

Actes de la journée du 20 décembre 2012

Rencontre autour des rôles de préservation de la biodiversité joués par les talus ferroviaires, les interactions entre acteurs et les pratiques de gestion.

Talus ferroviaires & biodiversité

Journée animée par Gilles Lecuir, responsable du pôle Forum des acteurs de Natureparif.



Le talus de Suresnes (rue Roger Salengro) est géré de manière écologique. Sa faune et sa flore font l'objet d'un suivi régulier par Espaces.

INTRODUCTION

Les talus ferroviaires qui nécessitent un entretien régulier font l'objet de nouveaux modes de gestion, plus écologiques, notamment grâce à l'apport du savoir-faire d'associations d'insertion. Comment cette gestion qui vise à la valorisation des talus en tant que corridors écologiques peut-elle participer à la préservation de la biodiversité et à la mise en œuvre de la trame verte et bleue en Île-de-France ?

Ces opérations d'aménagement et d'entretien nécessitent un partenariat soutenu entre propriétaire, gestionnaire, collectivités et associations. Quels sont les implications et avantages d'un entretien écologique de ces talus pour les différents partenaires ? Quelles sont les meilleures pratiques de gestion écologique mises en œuvre sur les continuités ferroviaires ?

Depuis sa création en 1994, l'association Espaces s'est donnée pour mission d'expérimenter une gestion écologique des espaces naturels urbains et périurbains de l'ouest de Paris grâce à des techniques appropriées, en vue notamment d'améliorer les qualités paysagères et écologiques des sites. Cette gestion des espaces se fait dans le cadre de chantier d'insertion socio-professionnelle.

L'association mène en particulier depuis 2006, en partenariats avec RFF, la SNCF et le Conseil régional d'Île-de-France, un travail d'entretien et d'aménagement de tronçons de la Petite ceinture parisienne (14^e, 15^e et 17^e arrondissements), ainsi que des talus et gares ferroviaires de la ligne L du transilien. Plus ponctuellement, dans le cadre de partenariat avec des collectivités, des talus ou abords de gares sont également gérés par l'association Espaces : Paris 16^e, Courbevoie, Suresnes, les talus du tramway T2 à Meudon, etc.

Pour toutes ces raisons, l'association Espaces a souhaité organiser, avec Natureparif et en partenariat avec le Conseil régional d'Île-de-France, RFF, la SNCF, Chantier École et la Ville de Courbevoie cette journée « Talus ferroviaires et biodiversité » afin d'aborder les différents enjeux de la gestion des talus ferroviaires et de la préservation de la biodiversité et faire se rencontrer l'ensemble des acteurs concernés par cette question.

SOMMAIRE :

OUVERTURE DE LA JOURNÉE	4
LES ENJEUX LIÉS À LA BIODIVERSITÉ POUR LES EMPRISES FERROVIAIRES	7
Les contraintes de gestion de la végétation pour le fonctionnement des lignes de chemin de fer et la sécurité	7
Relations entre les voies ferrées et la biodiversité	8
La flore et la faune sur les talus ferroviaires du grand ouest parisien (ligne L du Transilien)	9
EXEMPLES D’ACTIONS	16
Les partenariats gestionnaires (SNCF/RFF) - collectivités - association d’insertion sur la ligne L (Paris-Saint-Lazare/Versailles)	16
L’enjeu des paysages et la gestion des talus ferroviaires à Courbevoie	17
La gestion des espaces verts en gare de Pontoise, Argenteuil et Bougival	19
La Petite ceinture à Paris : support d’insertion et de préservation de la biodiversité	22
CONCLUSION	27

OUVERTURE DE LA JOURNÉE

Bernard ACCART, adjoint au maire de Courbevoie, délégué à l'Espace public et l'Environnement

Les talus ferroviaires constituent un enjeu fort dans une ville telle que Courbevoie, dont le territoire est étiré en longueur et traversé par une voie ferrée. Ils ont longtemps été négligés, mais leur gestion fait désormais l'objet d'une attention spécifique, puisqu'ils sont à présent considérés comme des corridors écologiques intégrés à une trame verte pensée dans le sillage du Grenelle de l'Environnement pour préserver la biodiversité.

Courbevoie s'est engagée dans une politique volontariste de développement durable. Elle a adopté sa charte de l'Environnement en 2003. Son Agenda 21 a été élaboré de 2008 à 2011. Les « quatre fleurs » de la ville fleurie qu'est Courbevoie ont été confirmées en 2012 : de nombreux projets de biodiversité ont été reconnus au travers de ce label. La charte régionale de la biodiversité a été signée en 2009.

Par ailleurs, Espaces intervient sur le territoire par le biais d'une convention d'objectifs signée avec la Région Île-de-France en mai 2008, de façon à préserver la biodiversité sur les talus ferroviaires. Dans le cadre du volet social du développement durable, Courbevoie souhaitait favoriser le retour à l'emploi des personnes en difficulté et a signé une convention d'objectifs avec Espaces pour accompagner la requalification de l'allée et du square Château-du-Loir, qui longe le terrain du collège Georges Pompidou et le talus SNCF.

C'est donc un grand plaisir pour la Ville de Courbevoie d'accueillir cette journée consacrée aux talus ferroviaires et à la biodiversité. Cette question est l'occasion de rencontres et de partages d'idées avec des personnes passionnées et passionnantes. Espaces doit être particulièrement remerciée pour le travail déjà accompli, ainsi que Natureparif, dont Courbevoie est adhérente, tout comme la Région Île-de-France, RFF, la SNCF, et les acteurs de Chantier École Île-de-France.

Jean BOULANGER, président de l'association Chantier École Île-de-France

Les acteurs de l'insertion se félicitent de l'engagement de collectivités territoriales telles que Courbevoie en faveur de l'insertion, qui plus est dans le cadre de projets de biodiversité. Chantier École Île-de-France fait partie de Chantier École France, désormais présent sur tout le territoire national. L'association fédère des acteurs de l'insertion et des porteurs de chantiers qui portent les dimensions du retour à l'emploi et de la formation.

En Île-de-France, elle compte 80 adhérents, dont 70 structures porteuses de chantiers, soit 80 % des chantiers franciliens. Chantier École est engagé dans différents partenariats avec les collectivités, et entretient un partenariat privilégié avec la SNCF et RFF autour d'une soixantaine de chantiers prenant place sur le réseau Transilien et la Petite ceinture ferroviaire de Paris : par ce biais, quelque 700 personnes ont pu accéder à l'emploi et à la formation depuis 2006 et ont progressé dans leur insertion sociale.

Cette rencontre sur les talus et la biodiversité fait sens pour Chantier École Île-de-France, car au-delà du retour à l'emploi, les chantiers d'insertion participent au développement des territoires. Une journée interne de professionnalisation la prolongera le 1^{er} mars 2013. Ces rencontres sont significatives de la volonté d'initiative des Chantiers-Écoles, qui continueront à s'engager sur ce type de travaux.

J'étais encore il y a peu directeur d'une structure d'insertion, et je me souviens qu'en 1998, déjà, nous entretenions des talus. Les travaux d'élagage, de nettoyage sont indispensables, mais la participation de ces talus au développement des corridors écologiques est un atout supplémentaire. Il faut espérer que ces actions se multiplieront et seront transposées, demain, à une vaste échelle.



La table ronde d'ouverture de la journée

Jean COSSON, directeur des affaires territoriales, SNCF Paris Saint-Lazare

Cette rencontre sera l'occasion pour les différents partenaires d'exposer les différentes thématiques portées par le partenariat entre les collectivités, la SNCF, Chantier École, Espaces et RFF. La SNCF agit pour l'insertion depuis de longues années – et avec Espaces, depuis 1997 – et travaille avec Chantier École dans toute la France. Cela permet de collaborer potentiellement avec les plus de 500 associations regroupées par Chantier École, à travers 135 chantiers d'insertion. Plus de 1800 personnes ont été accompagnées par

ce biais vers le retour à l'emploi et la professionnalisation.

Le partenariat est partagé avec les collectivités, qui portent l'essentiel de l'effort produit au bénéfice des territoires et de leurs habitants. En tant que propriétaire du réseau, RFF, adhérent de Natureparif, est aussi engagé auprès des collectivités, des associations d'insertion et de la SNCF, qui est délégataire de sa gestion.

Les talus ferroviaires sont un élément de biodiversité. Ils constituent un sujet délicat, car l'entretien des talus est indispensable à la circulation des trains. Les partenariats tels que ceux noués autour de certaines lignes permettent de parvenir à des résultats plus satisfaisants que ceux obtenus en leur absence. La région Paris-Saint-Lazare compte aujourd'hui quatre chantiers d'insertion, dont deux entrepris avec Espaces : celui de la Petite ceinture ferroviaire parisienne et celui qui prend place sur la ligne allant de Bécon-les-Bruyères à Bougival, en passant par Courbevoie. La gestion plus écologique des talus rejaillit sur la qualité de vie des riverains. Les talus font alors partie des corridors écologiques qui traversent des territoires morcelés par l'urbanisation.

Nathalie VINCIGUERRA, responsable *Environnement et Développement durable*, RFF

RFF est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et, à ce titre, doit l'entretenir. Pour cela, il délègue les missions d'entretien à la SNCF Infrastructures, qui réalise les travaux, notamment sur les talus ferroviaires.

Ce sont des enjeux importants pour les villes. Le premier objectif de l'entretien de la végétation des talus est la sécurité de la circulation ferroviaire. Il doit donc être régulier, et les chantiers d'insertion permettent entre autres de répondre aux attentes des collectivités. RFF s'est engagé récemment dans ces chantiers, la première expérience ayant été menée sur les 23 km de la Petite ceinture ferroviaire depuis 2006. Ces voies ne sont plus circulées depuis de longues années, mais doivent être entretenues car elles font toujours partie du réseau. Dans ce contexte, les chantiers d'insertion permettent de répondre aux attentes de Paris en matière de biodiversité, car l'action des associations permet de mettre en œuvre des actions plus ciblées en matière de traitement écologique des talus.

Plus récemment, une convention globale a été conclue entre RFF, la SNCF et Chantier École. Il s'agit de développer ces chantiers d'insertion au-delà de la Petite ceinture. Les opérations de traitement écologique des talus restent néanmoins ponctuelles en raison, notamment, des contraintes budgétaires des partenaires. Ces partenariats sont difficiles à mettre en place et demandent un investissement important des collectivités, en particulier afin que leurs services reprennent en main l'entretien qui a été initié par les

chantiers d'insertion afin d'assurer la pérennité des aménagements créés.

Yann FRADIN, directeur général de l'association *Espaces*

Merci à l'ensemble des partenaires de cette journée, en particulier à la Ville de Courbevoie, avec laquelle Espaces mène depuis des années des projets passionnants, mais aussi à RFF, à SNCF, au Conseil régional et à des partenaires tels que la DIRECCTE, qui agrée et cofinance les chantiers d'insertion, ainsi qu'aux conseils généraux impliqués notamment dans la gestion du RSA.

Espaces est née en 1994 et anime aujourd'hui 14 chantiers d'insertion dans l'Ouest parisien, dont trois sur des talus ferroviaires. L'association emploie chaque jour 130 éco-cantonniers, jardiniers, palefreniers, éco-bateliers etc. Son équipe permanente compte une cinquantaine de personnes et ses 450 adhérents lui permettent d'être présente au quotidien sur les territoires.

Le premier chantier a été ouvert sur les talus ferroviaires en 1997. L'intervention portait à la fois sur une portion de la Petite ceinture devenue un sentier nature Auteuil-La Muette ouvert au public, puis sur certains talus de la ligne L à Saint-Cloud, à Suresnes, et à présent à Courbevoie.

Ce chantier était une grande première. À l'époque, le gouvernement d'Alain Juppé avait lancé les Contrats jeunes, avant les Nouveaux emplois-Nouveaux services de Lionel Jospin, et leur première application en 1997 avec SNCF, chez Espaces, avait été trouvée, dans le cadre d'un talus ferroviaire non circulé. Les chantiers d'insertion n'ont été reconnus qu'en 1998 par la loi. Espaces a conclu le premier d'entre eux avec la Ville de Paris, à qui la gestion de la portion Auteuil-La Muette a été par la suite transférée. Les chantiers d'insertion se sont depuis multipliés avec la direction des Espaces verts et de l'Environnement (DEVE) de Paris, et par ailleurs dans toute la France avec RFF et SNCF, aux côtés des adhérents de l'association Chantier École, dont Espaces est membre.

Cette rencontre a été rendue possible par Natureparif, dont Espaces est membre fondatrice, et Natureparif doit être saluée pour son rôle aux côtés des acteurs de terrain et du grand public.

Les talus ferroviaires sont un enjeu important pour Espaces, car ils représentent souvent des éléments de nature essentiels et uniques pour les habitants. L'importance de leur gestion est majeure pour les paysages en ville et il faut beaucoup communiquer autour des opérations d'entretien pour éviter les plaintes des riverains.

