

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1991)

Artikel: Protection de l'environnement et sécurité, l'affaire du rail
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676316>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

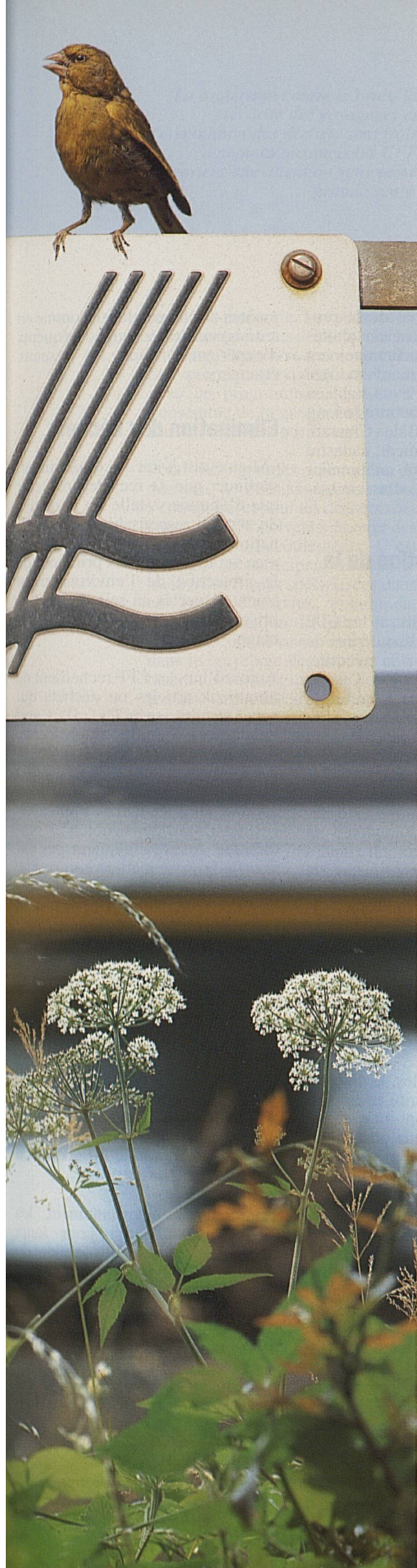
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



L'on ne plaisante pas avec l'environnement: signal ferroviaire indiquant une zone de protection des eaux souterraines.

Protection de l'environnement et sécurité, l'affaire du rail

Prendre le train, c'est protéger l'environnement. Pourquoi sinon dirait-on si naturellement des transports publics qu'ils sont écologiques ? C'est là une caractéristique de l'entreprise, que les CFF entendent encourager au cours des années à venir. Même si les contraintes légales en matière de protection de l'environnement continuent d'augmenter, et que la question du prix se pose avec une virulence grandissante, les CFF ne veulent pas être point de mire de la critique, mais aller de l'avant.

La protection de l'environnement doit toujours aller de pair avec la sécurité. Les concevoir comme une protection de la société et de la nature, tel est l'un des objectifs de la politique de l'entreprise. Or, l'on peut se demander si, pour les CFF, le respect de l'environnement tel qu'il est exigé par la loi peut encore être financé. En effet, la réalisation des mesures anti-bruit le long des lignes CFF existantes nécessitera à elle seule quelque deux milliards de francs.

Il existe encore de nombreuses autres tâches, du désherbage à l'ordonnance sur les accidents majeurs et à l'ordonnance sur les substances, en passant par la protection des eaux et de l'air. Ces tâches touchent aussi bien la protection de l'environnement que la sécurité, et il est donc raisonnable de les coordonner. Pour permettre à chacun de savoir à qui s'adresser, il est prévu de créer un service interne de coordination des questions d'environnement, comme il en existe déjà un dans le domaine de la sécurité.

Parmi les nombreuses tâches des spécialistes de la protection de l'environnement aux CFF, nous en avons choisi deux, le désherbage et la protection contre le bruit, qui exigent d'importants moyens personnels et financiers.

