

Maîtrise de la végétation ligne SNCF de Saint Nom la Bretèche

A propos du dossier présenté par la SNCF le 14 décembre dernier en commission départementale (92) de la nature, des paysages et des sites (dans laquelle je siège), il s'agit officiellement de "maîtriser" la végétation sur la ligne de Saint Nom la Bretèche qui bifurque de celle de Versailles Rive Droite juste après le tunnel de Saint Cloud dans le domaine national. Le dossier présenté concernait la partie située dans le site classé du domaine national.

La SNCF a reconnu qu'elle avait depuis des années négligées l'entretien de la végétation aux abords de ses voies. Devant la multiplication des incidents qui pénalisent la régularité des trains et les dangers électriques si des branches s'approchent trop près des fils de contact ou du fil de terre pouvant être accidentellement sous tension (électrification à 25000 volts nécessitant une distance de sécurité de 3mètres), la SNCF a décidé de procéder à des abattages et des éclaircissements dans la végétation.

La SNCF a fait des économies en négligeant jusqu'à présent l'entretien : ne cherche-t-elle pas maintenant à faire à nouveau des économies en procédant à un abattage excessif pour avoir à intervenir le moins souvent possible par la suite tout en réduisant l'irrégularité des trains? On peut le craindre, surtout quand on parcourt nombre de voies ferrées où on peut voir comment l'emprise a été dégagée sans ménagement de toute végétation, ou bien comment celle-ci a été broyée (ce n'est malheureusement pas différent le long de la plupart des routes...). En plus le document distribué lors de la commission montre à titre d'exemple des photos de "coupes rases" effectuées le long des lignes TGV (c'est la même chose le long des routes nouvelles et des autoroutes, où la largeur déboisée est considérablement supérieure à la largeur occupée par l'infrastructure elle-même). J'ai insisté sur ce point en prenant la parole dans la commission. A cette occasion, j'ai rappelé que les voies ferrées ne sont pas inesthétiques (ce n'est pas moins joli qu'une route...), mais que tout dépend du soin et de la qualité avec lesquels leur insertion est réalisée dans leur environnement, qu'il soit urbain ou forestier. J'ai cité à ce titre l'exemple du " tramway à la française", où on ne se contente pas de réaliser une infrastructure de transport (pour la plupart des ingénieurs et techniciens, leur travail s'arrête là...), mais où justement un soin tout particulier (avec les moyens financiers qui vont avec...) est apporté à l'intégration de cette infrastructure dans son environnement.

Cette ligne de Marly et Saint Nom la Bretèche constitue un des plus beaux parcours ferroviaires qu'on puisse faire en proche banlieue. De plus l'Ile de France se caractérise par de nombreuses et belles forêts. Ce serait dommage de sacrifier cet environnement aux abords des voies et on peut espérer qu'avec ce dossier, la SNCF ait le souci de la qualité de l'environnement tout autant que de la régularité de ses services. Cela pourrait peut-être même devenir un référentiel en la matière.

On est loin de ce qu'avait été l'aménagement de la première autoroute de France (ça a malheureusement changé aujourd'hui...), celle de l'Ouest qui précisément traverse le domaine national de Saint Cloud et pour laquelle les alignements des allées du Parc avaient été conservés directement en bordure de la chaussée (et l'entrée du tunnel évoquait l'Orangerie de Versailles...)

Lionel - 23 décembre 2015