Le cas de Courbevoie est exemplaire à cet égard, car l'avenue de Château-du-Loir est devenue un véritable chemin rural situé au cœur d'une ville très dense grâce à la volonté de la Ville d'étendre la nature sur une voie

anciennement minérale, qui est devenue très verdoyante. Cela montre qu'il est souvent possible de ne pas réduire la place du végétal en ville, et au contraire, de l'augmenter, pour le plus grand bonheur des habitants, même en secteur dense.

Alors que les terrains appartiennent à différents acteurs (RFF, communes, etc.), il faut apporter une gestion transversale pour laquelle les chantiers d'insertion sont idéaux, puisqu'ils bénéficient pour une part majoritaire de la souplesse de la procédure de la subvention – qui peut être complétée par une part de prestations marchandes – qui permet une démarche partenariale multi-acteurs. Enfin, les talus ferroviaires se trouvent auprès d'infrastructures de transport, notamment à proximité des gares, et les chantiers d'insertion participent à la création du lien social dans la ville et à l'insertion de ces infrastructures dans le tissu urbain.

Stéphanie LUX, *directrice de Natureparif*

Je remercie tous les participants et tous les intervenants au nom de Liliane Pays, présidente de Natureparif et Conseillère régionale, qui a été retenue en séance. Ces rencontres sont l'expression de ce qu'est notre agence, association de loi 1901 qui associe des personnes morales à travers sept collèges: État, Région, autres collectivités locales, associations de protection de la nature et de l'environnement, établissements d'enseignement supérieur et de recherche, syndicats d'entreprises et interprofessionnels, entreprises publiques et privées.

L'objectif de Natureparif est de co-construire des solutions pour mettre en œuvre des pratiques de biodiversité. Cette rencontre me tient particulièrement à cœur, car j'ai grandi à Suresnes le long de la voie ferrée, et que je peux témoigner du changement opéré par la nouvelle prise en compte de ce linéaire et de son talus, qui est accompagné de jardins partagés et de jardins ouvriers. Cette ligne de chemin de fer a été l'une des premières mises en service en France, et alors qu'elle était une cicatrice dans une zone urbaine dense, le travail accompli en a fait une véritable artère verte.



L'intervention de Yann Fradin, directeur de l'association Espaces.

LES ENJEUX LIÉS À LA BIODIVERSITÉ POUR LES EMPRISES FERROVIAIRES

Les contraintes de gestion de la végétation pour le fonctionnement des lignes de chemin de fer et la sécurité

André FERRON, *technicien d'appui intervention végétation voie, SNCF*, et **Joanne FORET**, *chargée de mission Environnement et Développement Durable, RFF*

La loi du 13 février 1997 a confié la propriété du réseau ferré national à RFF, qui est responsable de sa gestion, de son exploitation et de sa maintenance, et de la maîtrise d'ouvrage des projets d'investissement. La gestion est déléguée à la SNCF Infrastructure via une convention d'entretien qui définit les obligations réciproques ainsi que la rémunération.

La gestion de la végétation sur les emprises de RFF est régie par différentes réglementations. SNCF Infrastructure décide des traitements phytosanitaires à utiliser dans le cadre de la gestion des espaces de la zone de voie, de la piste et de la bande de proximité. La piste est comprise entre les voies et les poteaux caténaux et est destinée à la circulation des personnels de maintenance et de secours. La voie et la piste doivent être complètement dévégétalisées et seules certaines graminées sont tolérées dans la bande de proximité située à une distance inférieure à trois mètres des poteaux.

Les techniques utilisables sont assez peu nombreuses. C'est pourquoi il faut lutter contre la végétation sur la voie et la piste. Laisser pousser la végétation naturellement conduirait en effet à des infiltrations qui détérioreraient la voie et empêcheraient de l'exploiter aux vitesses prévues. Sur les talus, la végétation doit être maîtrisée en hauteur au niveau des signaux et des accès, ce qui conduit à élaguer et à broyer certains types de végétation.

Le réseau national totalise environ 30 000 km de lignes, 65 000 km de voies et pistes et 53 000 hectares de dépendances vertes. Pour la région de Paris-Saint-Lazare, les voies principales cumulent 750 km, 15 000 trains circulent chaque jour sur les voies en France, où les travaux sont surtout effectués de nuit, de façon insérée aux plans de transport. Les plages de travaux doivent être programmées de 6 à 12 mois à l'avance et les moyens de maîtrise de la végétation doivent donc atteindre un haut rendement.

Plusieurs méthodes ont été expérimentées. Les techniques manuelles font appel au travail à la main ou à la binette dans des zones proches des voies où les risques de heurts sont très élevés pour les opérateurs.

Le rendement est faible et l'opération doit être répétée plusieurs fois dans l'année.

Les solutions mécaniques comportent aussi des risques de heurts élevés et des rendements faibles. Les solutions thermiques posent le même type de problèmes, auxquels il faut ajouter une consommation importante d'énergie fossile et d'eau. Elles risquent aussi d'endommager les constituants plastiques des infrastructures et les installations électriques des voies.

Le désherbage chimique fait appel à différents équipements. Six trains à haut rendement circulent en France pour épandre les produits phytosanitaires. 26 trains désherbeurs régionaux travaillent sur les Infrapôles et sur des régions bien déterminées, notamment pour désherber les voiries de service, mais également les pistes situées dans des endroits spécifiques. Une quarantaine de camions sont en déploiement à travers le pays pour traiter les sites que ne peuvent atteindre les trains. Sur la région de Paris-Saint-Lazare, un quad permet aussi de traiter les accès de façon complémentaire avec le train.

A partir de 2012 et 2013, les trains seront progressivement équipés de détecteurs Infrarouges pour ne traiter que la végétation effectivement en place, afin de réduire les quantités utilisées dans le cadre du plan Ecophyto 2018.

Depuis quelques années, il est fait en sorte de former au moins une fois par an le plus grand nombre d'agents concernés aux bonnes pratiques en matière d'usage des produits phytosanitaires, en s'efforçant de réduire les dosages et d'utiliser les nouveaux produits disponibles, qui permettent de diminuer les doses employées et la consommation globale. Les produits utilisés sont tous spécialisés et employés à l'échelle nationale.

Des alternatives aux produits phytosanitaires sont expérimentées. Des nappes géotextiles anti-végétation ont été disposées sur le ballast et recouvertes de sable dans un site sensible situé à proximité d'un captage d'eau potable. Il faudra plusieurs années pour disposer d'un retour d'expérience utilisable, mais cette technique pose des contraintes d'exploitation : ces travaux doivent être conduits en même temps que les renouvellements de voies. Il faudra aussi plusieurs années pour connaître les éléments de coût et les éléments techniques.

Pour la maîtrise de la végétation des talus, deux méthodes sont associées. Les graminées sont éliminées par désherbage chimique. Les interventions mécaniques font appel à des débroussailluses, et à

des engins permettant d'élaguer des arbres qui visent à empêcher les chutes de branches et de feuilles sur la voie. Les chantiers d'insertion permettent quant à eux de gérer les talus de façon différenciée, et de contenir voire d'éradiquer certaines plantes invasives qui posent des problèmes aux ouvrages d'art et à la tenue des talus.



La présence de végétation sur le système ferroviaire induit des risques multiples, notamment pour la stabilité des voies, l'accès du personnel de maintenance et de secours, la visibilité et le freinage. Il faut donc maîtriser la végétation sur les itinéraires ferroviaires.

Relations entre les voies ferrées et la biodiversité

Caterina PENONE, *Muséum national d'Histoire naturelle (MNHN)*

J'ai soutenu au MNHN une thèse financée par la SNCF. Elle visait à connaître le fonctionnement de la biodiversité en milieu urbain et à évaluer la contribution des dépendances vertes ferroviaires à cette dernière. En France, l'urbanisation se déploie quatre fois plus vite que l'augmentation de la population et conduit à l'étalement urbain. Ses impacts sur la biodiversité peuvent être directs ou indirects (perte d'habitats, fragmentation, pollutions diverses, introduction d'espèces).

À cette urbanisation sont associés des réseaux de transport, notamment des voies ferrées très présentes en Île-de-France, qui relient les villes entre elles. Ces réseaux de transports sont accompagnés de dépendances vertes à vocation principalement technique et qui représentent des surfaces importantes (5 fois la surface de Paris au niveau national).

Les impacts négatifs des voies ferrées sur la biodiversité sont connus. Aux effets cités précédemment pour l'urbanisation s'ajoutent les collisions. Mais ces voies peuvent aussi jouer un rôle positif, lié à la présence de dépendances vertes. Celles-ci peuvent jouer un rôle d'habitat, de refuge ou de corridor dans les paysages fortement anthropisés tels que les milieux agricoles intensifs ou les milieux urbains.

Ces dépendances vertes pénètrent jusqu'au cœur des villes et offrent des habitats potentiels. Puisqu'elles

traversent des gradients d'urbanisation, elles sont bien adaptées pour étudier les effets de l'urbanisation sur les communautés végétales et animales. Étant linéaires et continues, elles peuvent aussi créer des continuités écologiques, bien que cela n'ait pas été suffisamment prouvé jusqu'ici.

Ma thèse a porté sur 7 lignes franciliennes circulées allant de Paris aux limites de la région. Différents taxons ont été choisis à plusieurs niveaux trophiques (plantes, sauterelles, escargots, papillons) et l'analyse a été conduite au niveau fonctionnel à travers l'étude des traits des espèces. Les milieux urbains sont composés de taches d'habitat de petite taille isolées au sein de la matrice bâtie: les espèces qui peuvent y vivre présentent des caractéristiques qui leur permettent de vivre dans des taches de petite taille ou de se déplacer entre elles. Généralement, les espèces à faible mobilité ou de grande taille y sont défavorisées.

Les stridulations des sauterelles nocturnes ont été enregistrées grâce à des détecteurs d'ultrasons embarqués dans des cabines de train déplacés sur 200 km, ce qui a permis de déterminer les espèces a posteriori. Plus de 2000 individus appartenant à 10 espèces ont été identifiés. Nous avons examiné la relation entre richesse, diversité, abondance des communautés et les taux d'urbanisation calculés autour des tronçons ferroviaires. Il en ressort que les communautés sont moins riches, moins diverses et moins abondantes lorsque le milieu est fortement urbanisé. Les espèces d'orthoptères généralistes, mobiles et de petite taille sont plus représentées dans les communautés en ville.

La flore a été étudiée dans environ 70 sites semblables, à végétation herbacée, situés le long de deux lignes. En milieu urbain, les plantes appréciant les températures élevées et les sols secs et riches en azote sont plus fréquentes. Aucune relation entre les modes de dispersion de la végétation et l'urbanisation n'a été relevée, alors que cette relation a été démontrée dans d'autres espaces urbains (friches, par exemple).

Globalement, les effets de l'urbanisation sur les dépendances vertes varient selon les taxons, et les communautés des dépendances vertes sont affectées par l'urbanisation de la même façon que celles d'autres milieux présents en ville, excepté pour les traits de dispersion des plantes herbacées.

Il a été fait l'hypothèse que la connectivité favorisait une homogénéisation des communautés végétales. Les interruptions géographiques relevées le long des voies ferrées sont constituées par les ponts-rails et les gares. Les résultats obtenus ont été conformes à l'hypothèse, car les communautés connectées sont plus similaires entre elles que les communautés déconnectées. Une connectivité fonctionnelle des dépendances vertes a donc été mise en évidence. Cette connectivité expliquerait l'absence de relation entre urbanisation et traits de dispersion des plantes. Les gares opposent des obstacles moindres à cette dernière que les ponts-rails.

La connectivité dépend des caractéristiques des espèces. Les dépendances vertes ferroviaires ne semblent pas favoriser sensiblement les espèces très mobiles, ni les espèces peu mobiles (sur de petites échelles de temps), car il apparaît que leur fréquence varie beaucoup selon les communautés. Les facteurs locaux (pente, par exemple) seraient plus déterminants pour ces dernières. Les dépendances vertes jouent en revanche un très fort rôle pour les espèces moyennement mobiles, généralement peu favorisées par les milieux urbains. Puisque les gares ne constituent pas des obstacles réels, il semble que le déplacement des graines soit lié à celui des trains. Les graines seraient entraînées par les turbulences et le souffle générés par le train. Au passage des ponts-rails, les cisaillements de vent perpendiculaires au mouvement du train entraîneraient la chute des graines. Celles-ci ne pourraient donc pas être reprises en charge par les trains successifs comme cela semble être le cas dans les gares.