La lutte contre les mauvaises herbes

Dans le contexte du désherbage, on a beaucoup parlé de l'atrazine. On sait que la propreté contribue notablement à la sécurité de l'exploitation et de l'entretien de la voie ferrée. L'industrie chimique a offert son aide; c'est ainsi que, durant de longues années, des désherbants à base d'atrazine ont été répandus sans hésitation, aux CFF et ailleurs. Mais des analyses ont révélé que, appliquée en grandes quantités, l'atrazine pouvait pénétrer dans les nappes phréatiques. C'est pourquoi les CFF n'ont plus recours à ces produits depuis 1990.

Les spécialistes ont établi que les mauvaises herbes ne devaient désormais plus être réduites à la quantité souhaitable – plus aucune plante – mais seulement à la quantité encore acceptable pour le chemin de fer. C'est ainsi que, du désherbage, on est passé à la lutte contre les mauvaises herbes. Les CFF ont abandonné les herbicides agissant sur le sol – qui sont absorbés par les racines des plantes et qui s'infiltrent rapidement dans les nappes phréatiques et l'eau potable – pour adopter les produits à application foliaire, moins nuisibles, étant donné que la plante ne les absorbe que par ses feuilles. Appliqués au pulvérisateur à dos, ils sont utilisés en cas de besoin seulement. A l'avenir, les CFF entendent avoir recours uniquement aux herbicides foliaires, sollicitant moins l'environnement.

Pour le réseau existant, aucune méthode «propre» de lutte contre les mauvaises herbes n'a réussi à s'imposer jusqu'ici. Les essais sur le terrain d'un procédé physique par rayons infrarouges ont été provisoirement différés, notamment pour des raisons énergétiques (gaspillage). A l'examen préliminaire déjà, cette méthode s'est en effet révélée trop coûteuse et écologiquement contestable.

Jusqu'ici, le désherbage consistait uniquement à combattre les symptômes. Pour les CFF, la limitation de la prolifération des mauvaises herbes est, en revanche, synonyme d'une recherche plus prometteuse pour lutter contre les causes.

Les tronçons nouveaux ou ceux qui doivent être entièrement assainis offrent la possibilité de tester de nouvelles méthodes. Sur la nouvelle ligne du Grauholz, près de Mattstetten, des mesures prometteuses au niveau de la construction sont à l'essai, qui visent à empêcher la croissance des plantes, notamment un revêtement bitumineux d'au moins 10 centimètres.

Lutte anti-bruit à la source

La législation suisse en matière de protection contre le bruit prévoit que les CFF devront, d'ici à l'an 2002, limiter aux normes légales les nuisances phoniques ferroviaires produites le long de leurs lignes. Un cadastre sommaire du bruit est déjà établi.

Le bruit ferroviaire est le plus efficacement éliminé à la source, c'est-à-dire sur le matériel roulant. L'industrie a déjà prouvé que les bogies peuvent être moins bruyants. Mais dans dix ans, le parc des voitures ne sera pas encore intégralement doté de bogies «silencieux». De plus, les wagons bruyants seront encore nombreux à circuler, compte tenu de leur longévité. A cela s'ajoute le fait que près des deux tiers des wagons en transit appartiennent à des réseaux étrangers et à des entreprises privées.

Le problème principal de la protection contre les nuisances phoniques réside dans l'acheminement nocturne du transit marchandises. C'est pourquoi les CFF ont établi en priorité un cadastre de bruit le long du couloir ferroviaire Bâle - Chiasso, en cours d'aménagement, cadastre sur lequel se fondera un premier programme partiel d'assainissement.

Nouvelle conception de la sécurité

L'ordonnance de 1988 sur les CFF prescrit l'institution d'un organe de contrôle neutre pour la sécurité, superposé à l'exploitation. Un pas important dans ce sens a été fait le 1^{er} novembre 1991. Ce jour-là, la nouvelle «division principale de la sécurité et des services centraux», subordonnée au directeur général suppléant, est devenue opérationnelle. Son programme a été élaboré à la suite d'enquêtes et d'études approfondies. Il faudra compter trois à quatre ans jusqu'à la réalisation des objectifs fixés. Ainsi, toutes les tâches centralisées de sécurité seront placées sous une direction commune. Outre la tâche principale de la fonction de surveillance (audit de sécurité), l'on y trouve la défense d'entreprise, le service de sécurité et la sécurité du travail.

