donc une substance cancérigène, en ce sens que les études menées sur l'Homme fournissent des données concordantes selon lesquelles ce produit provoque des cancers. La toxicité de la créosote se retrouve dans les bois en ayant été imprégnés. De plus, il a été établi que le devenir des constituants de la créosote dépendait en grande partie de leurs propriétés physico-chimiques, **de celles de la matrice où ils se trouvent**, de la présence d'organismes capables de dégrader ou d'accumuler ces produits et enfin, des conditions environnementales.

Sur le plan plus général de la mise sur le marché de l'occasion des traverses en fin de vie, on ne peut que souligner les dangers que peuvent représenter pour la santé et l'environnement la dispersion de ces déchets dangereux auprès d'utilisateurs disséminés. Cette profession de « grossiste en traverses de chemin de fer », telle que l'exercent, par exemple, BIBACOM, FUCHS, VALMETAL, PLUYMS, est, elle aussi, toxicologiquement discutable.

Il est paradoxal que la réponse donnée à cette difficile question posée par le traitement de ces déchets dangereux que sont les traverses de chemin de fer se fasse dans des conditions dispersives, alors que le producteur du déchet est unique ce qui aurait dû conduire naturellement vers un traitement centralisé et totalement traçable de ces déchets. En fait la démonstration est faite de l'incapacité de RFF et de la SNCF à assurer, d'une part, une gestion rigoureuse de ces déchets dangereux et, d'autre part, à dégager les financements nécessaires à leur élimination.

En ce qui concerne le seul traitement de déchets mis en place par la SNCF, les éléments produits par Robin des Bois établissent que le procédé de SIDENERGIE ne constitue pas une réponse satisfaisante au plan de la protection de l'Environnement et de la Santé de l'Homme. Cette unité de pyrolyse est une source de pollution atmosphérique. La variabilité des créosotes rend quasiment impossible la conception et la mise en assurance qualité d'un processus industriel susceptible de répondre en permanence aux strictes réserves formulées dans l'avis favorable rendu par le Conseil supérieur d'hygiène publique de France (CSHPF) au bénéfice du pétitionnaire SIDENERGIE. En outre cette autorisation est en infraction avec les règles édictées dans l'arrêté du 2 juin 2003 relatif aux limitations de mise sur le marché et d'emploi de certains produits contenant des substances dangereuses. Enfin, elle n'est pas cohérente avec l'avis très prudent émis en 2002 par le même CSHPF, critiquant la logique commerciale qui inspire une disposition « toxicologiquement discutable ». Elle n'est pas conforme avec la norme européenne sur le charbon de bois. Compte tenu de tous ces points il paraît étonnant qu'il soit encore possible de fabriquer, en France, du charbon de bois alimentaire à partir de bois traités à la créosote.

Des éléments produits dans ce dossier, Robin des Bois tire la conclusion qu'il est nécessaire et urgent d'interdire à la vente les traverses usagées retirées des voies et privilégier leur valorisation par production d'énergie, dans l'esprit du protocole de Kyoto ou par toute autre solution innovante, susceptible, en particulier, de satisfaire rapidement à la hausse attendue des tonnages de traverses usagées à éliminer

Pour l'ensemble du secteur des bois traités, le CTBA, dans son rapport, recommande la création d'un éco-organisme et propose de retenir, pour cet éco-organisme, le périmètre des « diffus » avec, toutefois, des objectifs très modestes (objectif de collecte de 5% au lancement, pour atteindre en 2025 13%). Cette démarche ne semble pas recueillir l'adhésion des acteurs concernés (**annexe 48**).

En fait, les traverses de chemin de fer usagées constituent un secteur dont le périmètre peut être facilement circonscrit (peu de fabricants, un seul producteur de déchets) dans l'objectif d'obtenir une valorisation totale de ces déchets dangereux. Par ailleurs le couple RFF/SNCF a largement apporté la preuve de son incompétence à mener une politique conforme à la réglementation s'inscrivant dans le Développement Durable. Dans cette perspective, la création d'un écoorganisme dédié et indépendant s'impose, dans l'esprit du document établi par l'ADEME (**annexe 49**). Il rassemblerait les participations financières des fabricants, en application de l'article L 541-10 du code de l'environnement selon le principe de la responsabilité des producteurs (REP).

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 (bois et béton).

**La mise en place sans délai d'un groupe de travail chargé de la mise en place de cet écoorganisme s'impose comme une ardente obligation à tous les acteurs du périmètre concerné.**