Des analyses ont été conduites sur les espèces exotiques et invasives, et montrent qu'elles sont plus fréquentes en milieu urbain, ce qui rejoint les résultats constatés dans d'autres milieux. La richesse constatée pour ces espèces de plantes est comparable à celle d'autres milieux tels que les pieds d'arbres. Les dépendances vertes peuvent-elles alors constituer des corridors d'invasion? Les résultats obtenus montrent que c'est le cas pour les espèces exotiques, mais non pour les invasives. Ce point est sans doute lié au fait que ces dernières sont le plus souvent très mobiles: elles n'ont donc pas besoin de dépendances vertes pour se propager. Cependant, l'étude génétique menée sur le sénéçon du Cap laisse entendre que les trains jouent un rôle dans le déplacement de l'espèce, puisque l'on retrouve cette espèce présente dans le sud de la France directement dans les gares parisiennes.

En conclusion, l'étude conduite montre qu'il existe un impact important de l'urbanisation sur les communautés animales et végétales des dépendances vertes, et qu'elles jouent un rôle de connectivité fonctionnelle pour les espèces exotiques comme pour les espèces moyennement mobiles. Il a aussi été montré qu'elles jouent un rôle d'habitat et de refuge en milieu urbain. Les réseaux ferrés peuvent-ils s'intégrer aux trames vertes? Il semble qu'ils le puissent en milieu urbain et très probablement dans les milieux agricoles très intensifs. Cela plaide pour le maintien des dépendances vertes en ville, malgré la pression foncière qui s'y exerce.

Ces résultats ont été établis sur des voies circulées malgré le type de gestion qui y est appliquée actuellement. Cette gestion est certainement à améliorer par exemple en diminuant l'emploi de désherbants.

Pour une gestion adaptée, il faut aussi prendre en compte les paysages environnants et les demandes des riverains – d'où l'intérêt du travail avec des associations. Les espèces invasives sont à surveiller pour éviter leur propagation dans des milieux plus natu-

rels. Mais cela va de pair avec l'activité ferroviaire, car ce sont souvent des espèces qui affectent les plateformes ferroviaires. Les dépendances vertes urbaines, tout comme d'autres espaces urbains, peuvent jouer un rôle de réservoir pour ces espèces et c'est pourquoi les actions de gestion de ces espaces doivent être couplées avec celles des autres acteurs des espaces verts en ville.

Enfin, suivre la biodiversité dans ces espaces permettrait de mesurer l'efficacité des modifications des modes de gestion, de sensibiliser les agents et les usagers, et, à plus large échelle, de la mesurer dans l'espace et le temps. Il serait envisageable par exemple de faire participer les passagers des trains pour répertorier les espèces invasives, ou encore de faire participer les agents de maintenance aux suivis de biodiversité sur les sites qu'ils gèrent.



En zone urbaine, les talus ferroviaires peuvent jouer un rôle de corridor écologique important du fait de leur forte continuité géographique et de leur surface cumulée.

La flore et la faune sur les talus ferroviaires du grand ouest parisien (ligne L du Transilien)

Céline GRIGNON, botaniste, association *Espaces*, et **Nathalie ORTEGA**, chargée de mission biodiversité, association *Espaces*

L'entretien des talus ferroviaires a commencé en octobre 1997 sur la Petite ceinture d'Auteuil, au niveau du Val d'Or à Saint-Cloud et Suresnes, et sur les talus du tramway du Val-de-Seine. Ces chantiers ont été ouverts afin de répondre à une réflexion ouverte depuis longtemps par la SNCF et RFF: créer des emplois d'insertion, améliorer les talus du point de vue paysager et préserver la biodiversité.

Aujourd'hui, le chantier Talus ferroviaires aval du Grand Ouest Parisien entretient 12 talus dans les Hauts-de-Seine et les Yvelines, soit 3 km de linéaire. Plus de 200 salariés en insertion ont été accueillis depuis le début des chantiers. *Espaces* agit dans 7 communes: La Garenne-Colombes, Colombes, Courbevoie, Suresnes, Saint-Cloud, La Celle Saint-Cloud et Bougival. Toutes sont situées sur la ligne L, nommée « La ligne verte » par *Espaces*.

L'expertise d'Espaces en termes de suivi de la biodiversité s'est développée au fil des années afin d'améliorer les plans de gestion. Depuis 2008, Espaces travaille avec la Région Île-de-France, ce qui a permis de développer des opérations de connaissance, de communication et de gestion de la biodiversité, sachant que ces talus peuvent jouer un rôle de corridors pour les espèces végétales et animales. Pour améliorer ces continuités écologiques, Espaces réalise depuis 2008 des inventaires de la flore et de la faune. En 2012, Espaces a aussi mis en œuvre le protocole SPIPOLL (Suivi Photographique des Insectes Pollinisateurs), a poursuivi l'installation des hôtels à insectes et a chargé le bureau d'études Ecosystèmes d'Amiens d'étudier les insectes pollinisateurs de cinq talus : les résultats sont en attente.

Concernant la flore, deux grands types d'inventaires sont réalisés. Des inventaires qualitatifs les plus exhaustifs possibles sont effectués sur les sites sur lesquels l'association intervient, mais aussi des inventaires ponctuels à l'occasion de suivis de chantiers ou d'aménagements. L'objectif est de suivre l'état paysager et floristique général du site et d'adapter la gestion à court terme. Des inventaires qualitatifs et quantitatifs effectués selon la méthode phytosociologique sont aussi réalisés avec estimation du recouvrement des différentes espèces par strate (herbacée, arbustive et arborée). Ils permettent de suivre plus précisément l'évolution de la flore dans des milieux ciblés pour adapter en fonction des résultats la gestion à moyen et long terme.

Sur les talus ferroviaires gérés par l'association Espaces, 395 espèces ont pu être recensées jusqu'à présent. Les talus sont assez diversifiés (plus ou moins pentus, exposés différemment, plus ou moins ouverts, etc.). Les talus gérés sont isolés mais se situent sur la même ligne, ce qui permet de faire l'hypothèse d'une continuité écologique potentielle entre les sites.

À titre d'exemple, sur l'ensemble des sites de la gare de Bougival à La Celle Saint-Cloud, environ 150 espèces végétales ont été recensées, dont 60 au niveau de la sente de la station, où des relevés phytosociologiques sont effectués. 50 % des espèces ont été retrouvées entre 2009 et 2011, 50 % étaient différentes : cela pourrait s'expliquer par des périodes d'inventaires légèrement différentes, par la gestion appliquée sur ce site depuis plusieurs années, ou par d'autres raisons inconnues. Parmi les espèces recensées, de nombreuses espèces sont typiques des prairies et des friches : graminées communes (chiendent, fromental, brome, etc.), mais aussi ortie, oissenlit, lapsane, etc. D'autres espèces témoignent de zones plus humides : carex hirta, prêle des champs, Eupatoire chanvrine, etc. Des espèces arbustives et arborées communes sont également présentes (cornouillers, charme, érable, quelques fruitiers, etc.).

De manière générale, les espèces recensées sont essentiellement des espèces communes, mais différent selon les types de milieux (plus ou moins ouverts, ensoleillés, humides, etc.).

Des espèces moins communes (rares ou très rares en Île-de-France) ont également été recensées sur ces sites, comme notamment : l'orpin reprise (*Sedum telephium*) sur Bougival-sente de la Station, l'orobanche du lierre (*Orobanche hederæ*) sur Bougival-parking, et de manière anecdotique, l'orchidée *Epipactis à large feuilles* (*Epipactis helleborine*) sur Bougival-rue Cardon, dans le prolongement de Bougival-parking. Peu d'espèces patrimoniales ont été recensées, mais ces lieux en zone très urbanisée à proximité immédiate des voies ferrées et de dépendances de voiries, peuvent tout de même en accueillir quelques-unes. Notons également que l'on ne retrouvera pas les mêmes espèces patrimoniales suivant l'habitat naturel présent : d'où l'importance d'effectuer une gestion différenciée, qui permet de préserver la diversité des habitats (fauches en mosaïque dans le temps et l'espace, par exemple).

Concernant les suivis de la faune, des inventaires de papillons de jour ont été effectués à Puteaux, Suresnes et La Celle Saint-Cloud grâce aux protocoles STERF (Suivi temporel des rhopalocères de France) et PROPAGE (Protocole Papillons Gestionnaires). Le premier consiste à parcourir plusieurs fois d'avril à septembre un ensemble de transects fixes visités chacun pendant 10 minutes et où sont relevées toutes les espèces de papillons rencontrées. Les talus de Suresnes et de Puteaux sont suivis depuis 2009 par Espaces : les populations y apparaissent pérennes, la richesse spécifique moyenne des talus étant légèrement supérieure à la moyenne nationale. 15 espèces ont été recensées entre 2009 à 2012. La gestion doit être assez spécifique pour éviter l'embroussaillage des talus qui tend à réduire le nombre de plantes-hôtes indispensables au développement des chenilles : 26 % du total des espèces végétales recensées sont des plantes-hôtes et 69 % sont entomogames.

Les papillons contribuent donc à la richesse des talus. Les espèces généralistes (piéride de la rave, par exemple) prédominent, mais des espèces spécialistes des milieux ouverts (hespérie de l'alcée, déterminante ZNIEFF), et buissonnants (tircis) ont aussi été identifiées. La gestion apparaît constante et bénéfique. Le brun des pèlargoniums est quant à lui une espèce introduite pouvant être considérée comme invasive.

Des inventaires qualitatifs et quantitatifs ont été menés sur les orthoptères par le bureau d'études Rainette de Valenciennes de 2009 à 2011 sur huit talus, grâce à des prises au filet, des points d'écoute et des prospections aléatoires. Sept espèces ont été identifiées en 2011. La plupart sont communes, telles que le criquet mélodieux, présent aussi dans les gares. Le grillon bordelais est plus spécialisé et est notamment présent sur un talus de Suresnes. Les populations sont plus ou moins pérennes, mais une gestion adaptée permet de favoriser une mosaïque d'habitats qui leur est nécessaire (une grande majorité de sauterelles apprécie les zones d'ombre alors que les criquets sont plus inféodés aux milieux ouverts).

Des relevés d'oiseaux ont été effectués en 2010 et 2012 à Bougival, la Celle-Saint-Cloud et Suresnes. En 2012, le protocole de l'IKA (Indice kilométrique d'abondance) a été utilisé et adapté: il consiste à effectuer deux passages en avril et en juin, entre une et quatre heures après le lever du soleil, et d'identifier les oiseaux vus et entendus le long d'un même transect. 16 espèces ont été recensées dans ces trois communes en 2012, dont cinq nicheuses. La plupart sont des spécialistes des milieux bâtis et/ou des généralistes. Les talus végétalisés sont généralement utilisés comme des reposoirs ou comme sources de nourriture. Le cortège des haies et bosquets est le plus représenté sur les talus: la gestion doit donc maintenir les strates arborées et arbustives. Dix espèces sont strictement protégées au niveau national, dont la fauvette grisette, spécialiste des milieux ouverts, classée quasi-menacée sur la liste rouge nationale. La corneille noire et la pie bavarde sont très présentes sur les talus et ont été classées nuisibles par un arrêté préfectoral en 2012: elles doivent donc être surveillées.

Les espèces invasives constituent une problématique récurrente sur nos sites, où elles sont très présentes. Plusieurs définitions existent. Une espèce invasive est une espèce exotique envahissante, c'est-à-dire une espèce allochtone dont l'introduction et/ou la propagation menace la diversité biologique, ou encore une espèce exotique envahissante naturalisée qui modifie la structure et le fonctionnement des écosystèmes naturels ou semi-naturels. Les espèces invasives sont la deuxième cause de perte de la biodiversité après la destruction des habitats.

Les talus ferroviaires gérés par Espaces comptent environ 20 % d'espèces invasives, ce qui est à peu près du même ordre de grandeur que sur l'ensemble des sites de l'association Espaces, et comparable à l'ensemble de l'Île-de-France. On a recensé environ 35 espèces invasives sur les sites d'Espaces et 20 sur les talus ferroviaires. Ces chiffres sont le reflet de l'état de dégradation des sites confiés à l'association. Cependant, toutes les espèces ne sont pas présentes ni problématiques sur tous les sites, et causent des dommages différents. Les espèces invasives sont répertoriées comme plus ou moins problématiques suivant les différents auteurs et suivant l'échelle à laquelle on se place (nationale, régionale, etc.). Elles sont parfois très connues: buddleia, ailante, solidage du Canada, séneçon du Cap, vigne-vierge à cinq folioles. D'autres le sont peut-être moins: vergerette de Sumatra, asters américains, etc.

Les interventions sur ces espèces sont définies au cas par cas en réfléchissant aux impacts sur la biodiversité, la santé, la sécurité, les structures patrimoniales à préserver, et en évaluant le coût, etc. La lutte contre le buddleia et le solidage du Canada, par exemple, n'est pas systématique. En revanche, la renouée du Japon (*Fallopia japonica*) a de forts impacts, notamment en raison de son mode de dispersion très efficace, essen-

tiellement par voie végétative (rhizomes, tiges). Elle est inscrite sur la liste des 100 espèces exotiques les plus nuisibles par l'UICN.