En étroite collaboration avec les directions responsables, la division principale de la sécurité et des services centraux élabore un cadastre des risques. Il s'agit en l'occurrence de déterminer où se trouvent les principaux risques. Le résultat de ces enquêtes se traduira par la mise en place d'un système de prévention.

Ici aussi, l'accent est mis sur l'homme. Le souci principal des CFF est et reste la sécurité des voyageurs et du personnel. Dans ce contexte, il est évident que cela nécessite une étroite collaboration, tant avec l'Association suisse des sapeurs-pompiers qu'avec les polices cantonales. La sécurité est un souci per-

manent du chemin de fer, comme en témoignent les échanges fréquents d'expériences avec les réseaux étrangers.

Elimination des déchets

«Mieux vaut éviter que de diminuer, diminuer que de recycler, recycler que d'éliminer», telle est la devise du service responsable de l'élimination des déchets aux CFF. Ce service veille à ce que les principes de la protection de l'environnement soient respectés au sein de l'entreprise, l'accent étant mis sur le recyclage.

Aujourd'hui, les CFF recueillent de nombreux articles ou déchets qui sont ensuite recyclés. Il s'agit notamment de tubes fluorescents, de rubans encreurs, de modules pour imprimantes, mais aussi d'étuis en matière plastique pour abonnements et cartes multicourses, ainsi que d'autres objets en synthétique. A cela s'ajoutent des sabots de frein en matière composite, des résidus métalliques souillés des freins de voie, des pièces diverses en caoutchouc et métal, la plupart des bois imprégnés (traverses, planchers de wagons), ainsi que, depuis toujours, les véhicules mis au rebut.

En accord avec l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, les CFF ont élaboré et mis en place un processus simplifié de remise des déchets spéciaux. Il a ainsi été possible de systématiser un domaine administratif complexe, tout en améliorant l'efficacité du transport des déchets.

En matière d'environnement, les CFF innoveront aussi pour leurs installations. Ainsi, dans le cadre de la mise en service de la nouvelle gare souterraine de Zurich, ils ont introduit un programme de tri des déchets, nouveau en son genre et son étendue. Chaque service CFF et chaque commerce établi sur le périmètre de la gare est tenu de trier ses déchets et de les apporter à une centrale, où ils sont contrôlés et

La protection contre le bruit, la sécurité des voyageurs et l'élimination des déchets sont trois domaines auxquels les CFF portent une attention sans cesse grandissante.

pesés par catégorie. Les coûts réels occasionnés par les déchets sont débités aux «fournisseurs» respectifs. Les premières expériences faites avec ce programme, qui couvre l'ensemble de la gare principale de Zurich, sont très positives.

Pour les grandes quantités de déchets à éliminer dans toute l'entreprise, et pour les déchets spéciaux, les CFF doivent s'assurer des possibilités d'écoulement. C'est pourquoi ils participent financièrement à des firmes spécialisées dans ce genre d'activité, notamment dans l'élimination des piles et des petits accumulateurs, mais aussi dans le recyclage des déchets contenant des métaux dissous, des huiles, des vernis, des graisses, etc. Ces participations octroient aux CFF une priorité sur d'autres «fournisseurs de déchets»; elles permettent en outre de favoriser le transport par rail.

La gestion des déchets commence déjà au moment du choix et de l'achat d'un article. Les possibilités d'élimination qui s'offrent en fin de vie de celui-ci doivent en effet être déterminées avant l'achat. Dorénavant, le fournisseur sera impliqué dans ce processus. Toutes ces réflexions ont incité à domicilier la gestion interne des déchets à la direction de l'approvisionnement et des achats.