Les objectifs de gestion adoptés pour cette espèce visent à contenir ces stations de renouée et à éviter leur propagation vers d'autres sites, à diminuer leur taille, voire à les éradiquer à long terme, afin d'augmenter la biodiversité et la fonctionnalité des milieux impactés. Pour atteindre ces objectifs, nous avons mis en place un suivi des stations de renouée selon un protocole reproduit chaque année, à savoir un arrachage manuel des tiges par mois de mai à octobre, couplé à un suivi des espèces autochtones présentes au sein de ces stations. Sur le talus de Suresnes-Val d'Or, la gestion semble déboucher sur la diminution du recouvrement de la renouée du Japon, de la hauteur et du diamètre de ces tiges, et sur la diminution de la taille des deux stations, et notamment de l'une d'entre elles qui se développe dans des conditions moins favorables (ombre). La différence d'effet de la gestion suivant les stations peut-être s'expliquer par la taille initiale des stations et par leur implantations différentes (la station A est une grande station sur talus en ballast sur forte pente, chaud et ensoleillé, tandis que la station B est plus réduite, sur plat, et à l'ombre – conditions moins favorables au développement des renouées). Par ailleurs, le nombre d'espèces autochtones au sein de ces stations semble augmenter au fil de l'application de la gestion. En outre, quelques espèces moins communes apparaissent sur la station B. La gestion semble donc avoir un effet, mais il est toutefois délicat d'évaluer ces résultats (quelle est la part exacte due à l'arrachage répété des renouées?) en l'absence de placette témoin.

En conclusion, la flore et la faune des talus gérés par Espaces sont relativement communes, à l'exception de quelques espèces patrimoniales et une diversité d'habitats. L'enjeu de la gestion consiste à réussir à conserver différents types d'habitats favorables aux différentes communautés, ce qui oblige à poursuivre les suivis réguliers afin d'évaluer l'évolution de la biodiversité et, au besoin, les pratiques de gestion. Espaces incite aussi les autres gestionnaires à prendre en compte la biodiversité dans leur modes de gestion. Il est indispensable d'identifier les espèces invasives et leurs impacts, afin de prioriser correctement les actions à mener et ne pas se lancer dans une éradication systématique très chronophage.

Ces problématiques et modalités de gestion dépassent celle de sites isolés. Il apparaît donc nécessaire et indispensable de coordonner les politiques des différents acteurs du territoire, et notamment des gestionnaires des portions de linéaires tels les talus ferroviaires, ainsi que ceux des autres espaces de nature en ville. Le potentiel de biodiversité des talus ferroviaires semble non négligeable dans les milieux urbains, surtout dans les zones très urbanisées comme celles présentées ici, et commence à intéresser les chercheurs ainsi que d'autres acteurs à différentes échelles, notamment

à travers la Stratégie nationale de biodiversité, les trames vertes et bleues nationales et leur déclinaison régionale en Schéma régionaux de cohérence écologique (SRCE), dont Espaces accompagne activement l'élaboration en Île-de-France.



Renouée du Japon (Fallopia japonica), espèce considérée comme invasive et pour laquelle l'association Espaces a mis en place un plan de lutte expérimental, notamment sur le talus du Val d'Or à Suresnes.

Gilles LECUIR, *Natureparif*

Natureparif a organisé en 2012 une rencontre sur les espèces invasives et ses actes sont disponibles sur son site internet. Dans le monde scientifique et de la gestion, il existe des divergences sur la manière d'appréhender les situations. Natureparif rappelle que c'est au niveau international que les espèces invasives sont considérées comme la deuxième cause de destruction de la biodiversité, en ce qui concerne les espèces endémiques insulaires. Au niveau continental, la situation est beaucoup plus complexe : le niveau de menace est bien moindre. Selon Muller, seules quatre espèces sont considérées comme problématiques. De nombreuses plantes ont été introduites volontairement par l'homme. C'est le cas de l'ailante, qui était destiné à soutenir les talus. Il faut donc éviter de reporter la responsabilité des conséquences éventuelles sur la nature. L'Homme reste de loin la première espèce invasive pour les milieux, puisque l'anthropisation des milieux est la première cause de réduction de la biodiversité.

Temps d'échange avec les participants

Nicole BRISAC, *LPO, CORIF*

J'habite depuis près de 60 ans à Saint-Cloud, et je voudrais faire part de mon scepticisme. Je suis horrifiée par l'entretien des talus par la SNCF, notamment par la taille des arbres, qui est en fait un cassage pur et simple. Il serait bon que la SNCF respecte la charte départementale d'entretien des arbres, notamment parce qu'ils abritent les oiseaux. Le talus entre Suresnes et La Défense était autrefois très vert et dense, et a été réduit à presque rien. À Saint-Cloud aussi, les talus ont été massacrés. Quels sont les produits phytosanitaires utilisés ? Les nichoirs pour chiroptères pourraient être utiles et être implantés dans les parcelles ferroviaires. Il faudrait aussi réaliser des passages à faune sous les voies.

André FERRON, *SNCF*

L'Infrapôle de Paris-Saint-Lazare ne dispose que de deux engins pour tailler et broyer les arbres. Depuis un an, un lamier, puis un broyeur, sont utilisés. Cette amélioration est récente et en effet, la taille effectuée par les deux engins uniquement utilisés précédemment n'est pas propre. L'Infrapôle gère les talus et délègue aux services territoriaux l'entretien de ces talus par des entreprises retenues par l'intermédiaire de contrats nationaux.

Jean-Pierre PUJOLS, *Infra-ingénierie, SNCF*

Historiquement, la SNCF faisait appel à des personnels très dispersés sur le réseau et qui effectuait un travail de cantonnier, de remplacement de voies, etc. L'entreprise est à présent devenue industrielle et a perdu une partie de l'expertise en matière de gestion de la végétation. Il faudra la retrouver, ce qui sera long. En parallèle, on assiste à une dérive de l'embroussaillage lié à une baisse de l'entretien, qui appelle parfois l'emploi de moyens très drastiques afin de permettre la circulation des trains. L'activité d'entretien de la végétation n'est pas aujourd'hui suffisamment prise en compte en interne. La réflexion en cours avec RFF n'aura pas de conséquences immédiates. L'expérience d'Espaces montre que les actions d'entretien doivent être conduites sur le long terme pour obtenir des résultats. Ces modes de gestion ne peuvent aujourd'hui être généralisés sur les 53 000 hectares des dépendances vertes. Il faudra définir des modes médians entre la gestion différenciée et la gestion industrielle actuelle.

Marie BLANC, *habitante de Courbevoie*

Les dernières coupes des arbres des talus de Courbevoie ont été effectuées à 3 heures du matin par des machines à disques qui ont effectué un massacre. Les riverains n'ont pas été prévenus et j'ai retrouvé des morceaux de bois sur ma terrasse. Les agents, après avoir été interrogés, ont demandé que je ferme

mes volets. Les travaux effectués pour réaliser la troisième voie se sont traduits par une invasion de béton dans les jardins, sans réaction de la part de RFF. Cette situation est anormale. En outre, des lianes se sont développées de façon anarchique et envahissent les jardins, ce qui oblige à les couper très régulièrement. Le vent dissémine leurs graines et les multiplie. Les riverains sont disposés à nettoyer les abords des voies si RFF leur donne les produits nécessaires, mais les responsables des voies doivent faire leur devoir.

Caterina PENONE, *MNHN*

Disposer des nichoirs à chiroptères, et de façon générale attirer la faune dans les dépendances vertes, peut engendrer des risques de collisions avec les trains. Il faut être attentif à ne pas concentrer la faune de façon excessive dans ces espaces.

Yann FRADIN, *Espaces*

Les passages à faune ne sont pas forcément adaptés. En revanche, il faudrait intervenir pour réduire les discontinuités qu'introduisent les ouvrages d'art. Il est parfaitement possible d'intégrer des passerelles végétales lors de la conception ou a posteriori pour permettre la circulation de la faune sur ces ouvrages.

Mickael HAMON, *Infra-ingénierie, SNCF*

Nous travaillons avec des spécialistes des chiroptères du MNHN. Il apparaît que l'installation de nichoirs n'est pas adaptée, car la population en chiroptères est concrètement limitée par celle des insectes. Les chauves-souris exploitent en ville les nichoirs qu'offre le bâti et n'ont pas besoin d'être déplacées auprès des voies.

Gérard MOULIN, *association Voisins/Voisines à Houilles*

La boucle de Seine de Montesson est un territoire complexe. Une association périurbaine vient d'y être créée, car tout reste à faire. Nous nous rapprocherons d'Espaces dans ce but. À Houilles, notre association essaye depuis des années sans succès de faire nettoyer les abords de la gare. RFF, ici, ne remplit pas son contrat en matière d'entretien. Il ne revient pas aux collectivités de prendre le relais ou de financer ces travaux.

Céline GRIGNON, *Espaces*

Faire intervenir des associations d'insertion présente l'avantage d'apporter une présence quotidienne sur les sites, afin de gérer la biodiversité et l'entretien. C'est tout l'intérêt des partenariats entre RFF et les associations d'insertion.

Joanne FORET, *RFF*

RFF et la SNCF ont rencontré très récemment la mairie de Houilles pour étudier l'opportunité d'un chan-

tier d'insertion dans cette commune. Cette action est en cours d'élaboration. Par ailleurs, les passages à faunes sont coûteux et il faut savoir où les placer. La région élabore actuellement le SRCE, ce qui permettra de déterminer quels sont les sites prioritaires et de rechercher les financements adéquats.

Stéphanie LUX, *Natureparif*

Le SRCE est à présent consultable sur le site de la DRIEE. Le site internet de Natureparif proposera un lien vers ces pages.

Sylvain JAYET, *ACIF, Centre social du pays ferrois*

À la Ferté-sous-Jouarre, dix personnes du centre social travaillent avec la SNCF pour entretenir 12 gares. Elles travaillent entièrement à la main et y parviennent. Les passages sont effectués deux fois par mois dans les gares. Durant la période de repos des végétaux, les tailles sont effectuées. Je suis paysagiste et j'enseigne les gestes à ces personnes qui pourront par la suite intégrer, par exemple, des services d'Espaces verts. Il n'est malheureusement possible d'entretenir les talus proches des gares qu'à la débroussailluse à fil, car seule une végétation de mauvaises herbes s'y développe. Il faut la maîtriser pour qu'elle n'envahisse pas les voies. Sans la SNCF, le centre social de la Ferté-sous-Jouarre n'existerait plus.

Denis LOUBATON, *association des Amis des Jardins du Ruisseau*

Notre association gère un espace appartenant à RFF et qui comprend des talus. Nous avons créé des jardins partagés à la Porte de Clignancourt sur la Petite ceinture parisienne. L'espace que nous entretenons compte environ 400 mètres de talus. Notre association composée uniquement de bénévoles a voulu à partir de 1998 réhabiliter et nettoyer cet espace où les riverains jetaient leurs encombrants. Les jardins ont été ouverts en 2004 et l'association compte 450 adhérents. Nous proposons des animations pour les écoles et les associations d'insertion et comptons des partenaires sociaux, notamment des associations qui accompagnent les enfants en difficulté scolaire. Nous avons été portés au départ par la Ville de Paris, qui loue les espaces à RFF, et nous nous efforçons en tant que sous-occupants d'entretenir les meilleures relations avec RFF, tout en développant la gestion la plus écologique possible. Un bassin aquatique, des récupérateurs d'eau de pluie et des ruches ont été implantés et avons créé, avec l'association Halage, une vaste jachère apicole. Tous ces équipements pédagogiques sont tournés vers les habitants. Nous voulons montrer qu'il est possible de gérer au mieux cet espace avec le propriétaire, afin de le valoriser et pour qu'il soit respecté et reconnu.

Gilles LECUIR

Les pesticides sont-ils utilisés sur les pistes ou sur les voies elles-mêmes? À quel moment sont appliqués les traitements? De nuit? Comment est appliquée la réglementation, notamment lorsque les gares sont traitées?

André FERRON

Nous traitons les voies et le ballast quand il est neuf, mais aussi quand il est vieux, car les graines y germent sans cela spontanément. Les produits phytosanitaires permettent de nettoyer les voies en employant des quantités restreintes sur de grandes surfaces, ce qui est très économique et indispensable en raison de la faiblesse des équipes d'entretien. Les trains de traitement circulent à 30 km/h environ et n'arrosent pas dans les gares dès lors qu'une seule personne est présente sur les quais. Les pistes sont traitées, car il faut pouvoir y circuler, notamment pour acheminer les passagers en cas de panne d'un train. Les produits sont des substances défoliantes professionnelles achetées par le biais de contrats nationaux.

Gilles LECUIR

Le glyphosate est le produit le plus utilisé et est le plus couramment retrouvé, avec ses produits de dégradation, dans l'eau qui sert à produire l'eau courante. Natureparif souligne que l'impact sur la biodiversité, la qualité de l'eau et donc sur les coûts de dépollution supportés par les contribuables – 640 millions d'euros par an en moyenne en France pour les seuls pesticides – est un enjeu majeur. Les contraintes de circulation en sont un autre, mais il faut réussir à concilier ces deux impératifs.

Jean-Pierre PUJOLS

Nous utilisons des produits homologués par la loi, comme tous les autres utilisateurs. Nous n'utilisons pas que du glyphosate. Des essais sont réalisés pour savoir s'il est possible de diminuer les dosages tout en maintenant les résultats attendus. Les doses homologuées par la SNCF sont le plus souvent inférieures à celles homologuées par la loi. La SNCF utilise environ 0,3 % du total des pesticides en France. Il a été montré que les plus importantes nuisances provenaient des traitements sur surfaces imperméabilisées en raison des ruissellements directs. Ce n'est pas le cas, en général, des surfaces traitées par la SNCF. Malheureusement, il n'existe pas d'alternative aux phytosanitaires pour les voies, y compris dans les pays les plus avancés du point de vue écologique, par exemple dans le nord de l'Europe. Les procédés thermiques sont beaucoup plus polluants, ce qui a été montré par des études validées par l'ADEME. En revanche, il faut respecter les contraintes de non traitement, notamment sur les zones de captage d'eau et sur les abords de cours d'eau, ce qui est difficile, car les convois de traitement doivent pouvoir être intégrés dans la circu-

lation générale. C'est pourquoi des systèmes de GPS sont en cours de développement dans ces trains afin de respecter les zones protégées de façon systématique. Les moyens d'épandage utilisés sont contrôlés, contrairement à l'utilisation par les jardiniers particuliers, qui emploient environ 40 % des pesticides en zones non agricoles.

Gilles LECUIR

Le premier pollueur est bien l'agriculture intensive. Les villes, les particuliers et les entreprises font aujourd'hui des efforts pour gérer le mieux possible les espaces verts, et trouver des solutions pour contenir l'usage des produits les plus polluants là où il n'existe aucune autre solution. C'est ce que promeut Natureparif.

Majda OUMHAND, RFF

RFF est très attentif à la ressource en eau et assiste à des comités de pilotage où siègent les Agences de l'eau et les associations concernées. RFF participe à la réflexion et à l'action sur les traitements phytosanitaires. Les traitements sont effectués une seule fois par an, et le sont plus souvent uniquement sur les tronçons qui le nécessitent. Le matériel évolue et permet d'y adjoindre des traitements mécanisés. La réglementation (arrêtés de captage, etc.) est respectée et fait l'objet d'une veille chez RFF et à la SNCF. RFF est l'un des acteurs majeurs du contrat de bassin Seine Amont dans le cadre de la directive-cadre sur l'Eau.

Jean-Pierre PUJOLS

Le réseau suisse est le plus avancé en matière d'optimisation des traitements phytosanitaires. Les traitements sont effectués avec des appareils dorsaux par des agents à pied, ce qui est beaucoup plus coûteux qu'en France. Il faudrait trouver les moyens de financer cette action à l'échelle des plus de 30 000 kilomètres du réseau français.

Alexandre WOLFF, directeur technique et de l'écologie urbaine, association Espaces

La SNCF ou d'autres réseaux ont-ils menés des études pour une bonne gestion des talus ferroviaires, qui serait favorable à une bonne limitation de la végétation sur la voie, et qui concourrait à la limitation des traitements phytosanitaires? Cela permettrait de transférer une partie des financements disponibles sur le traitement écologique des talus.

Jean-Pierre PUJOLS

Très clairement, la SNCF ne fait plus le travail du cantonnier et a sans doute basculé trop nettement vers les solutions industrielles. Certains réseaux étrangers se sont interdits de pratiquer les traitements phytosanitaires sur les talus, ce qui n'est pas le cas en France. La tendance ira sans doute en ce sens dans le futur. Mais il faut faire face à une dérive actuelle de l'embroussaillage, qui pose des problèmes en milieu urbain.

Cela conduit parfois à des gestions drastiques (talus à blanc) qui ne sont pas forcément de bonnes solutions. Il faut pour développer d'autres techniques mettre en place une expertise renforcée, mais il faudrait alors revoir les choix de personnel qui ne sont pas cohérents avec cette orientation pour le moment. Le travail

délégué par exemple à Espaces obtient des résultats spectaculaires, mais s'apparente à un travail de jardinier que la SNCF ne peut plus assumer. Il faudra en tout état de cause définir des solutions médianes pour les sites en milieu urbain.



Le public de la journée du 20 décembre, dans la salle Marius Guerre de l'hôtel de ville de Courbevoie.

EXEMPLES D' ACTIONS

Les partenariats gestionnaires (SNCF/RFF) – collectivités – association d'insertion sur la ligne L (Paris-Saint-Lazare/Versailles)

Alexandre WOLFF, directeur technique et de l'écologie urbaine, association *Espaces*, et **Pascal LE MENN**, correspondant domaine SNCF Paris Saint-Lazare

La collaboration entre *Espaces* et la SNCF a commencé le 1^{er} octobre 1997 sur le tronçon Auteuil-La Muette de la Petite ceinture. La SNCF a quelques mois plus tard demandé à *Espaces* d'intervenir sur des talus de voies circulées, notamment à Saint-Cloud et Suresnes, afin de répondre à sa politique environnementale, au départ en matière paysagère. RFF s'est rapidement impliqué dans la démarche. L'objectif de préservation de la biodiversité a par la suite donné lieu à des partenariats avec la Région Île-de-France et d'autres collectivités. Il s'agit notamment du Conseil général des Hauts-de-Seine, qui gère les *Espaces naturels sensibles* des talus du tramway T2, qui ont été gérés pendant plus de 10 ans de façon différenciée. *Espaces* anime aujourd'hui trois chantiers d'insertion dans des contextes ferroviaires.

L'association est subventionnée par la SNCF et RFF, qui cofinancent ainsi des chantiers avec le soutien des collectivités, ce qui permet de coconstruire les projets sur la base de cahiers des charges qui intègrent les contraintes de circulation. La démarche sous forme de convention (au même titre que les démarches contractuelles) donne lieu à un reporting exigeant. Il s'agit de rechercher un mode de gestion cohérent, coordonné et partagé, intégrant le plus possible les problématiques locales, mais aussi de coordonner, lorsque cela est possible, les interventions d'autres prestataires de la SNCF, en développant des règles de bonne coopération. Il est ainsi arrivé que des entreprises prestataires de la SNCF interviennent sur des sites gérés par *Espaces*, ce qui a conduit à agir pour que chacun travaille sur son domaine et pour éviter les interférences.

À plus longue échéance, l'objectif est de parvenir à une gestion globale de la « ligne verte » en se fondant sur le principe de continuité écologique, sachant qu'*Espaces* ne peut pas intervenir sur l'ensemble des sites pour des raisons de moyens, d'accessibilité et de dangerosité.

Ce mode de gestion s'efforce aussi de répondre aux volontés de certaines communes, car le cadre de vie est de plus en plus pris en compte par celles-ci. En tant que gestionnaire d'infrastructures, la SNCF fait

face à d'importantes exigences en termes de sécurité, qui obligent à une gestion de la hauteur des arbres, entre autres. Il faut donc mettre en place un compromis entre les volontés paysagères, la gestion écologique et la sécurité.

Le dispositif du chantier d'insertion permet de connaître les intervenants et les encadrants sur la durée dans le cadre d'une excellente collaboration qui permet d'établir et de respecter le cahier des charges, qui peut évoluer en fonction des contraintes rencontrées sur le terrain. L'association intègre les volontés locales dans son travail, ce qui n'est pas la première vocation de la SNCF, qui veille à l'intérêt ferroviaire. Le comité de pilotage et le reporting fonctionnent parfaitement.

Le partenariat s'est construit au fil des années, ce qui permet à chacun de travailler sereinement et d'évoluer. Il faut coordonner les actions des parties en présence – car *Espaces* ne peut intervenir partout, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité – pour atteindre une gestion transversale, de la voirie jusqu'à la voie ferrée. *Espaces* concilie les volontés de tous et effectue aussi un travail de pédagogie et de communication, en s'interrogeant sur les possibilités de limiter l'usage des phytosanitaires au moins là où *Espaces* intervient.

Ces contraintes de travail multiples en situation industrielle contribuent à la professionnalisation des équipes d'*Espaces*, et permettent de fixer des emplois localement pour intervenir en médiation et intervenir immédiatement, y compris auprès des riverains, ce que ne peut pas faire directement la SNCF.

Plusieurs pistes de travail sont envisagées ou en cours de déploiement. Il faut tout d'abord diffuser plus largement et essayer de généraliser ces partenariats, y compris pour mieux connaître les impacts des modes de gestion grâce à des scientifiques. Il faut aussi capitaliser l'expérience acquise sur les talus ferroviaires, mais aussi celle développée par les gestionnaires d'autres réseaux, afin d'importer le cas échéant des types de conventionnement et des méthodes pouvant faciliter le travail. Il faut mieux former les acteurs afin de mieux les sensibiliser et de renforcer et diversifier les partenariats pour intégrer les demandes les plus diverses possible.

Il faut enfin mieux intégrer les talus dans les paysages, avec les collectivités et les riverains. C'est le cas notamment à Courbevoie, où l'opération a été menée en coopération entre *Espaces*, la Ville et la SNCF. Cela a permis de partir d'une situation où l'ailante représentait 98 % du couvert pour intégrer l'opération à l'action de la Ville sur l'avenue du Château-du-Loir, faire en sorte que le talus ne tourne pas le dos à la ville et que les riverains puissent en apprécier l'intérêt.



Aménagement final de l'avenue du Château-du-Loir.

L'enjeu des paysages et la gestion des talus ferroviaires à Courbevoie

Jacques MACRET, directeur du service *Espaces verts et Environnement*, ville de Courbevoie

La Ville de Courbevoie a eu, en somme, l'idée de faire glisser la biodiversité et la démarche de l'insertion depuis le haut du talus jusqu'à son pied, afin de les immerger dans la ville. L'intervention a pris place avenue du Château-du-Loir, près de laquelle a été construit le collège Georges Pompidou en 2010.

En 2009, une convention d'objectif a été lancée avec Espaces pour l'accompagnement de l'aménagement de l'avenue (4000 m²) et du square (6000 m²) du Château-du-Loir. Cette surface d'un hectare n'est pas négligeable dans un milieu aussi urbain que celui de Courbevoie. Il a fallu être accompagné par une équipe de maîtrise d'œuvre pour intégrer le projet à la trame verte au niveau communal. Le marché public ouvert à cette occasion reprenait tout le travail d'insertion mené par Espaces. L'équipe retenue a été dirigée par Florence Robert et Frédéric Bœuf, avec Sol Paysage pour les travaux du sol, afin d'analyser et de valoriser les sols urbains dans le cadre de l'opération. Elle comprenait aussi un bureau d'études de voirie et de réseaux, car l'avenue permet d'accéder au collège, ainsi qu'un architecte, car le bâtiment compris dans le projet est destiné à l'association d'insertion qui interviendra sur le lieu et comprend une salle qui sera dédiée à des expositions sur l'écologie urbaine et le développement durable.

La voirie initiale était assez traditionnelle et constituée d'un enrobé ; le talus, qui la longe, comptait surtout des ailantes en assez mauvais état et à éradiquer. L'espace du square était séparé du talus par des barrières. Le projet visait à créer une rue-jardin. La voirie nouvelle a été réalisée sur un complexe drainant (mélange terres-pierres), en pavés de béton jointés en terre et compost, et a été semée de façon à laisser sa place à la végétation. La voie de circulation d'une largeur de 2,50 mètres a été homologuée par les pompiers. Une voie destinée aux personnes à mobilité réduite, d'une largeur de 1,5 mètre, a aussi été créée. Une noue de 4 mètres de large a été créée le long du talus et per-

met de récupérer les eaux fluviales de l'ensemble de la parcelle et du square.

Les supports de culture sont en plastique d'origine recyclée et la voie d'accès pompiers a été engazonnée. L'espace nouveau est très fonctionnel et apporte un lieu de nature à Courbevoie, à un endroit où le tissu urbain est dense. Ce résultat n'aurait pu être atteint sans la présence du talus SNCF et sans le travail mené auparavant avec Espaces.

L'opération n'a pas été simple, car l'équipe de maîtrise d'œuvre a été missionnée en janvier 2010 et le collège livré en septembre de la même année. Il a donc fallu combiner les deux chantiers après le choix des entreprises, ce qui n'a pas été toujours aisé, et travailler vite. De ce fait, la concertation autour de l'avenue du Château-du-Loir a été restreinte. Celle-ci mène au square en passant par une placette servant au retournement des véhicules de secours et de livraison.

L'état initial du square, qui a fait l'objet d'un diagnostic, était médiocre. Une importante concertation a été menée avec le concours d'Espaces, qui a animé le comité de concertation avec les riverains, le Conseil municipal des Jeunes et les enseignants du collège, du lycée, des écoles primaires et maternelles proches. La maîtrise d'œuvre est partie de la page blanche et les attentes ont été recueillies. L'exercice est très intéressant, car l'unique volonté de la Ville était de construire un espace le plus naturel possible à partir de la végétation spontanée du talus et des éléments plus horticoles du square. Un inventaire a été conduit pour savoir comment décliner les essences présentes sur le talus vers le cœur du square. Les idées de chacun ont été accueillies et il a fallu faire des choix entre les différents éléments proposés pour un square de faible surface.

Cette démarche partagée a permis d'aboutir à un projet prenant en compte les attentes multiples. Une piste sera aménagée le long du talus pour que les adolescents puissent pratiquer le VTT dans un espace peu aménagé. Une circulation sera créée le long du talus pour joindre de façon permanente les rues de Colombes et Jean-Pierre Timbaud. Un jardin sera créé dans la partie basse, mais la concertation n'a pas encore permis de décider s'il s'agira uniquement d'un jardin solidaire encadré par Espaces, ou, en partie, d'un jardin partagé. Le jardin comportera aussi une mare.

À proximité du bâtiment qui sera dédié à l'association d'insertion et à la salle d'exposition subsiste la dalle d'un ancien bâtiment, qui sera percée pour implanter les végétaux du futur Jardin des Reconquêtes. Cette partie sera fermée de nuit, car elle est proche d'habitations privées. Un chêne emblématique sera implanté dans le jardin et deviendra l'Arbre à palabres. Le jardin comportera aussi un petit labyrinthe. Les espèces plantées seront essentiellement des plantes vivaces afin de conférer à l'ensemble un caractère très naturel. Une partie du square est en cours de travaux en

décembre 2012. Les cheminements et certains sites de végétation commencent à être réalisés.



Les ailantes du talus de l'avenue du Château-du-Loir avant l'intégration écologique des talus et de la voirie.



Bordure végétalisée longeant l'avenue du Château-du-Loir de Courbevoie.

Temps d'échange avec les participants

Sylvie TELLOT, association *Entrelianes*

Entrelianes travaille sur la nature en ville et notamment sur un projet de voie ferrée entre Lille et Courtrai, principalement située sur la commune de Roubaix, qui joue un fort rôle potentiel de corridor écologique. Dans le cadre de son plan Trame verte et bleue, la Ville de Roubaix a mis en œuvre un cahier des charges portant sur l'aménagement des talus, qui porte des préconisations pour les projets urbains adjacents, afin de promouvoir les possibilités d'élargissement (friches, parcs, jardins familiaux, etc.). Existe-t-il en Île-de-France des tels cahiers des charges généraux ?

Jacques MACRET, *Ville de Courbevoie*

Un autre aménagement est en cours. Il s'agit d'un centre de loisirs destiné aux jeunes. Il ne jouxte pas la voie ferrée dont il est séparé par des pavillons, mais en est tout de même très proche. La biodiversité sera prise en compte dans ce cadre, comme pour tous les projets de la Ville. À l'origine, les voies SNCF sont un élément déclenchant, mais la logique est à présent déclinée de façon générale.

Gilles LECUIR, *Natureparif*

Montpellier a engagé un travail de recensement intégral des friches et délaissés urbains (y compris miné-

ralisé) afin d'identifier et de classer au sein du PLU tous les espaces pouvant donner lieu à un développement végétal. Ces éléments sont disponibles dans des actes présentés par le site internet de Natureparif.

Sylvie TELLOT

Dans le cadre du projet d'écoquartier de l'Union porté par Lille Métropole, le talus ferroviaire proche a été classé comme corridor écologique par le PLU. Cela apporte une systématisation des aménagements.

Historiquement, la première ligne du domaine Paris-Saint-Lazare est la ligne Paris-Saint-Germain-en-Laye. La ligne Paris-Versailles date de 1845. À cette époque, la ligne était entourée de champs. L'urbanisation s'est déployée autour de la voie ferrée, qui est construite en remblais. Ces zones sont inconstructibles, sauf pour les usages ferroviaires. Les communes intègrent peu à peu ces talus dans les PLU en tant que corridors.

Jacques MOULIN, *habitant de Suresnes*

Il faudrait travailler de plus en plus en amont. Ainsi, le tracement d'une ligne de tramway peut être l'occasion de créer une trame écologique.

Pascal LE MENN, *SNCF Paris Saint-Lazare*

Agir autour du tram est plus simple qu'autour des voies ferrées, car les tracés sont assimilés aux routes. Il n'en va pas de même des tracés ferroviaires.

René BRAUN, *CADEB et Plaine d'avenir 78*

J'habite Montesson, traversé par une autoroute. Qui est gestionnaire de ce type d'accotement ? Est-il difficile de mener des opérations d'insertion sur les talus ferroviaires ?

Yann FRADIN, *Espaces*

En termes d'insertion, les résultats obtenus par Espaces sont encourageants. Les taux de sortie de nos dispositifs sont très positifs. Les personnes en insertion ne se dirigent pas toujours vers les métiers des Espaces verts, mais de nombreuses personnes retrouvent un emploi. Globalement, les parcs et espaces verts se développent en Île-de-France, ce qui crée de nombreux emplois en ville. Or, les lycées agricoles se trouvent à la campagne. C'est un paradoxe, mais aussi une chance pour les personnes en insertion. Une convention a été signée à l'issue du Grenelle de l'Insertion entre les réseaux de l'insertion et l'Union nationale des entreprises du paysage pour porter une démarche commune d'insertion et de collaboration. Chez Espaces, de 20 % à 30 % des personnes en insertion trouvent un emploi dans les espaces verts publics ou chez les entreprises privées. Aujourd'hui, 30 % des offres d'emploi du secteur ne sont pas pourvues.

François HUBERT, chantiers d'insertion
Confluences

Nous travaillons uniquement en services techniques et Espaces verts avec des jeunes de 16 à 25 ans. Il ne s'agit pas toujours d'en faire des jardiniers ; mais des vocations se révèlent parfois. Les taux de réussite varient beaucoup d'une année sur l'autre.

Stéphane PLARD, AGOIE

En ce qui concerne les autoroutes, la problématique est portée par la Direction régionale de l'Équipement en Île-de-France. Dans certains sites, la responsabilité de la gestion est reversée à la Région dans une perspective de développement de la biodiversité. Cela peut donner lieu à la couverture de certaines autoroutes et à la gestion des talus.

Gilles LECUIR

Natureparif pourrait envisager de réunir une de ses rencontres sur la question des autoroutes et de la biodiversité.

La gestion des espaces verts en gare de Pontoise, Argenteuil et Bougival

Stéphane PLARD, encadrant technique des espaces verts, association AGOIE

À la demande de la SNCF, le chantier d'insertion AGOIE est intervenu en 2010 sur le site de Pontoise pour mettre en valeur des terrains laissés à l'abandon depuis de nombreuses années. Le site comprenait deux types de surfaces. D'une part, une friche d'environ un demi-hectare avec un substrat très hétéroclite présentant quelques poches de « terre végétale » mais surtout des remblais de granulométrie plutôt élevée (peu de matériaux fins, granulométrie à partir du sable grossier) et de composition très diverse (sables, ballast, gravats divers, etc.). D'autre part, une zone d'anciens parkings d'une surface d'à peu près 2000 m² presque exclusivement composée d'enrobé en surface et de graves diverses en couches de fondation.

La végétation présente sur ces espaces était donc spontanée, majoritairement de type colonisatrice de sol pauvre et sec. Si la biodiversité végétale était plus riche sur la friche que sur les anciens parkings, celle-ci était néanmoins très limitée et, en termes de surfaces recouvertes, surtout représentée par trois espèces prédominantes et invasives : la clématite sauvage (*Clematis vitalba*), l'arbre aux papillons (*Buddleja davidii*) et la renouée du Japon (*Fallopia japonica*). Un inventaire effectué par nos soins a révélé la présence des autres espèces suivantes :

- plantes herbacées : outre la renouée du Japon, une trentaine d'espèces essentiellement représentées par : millepertuis perforé (*Hypericum perforatum*), potentille rampante (*Potentilla reptans*), mélilot blanc

(*Melilotus albus*), verge d'or (*Solidago canadensis*), molène bouillon-blanc (*Verbascum thapsus*), ortie (*Urtica dioica*), graminées diverses, etc.

- plantes semi-ligneuses et ligneuses : en beaucoup moindres quantités que la clématite sauvage et l'arbre aux papillons, une douzaine d'autres espèces a été identifiée. Certaines étaient assez nombreuses : ronce (*Rubus fruticosus*), jeunes sujets d'érable plane (*Acer platanoides*) et d'érable sycomore (*Acer pseudoplatanus*). D'autres plantes étaient présentes en un ou quelques exemplaires : lauriers-palmes (*Prunus laurocerasus*) plantés lors d'un aménagement précédent, jeunes pousses de laurier-sauce (*Laurus nobilis*), noisetiers (*Corylus avellana*), cornouillers sanguins (*Cornus sanguineum*), épine-vinette (*Berberis vulgaris*), cotoneaster hybride (*Cotoneaster x*), saules-marsault (*Salix caprea*), pommiers hybrides (*Malus x*), jeune merisier (*Prunus avium*), robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*) de taille moyenne.

Sans réel cahier des charges, mais en validant néanmoins les propositions faites, la SNCF a confié à AGOIE l'élaboration du parti pris d'aménagement et la réalisation des travaux. D'un point de vue écologique et paysager, et sur des terrains de cette nature, il n'est pas inintéressant de laisser faire la nature, car l'on peut observer une dynamique de colonisation de la végétation en milieu a priori « hostile » et une évolution d'une friche initialement herbacée vers une friche arbustive puis arborée. Aux côtés de cette dynamique de diversité végétale, il ne faudrait pas oublier la dynamique parallèle de diversité animale, puisque la végétation représente de multiples formes d'habitats et sources de nourritures pour bon nombre de mollusques, insectes, oiseaux, petits mammifères, etc.

Ce n'est évidemment pas cette option du « laisser-faire » intégral qui a été retenue, puisque ces terrains étaient ressentis comme des « verrues » paysagères sur lesquelles il fallait intervenir. Celles-ci étaient d'autant plus visibles que les surfaces considérées sont vues de haut, étant surplombées par une passerelle très fréquentée par les riverains et les usagers de la SNCF et de la gare routière. D'un point de vue écologique, cette option aurait sans doute été une erreur en raison de la présence des espèces invasives qui, à terme, auraient colonisé la quasi-totalité des terrains en aboutissant à un appauvrissement de la biodiversité végétale et de la biodiversité animale.

En plein cœur de la ville de Pontoise, cette présence d'un coin de nature est symboliquement forte : il était hors de question de faire disparaître par un aménagement paysager total cet espace où la végétation spontanée reconquiert un milieu fortement anthropisé. Le projet a donc consisté à inclure des aménagements paysagers dans un espace de biodiversité existant. Si cela peut paraître à première vue paradoxal, la biodiversité végétale en place a été protégée par la lutte plus ou moins totale menée contre les plantes inva-

sives qui prédominaient déjà sur les terrains et qui menaçaient à terme de remplacer les autres espèces.

La clématite sauvage a été presque entièrement arrachée. Parmi les buddléias, seuls les plus beaux sujets ont été conservés et taillés: même si cette plante a un caractère invasif, elle présente un intérêt paysager (floraison, feuillage, forme etc.) et reste, comme les autres, un élément intrinsèque de biodiversité végétale. En outre, c'est un élément favorable à la biodiversité animale, en apportant une source de nourriture pour de nombreux insectes en particulier lépidoptères et hyménoptères, en tant que premier maillon d'une chaîne alimentaire.

Le cas le plus problématique est celui de la renouée du Japon. Nous avons extirpé les souches et un maximum de rhizomes (ceux-ci peuvent descendre jusqu'à sept mètres dans le sol) et bâché certaines zones où elle poussait. Depuis maintenant trois ans, nous arrachons au moins une fois par mois, d'avril à novembre, les repousses. Celles-ci sont de plus en plus faibles et d'autres espèces végétales ont reconquis les surfaces qui étaient entièrement occupées par les renouées. À l'issue de deux années d'arrachage systématique de plus, nous devrions venir à bout de cette envahisseuse.

Au sens de la gestion différenciée, la lutte contre les plantes invasives pour maintenir ou favoriser la biodiversité végétale, et par extension la biodiversité dans toutes ses acceptions ne vise donc pas forcément l'éradication: il s'agit plutôt d'apporter une maîtrise raisonnée de leur occupation du sol.

Si le choix des espèces plantées dans le cadre de nos aménagements paysagers a été principalement guidé par des critères esthétiques, il n'en reste pas moins que des plantations paysagères représentent également une introduction de biodiversité végétale: planter un maximum de végétaux différents et souvent peu couramment utilisés – parfois un seul sujet de chaque espèce choisie – a été une volonté forte d'AGOIE. Ainsi, dans nos différents aménagements (fausse rivière, « dune », « volcan », rocaille, jardinières, lignes arbustives, plantations de masses etc.) cinq espèces d'arbres, une quinzaine d'espèces de plantes grimpantes, environ soixante-dix espèces d'arbustes et près de soixante espèces de plantes vivaces ont été introduites.

Nous n'avons pas réalisé d'inventaire de la faune présente. Mais au hasard de nos activités sur ce site de Pontoise, nous avons pu croiser rouge-gorges, mulots, papillons et autres insectes, hérissons, etc. Sur d'autres sites SNCF où AGOIE a également réalisé des aménagements et dont l'association assure l'entretien (jardin impressionniste créé à Méry-sur-Seine et plantations diverses en gare de Bouffémont/Moisselles, par exemple), nous avons pu observer escargots de Bourgogne et petits gris, orvets, et, perle rare au milieu d'un petit talus ferroviaire aménagé, plu-

sieurs pieds d'une orchidée sauvage non identifiée – probablement un orchis.



Gare de Pontoise. On reconnaît le feuillage gris des arbres aux papillons (*Buddleja davidii*).



Extirpation des souches de renouées et bâchage à Pontoise. On remarque facilement que les renouées empêchent toute autre végétation de se développer.

Bruno DOISY, encadrant technique association Halage

Je gère une équipe de huit personnes en insertion qui ont travaillé sur la gare d'Argenteuil sur la base de contrats de 26 heures, ce qui a permis d'apporter formation, écoute, tout en parvenant à d'excellents résultats sur le terrain. En gare d'Argenteuil, une partie des espaces non utilisés est destinée à de futurs aménagements, les clôtures étaient au départ envahies de clématites et de ronces très envahissantes.

Le terrain était initialement encombré d'ailantes enchevêtrés dans les garde-corps et autres déchets qu'il a d'abord fallu évacuer, avant de reconstituer un humus, car le sol était constitué de gravats. Après un décapage du sol, 49 m³ de terre végétale ont été déposés afin de reconstruire l'humus sur une surface de 800 m² et plus de 30 cm d'épaisseur. Le chantier était impres-

sionnant dans cet espace assez exigu situé le long des voies ferrées.

Les personnes en insertion ont fait preuve d'une forte volonté au cours du chantier. Les troncs des ailantes abattus, ainsi que des traverses de voies ferrées, ont été utilisés pour orner ce qui est devenu un beau jardin.

Après semis, les prairies fleuries mises en place ont attiré des papillons des bourbons et autres insectes. Elles ont grainé et ont été fauchées pour qu'elles se reproduisent naturellement au fil des années. Les joncs du Japon, les miscanthus, les ancolies, etc. ont trouvé leur place dans l'aménagement qui est esthétiquement très réussi. Des hôtels à insectes ont été construits pour attirer la biodiversité.



État final de l'emprise renaturée par Halage à Argenteuil. Un hôtel à insectes a notamment été installé.

Vanessa DUPONT, responsable d'unité, association *Espaces*

La gare de Bougival est entretenue par *Espaces* depuis fin 2009. Les espèces présentes au départ étaient comparables à celles décrites ci-dessus. Le site comporte deux espaces auxquels sont dédiés deux types de gestion en fonction de l'usage des lieux et des attentes des partenaires financeurs des actions d'insertion – la SNCF Paris-Saint-Lazare, RFF et le Transilien. Les espaces situés sur les quais doivent être entretenus en fonction d'objectifs de sécurité des voyageurs. Les espaces attenants peuvent laisser la végétation s'exprimer: il s'agit alors d'atteindre des objectifs, de qualité paysagère et de biodiversité.

La SNCF attend d'*Espaces* le respect des consignes de sécurité, de la clientèle et un environnement entretenu pour tous. Le travail effectué par *Espaces* correspond parfaitement à ces attentes, ce qui est très satisfaisant.

Le contact avec les agents des gares est quotidien et permet de connaître leurs demandes – ramassage des feuilles sur les quais, par exemple. Les horaires d'intervention doivent être respectés et il faut sécuriser les zones de travaux. À Bougival, il s'agit essentielle-

ment de faucher les zones herbeuses et de tailler la végétation qui pousse sur les grillages.

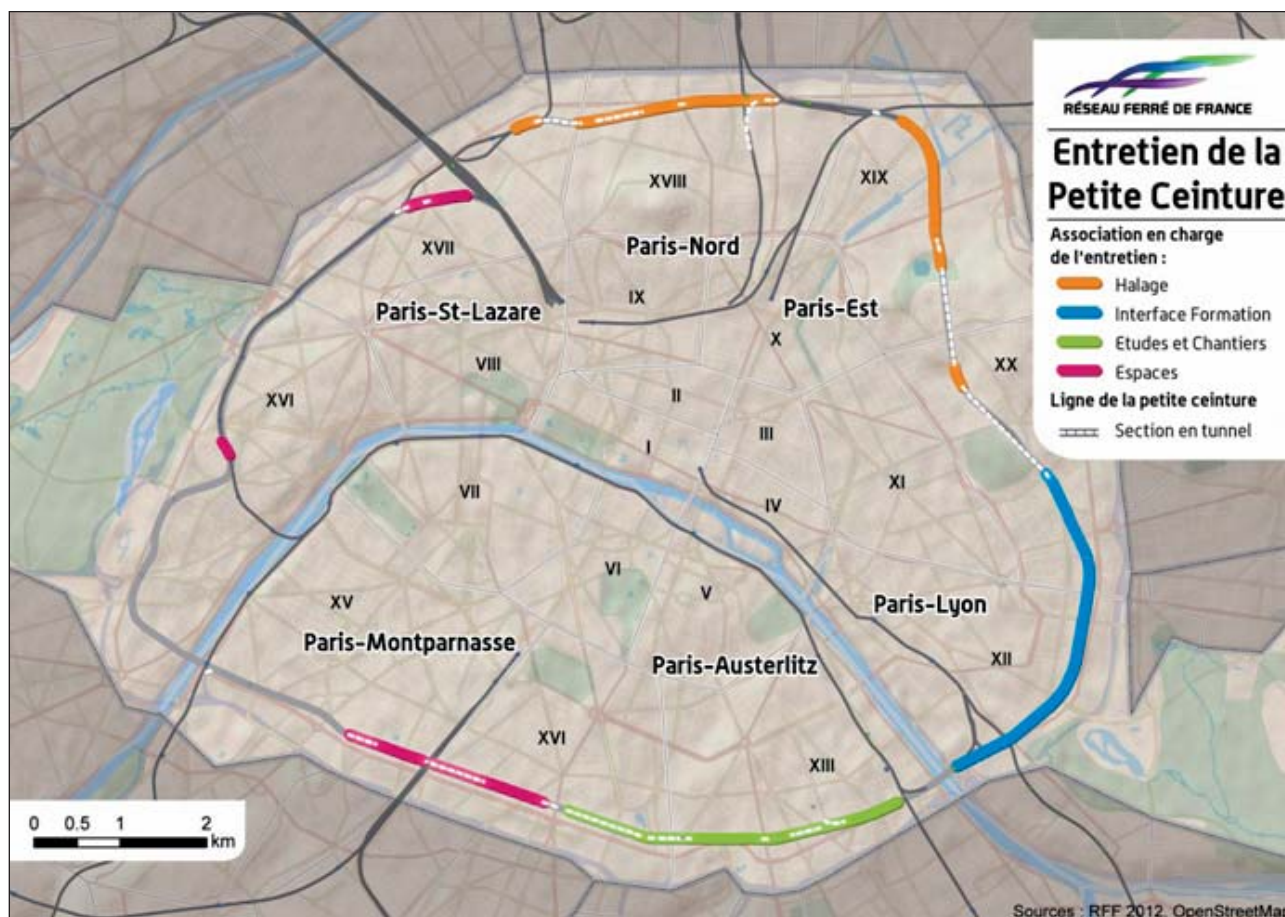
Les espaces attenants font l'objet d'une gestion différenciée qui permet, en intervenant a minima, de maintenir la bonne qualité des milieux. Les abords sont régulièrement fauchés pour obtenir un bon rendu visuel. Des tailles douces sont pratiquées sur les arbustes et les espèces indésirables sont gérées. Des abris pour la faune ont été implantés. Les résidus de fauche sont laissés sur place et des bacs à compost permettent de limiter l'exportation des déchets verts.

L'équipe a réalisé des nichoirs à oiseaux qui font l'objet d'un relevé annuel. Pour *Espaces*, les espaces situés en gare permettent de communiquer sur les actions de l'association. Des hôtels à insectes ont été installés pour mieux connaître les insectes présents dans le milieu, mais aussi pour créer une zone pédagogique permettant d'expliquer la démarche des partenaires aux voyageurs. La communication est essentielle pour faire intégrer aux voyageurs et aux riverains ce qu'apporte la gestion différenciée. Les actions sont menées sans aucun phytosanitaire et l'usage des machines thermiques est aussi réduit que possible.

Il est enfin intéressant d'entretenir à la fois les espaces de la gare et les talus afin de développer une gestion cohérente qui permet de favoriser la continuité écologique dans un tissu urbain dense. Les talus ferroviaires constituent par ailleurs des linéaires de continuité avec les espaces entretenus en gare.



Le talus de la gare de Bougival - Sente de la Station à La Celle Saint-Cloud, entretenu en gestion différenciée. Sa faune et sa flore sont régulièrement inventoriés. Un hôtel à insectes y a été créé et fait l'objet d'un suivi.



Répartition de l'entretien de la Petite ceinture ferroviaire de Paris par les quatre associations d'insertion qui en ont la charge.

La Petite ceinture à Paris : support d'insertion et de préservation de la biodiversité

Joanne FORET, chargée de mission Environnement et Développement Durable, RFF

La Petite ceinture ferroviaire de Paris est un site atypique, puisqu'il s'agit d'une voie ferrée de 23 km qui appartient toujours à RFF, qui n'est presque plus circulée et dont l'accès est interdit au public.

L'entretien des infrastructures (ouvrages d'art, voies ferrées, accès, clôtures) est assuré par la SNCF Infrastructure pour le compte de RFF. L'entretien de la végétation a été délégué à quatre associations d'insertion différentes selon les tronçons depuis 2006 : Halage, Interface Formation, Études et Chantiers et Espaces. Les tronçons ont été répartis par arrondissement pour faciliter le contact avec les interlocuteurs municipaux (enlèvement des déchets, par exemple). L'entretien est réalisé en attendant de connaître la vocation future des différents sites. La vocation ferroviaire évolue et des promenades sont en cours d'aménagement dans certains arrondissements.

Halage intervient au Nord du tracé, Interface Formation à l'Est et au Sud-Est, Études et Chantiers au sud et Espaces au Sud et à l'Ouest. Les missions confiées aux associations sont de deux types.

La gestion écologique consiste à débroussailler les plateformes et talus (notamment pour éviter la présence de branches sur la voirie), à élaguer les arbres, à construire des aménagements favorables à la biodiversité (hôtels à insectes, mares, etc.), et à effectuer un suivi de la biodiversité : les quatre associations appliquent le protocole PROPAGE. La gestion de la végétation est aussi effectuée avec la SNCF Infrastructure afin de préserver les ouvrages d'art et les accès.

La seconde mission est une mission de nettoyage. Les déchets sont nombreux, proviennent des jets depuis les ponts et les immeubles : le total enlevé peut atteindre 35 tonnes par an. Ce travail n'est pas le plus valorisant, mais est important pour les riverains.

Chaque association dispose d'une équipe de huit salariés et d'un encadrant technique. Chacune dispose d'une base de vie équipée d'un lieu de restauration, de sanitaires et de vestiaires. Les salariés travaillent 26 heures par semaine, durant lesquelles leur sont apportés une formation et un suivi socio professionnel. Les quatre chantiers sont coordonnés par Chantiers École Île-de-France. Plusieurs comités ont été mis en place pour les suivre : tout d'abord les comités stratégiques (financeurs) et les comités de pilotage (regroupant les financeurs et associations, ils permettent d'aborder toutes les questions techniques). Les comités techniques suivent les chantiers sur le terrain en fonction des cahiers des charges élaborés en début d'année.

Ces chantiers sont principalement financés par la SNCF et par RFF. Les autres partenaires sont l'État, la région Île-de-France, le Conseil général de Paris, le Fonds local Emploi Solidarité et Pôle emploi, pour un budget annuel d'un million d'euros environ.

Alexandre WOLFF, *directeur technique et de l'écologie urbaine, association Espaces*

Le chantier de la Petite ceinture de Paris permet d'illustrer les résultats multiples qui peuvent être obtenus grâce aux partenariats mettant en jeu les salariés en insertion. Le sentier nature de Paris a été aménagé par la Ville de Paris sur cet espace dans le 16^e arrondissement et est ouvert au public, mais les travaux y sont conduits de la même manière que sur les autres sites ferroviaires.

Le comité technique du chantier de la Petite ceinture des 14^e, 15^e et 17^e arrondissements se réunit fréquemment sur le terrain. Il regroupe Espaces, la SNCF et RFF pour suivre les opérations. Espaces gère plus de sept kilomètres de voies en tout, en comprenant les travaux menés dans le 15^e arrondissement, qui donneront lieu à une ouverture au public d'ici un an. Les distances importantes qu'il faut parcourir le sont grâce au vélorail qui circule sur les voies.

Espaces a commencé à travailler d'octobre 1997 à octobre 2007 sur la section d'Auteuil – La Muette et sur une partie du 17^e arrondissement en partenariat avec la SNCF, RFF et la Région Île-de-France. La Ville de Paris est devenue gestionnaire de cette section à partir d'octobre 2007 à travers un accord conclu avec RFF. Les lieux sont devenus des espaces publics entretenus par Espaces depuis cette date. Par ailleurs, après une première prospection à partir de mars 2005, Espaces intervient sur la Petite ceinture des 14^e, 15^e et 16^e arrondissements avec la SNCF, RFF et Chantier École Île-de-France depuis 2006 (en dehors du sentier nature). Un nouveau chantier a été ouvert en 2012 dans le 17^e arrondissement.

La Région Île-de-France apporte son soutien pour les opérations de gestion et connaissance de la biodiversité et à sa sensibilisation, ce qui a permis notamment de développer depuis 2009 les travaux encordés : seule cette technique peut être utilisée sur les talus les plus pentus. Malgré cette technique pour laquelle les intervenants ont été formés, il n'est pas possible pour des raisons de sécurité de travailler sur l'ensemble de la Petite ceinture, dont le profil est souvent accidenté. Trois équipes sont régulièrement formées aux travaux encordés.

Le sentier nature est le fruit de 10 années de collaboration avec la SNCF, RFF et la Région Île-de-France. Une partie des travaux de débardage et de débroussaillage a été effectuée avec un cheval de trait, ce qui a permis d'éviter d'utiliser des engins lourds sur un site où la voie est étroite. Un cheminement léger a été créé afin que les visiteurs puissent déambuler sur le ballast. Une prairie déjà présente sur le site a été élargie.

La gestion des sites est différenciée, y compris en fonction des usages et des interventions de RFF et de la SNCF, car bien que la voie ne soit pas circulée, elle reste classée comme ferroviaire. Les rails doivent donc être dégagés, ce qui est difficile, puisqu'aucun produit phytosanitaire n'est employé par Espaces. Les méthodes thermiques se sont révélées inadaptées et le travail est fait à la débroussailleuse et à la main. Un train a récemment circulé pour déplacer les locaux techniques utilisés par l'association – en l'occurrence, des voitures-bars datant des années 1970.

Les sites sont nettoyés à chaque intervention et les déchets sont évacués avec la Ville de Paris, le plus souvent en utilisant les escaliers de service. Dans les 14^e et 15^e arrondissements, plus de 15 tonnes de déchets ont été évacués durant la première année d'intervention. Les équipements techniques et les voies sont entretenus, tout comme les ouvrages d'art. Une attention particulière est accordée aux espèces envahissantes telles que le robinier ou le buddleia, qui posent des problèmes de gestion spécifique. L'ailante est très présent dans le 17^e arrondissement.

Des travaux ont été effectués pour entretenir des fossés drainants le long de voies qui, sans cela, risquaient de bouger, ce qui a permis de retravailler la végétation de part et d'autre des fossés. La végétation grimpante est contenue sur les ouvrages d'art, tout en laissant s'exprimer la flore. Des équipements favorables à la biodiversité sont créés et installés, souvent en utilisant des déchets de bois présents sur les voies (abris à hérissons, par exemple). Des mares ont été créées et sont entretenues. Les sites sont gérés de façon à limiter au maximum les exportations de matière, ce qui n'est pas toujours simple.

La question de la formation a rapidement été posée par Espaces après le début des interventions sur la Petite ceinture. Le prestataire adéquat n'a pas été trouvé rapidement. Celui qui a été retenu provient des métiers de la montagne et a l'habitude de former les intervenants en situation réelle. La plus grande partie des équipes qui travaillent sur les talus ferroviaires et leurs encadrants sont formés aux techniques d'encordage, dans un premier temps en salle, puis sur le terrain sur des talus dont il faut réaliser l'entretien. Les encadrants, qui sont garants de la sécurité des chantiers, sont emmenés dans un site d'escalade pour vérifier leurs aptitudes et les techniques acquises.

Il est important de communiquer pour sensibiliser aux thématiques de la biodiversité et de l'insertion. Pour cela ont lieu des visites, notamment pendant la Fête des jardins. Des opérations bénévoles sont organisées avec des grandes entreprises, ce qui permet de nouer des contacts. L'ensemble des associations intervenant sur la Petite ceinture organisent aussi un Temps fort durant lequel elles font connaître leurs travaux, exposent des photographies, font témoigner leurs intervenants, etc. Des supports papier plus classiques existent aussi.

Le protocole PROPAGE est appliqué par les quatre associations. Dans un des tunnels du 14^e arrondissement se trouve un site d'hivernage de pipistrelles communes, et l'association Espaces participe aux inventaires et conduit ses opérations à proximité durant les périodes les moins dommageables à la colonie de chiroptères.

Espaces, à plusieurs reprises, a pu apporter son expérience de terrain et ses expertises naturalistes de la Petite ceinture dans le cadre du projet d'aménagement du tronçon du 15^e arrondissement en promenade ouverte au public. Nous avons notamment fait part de notre pratique du site afin de limiter l'impact des travaux et d'apporter notre connaissance du terrain. Espaces a été choisi avec Biotope pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage et encadre les chantiers d'aménagement du site pour veiller aux contraintes écologiques et aux zones à protéger, car des accès doivent être aménagés.

Avec d'autres associations et le MNHN, Espaces a aussi remporté un appel à projet de la Région Île-de-France pour la mise en place du projet PICRI avec un laboratoire public, afin d'associer scientifiques et gestionnaires pour développer des méthodes de suivi de la biodiversité sur la Petite ceinture. Enfin, il faut travailler de façon partagée sur les méthodes de gestion, afin que les quatre associations disposent toutes des mêmes méthodes, appliquent les mêmes suivis et les mêmes méthodes de communication et d'ouverture au public.



Le sentier nature Auteuil-La Muette à Paris dans le 16^e arrondissement.



Gestion de la végétation herbacée en Petite ceinture. L'utilisation du cheval permet d'éviter le recours à des engins lourds.

Temps d'échange avec les participants

Claire LEBLANC, GRT Gaz

Avez-vous envisagé d'utiliser des moyens non conventionnels – motos, chèvres – pour réaliser les entretiens ?

Alexandre WOLFF, Espaces

Espaces réfléchit à utiliser des moutons pour participer à l'entretien, mais n'a pas avancé vers la mise en œuvre de cette solution.

Gilles LECUIR, Natureparif

Lille utilise avec succès les chèvres pour lutter contre la renouée du Japon.

Nicole BRISAC, LPO, CORIF

J'espère que l'expérience accumulée décrite durant les exposés ci-dessus sera réutilisée dans le cadre des projets du Grand Paris Express, et que ses partenaires se réuniront autour de cette question.

Patrice BLANDIN, *Jachères et territoires*

J'appartiens à un groupe qui travaille sur la nature active et sur la nature comestible. Avez-vous imaginé d'initier les visiteurs des sites gérés aux arbres fruitiers communs et aux plantes communes comestibles? Cela permettrait de développer des visites pédagogiques, des ateliers de confection de confitures, etc.

Alexandre WOLFF, *Espaces*

Ce type d'intervention n'a pas été créé pour l'instant dans les talus ferroviaires. Il existe quelques jardins partagés qui se développent sur la Petite ceinture, ce qui peut être une première réponse. La Ville de Suresnes a l'intention de planter des fruitiers sur les talus, afin de produire des confitures. Il faut toutefois tenir compte des pollutions du sol qui peuvent parfois être importantes, notamment sur les plateformes ferroviaires.

Patrice BLANDIN, *Jachères et territoires*

J'interviens depuis des années à Montreuil sur ces sujets. On ne retrouve pas les polluants présents dans le sol dans les fruits, ou alors, à des niveaux acceptables pour l'organisme humain. Les fruits sont aussi moins sensibles que les feuilles aux pollutions aériennes. Il suffit de les laver ou de les peler pour pouvoir les consommer sans risque.

Stéphane DOS SANTOS SILVA, *association Sauvegarde Petite Ceinture*

L'association Sauvegarde Petite Ceinture se bat pour obtenir « un tramway dans un jardin » sur la Petite ceinture, en impliquant la défense de la biodiversité dans le projet à travers des jardins partagés, etc. L'exemple du tramway T2 illustre ce que nous aimerions faire. Ceci étant, dans le cadre de la création du sentier nature dans le 15^e arrondissement, quelque 50 arbres ont été abattus. Ceci est contradictoire avec l'objectif de biodiversité. Jusqu'en 2011, RFF considérait qu'il fallait conserver la Petite ceinture en l'état en y apportant des aménagements réversibles. Il semble à présent que RFF soit prêt à délaissier une partie de la Petite ceinture en raison de l'existence du tramway des Maréchaux. Or, celui-ci est déjà saturé sur ses deux premières sections. La petite ceinture apparaît donc comme complémentaire en termes de transports ferrés, ce que souligne aussi la Cour des Comptes. La position de RFF semble contradictoire avec la volonté de préservation de la biodiversité. Quelle est-elle exactement? Nous organisons par ailleurs le 15 janvier, en présence d'Espaces, la projection du documentaire « La belle au bois dormant », qui sera suivie d'un débat.

Gilles LECUIR, *Natureparif*

Abattre des arbres n'est pas forcément mauvais pour la biodiversité. Une zone de milieu ouvert peut en une

dizaine d'années se transformer en milieu fermé si on laisse les arbres se développer: il est souvent nécessaire d'intervenir pour préserver les interactions entre différents milieux. Les « champs d'arbres » peuvent être plus pauvres en biodiversité qu'une prairie. Il faut tenir compte des enseignements de l'écologie fonctionnelle pour apprécier le rôle des arbres.

Joanne FORET, *RFF*

RFF prépare un colloque qui aura lieu début 2013 pour évoquer le devenir de la Petite ceinture. C'est à cette occasion que seront discutées les vocations de ses différents tronçons. Chacun est invité à apporter ses contributions dans le cadre du débat qui aura lieu à cette occasion et en amont. La politique actuelle consiste à entretenir ses espaces pour éviter qu'ils se transforment en dépotoirs.

Cécile GRIGNON, *Espaces*

Dans le cadre de l'aménagement des sites délaissés, AGOIE et Halage ont implanté un certain nombre d'espèces, dont le miscanthus, qui pourrait devenir aussi problématique que la renouée du Japon. Comment ont-elles été choisies?

Bruno DOISY, *association Halage*

Ces espèces ont été choisies car elles demandent un entretien quasiment nul. Le miscanthus présente un port très agréable et n'est pas invasif.

Gilles LECUIR, *Natureparif*

Le miscanthus fait apparemment débat. C'est une plante à rhizome qui peut se multiplier facilement. Cela dépend de son environnement.

Marylène VERGNOL, *Conseil général de Seine-et-Marne*

Les voies ferrées sont de plus en plus bordées par des clôtures, y compris en zone rurale. Sont-elles suffisamment perméables à la biodiversité, en particulier à la grande faune?

Pascal LE MENN, *SNCF Paris Saint-Lazare*

Il est de plus en plus indispensable de clore les voies ferrées pour des raisons de sécurité, car RFF met sa responsabilité pénale en jeu. C'est obligatoire en ville. Les voies doivent être très visibles en zones rurales. Les anciennes clôtures de béton armé possèdent des trous de plus de 10 cm et laissent passer les rongeurs de taille moyenne. Les clôtures plus modernes sont ajourées et laissent passer les petits animaux. Les autres peuvent toujours profiter des échappatoires qu'offrent les propriétés privées, qui sont souvent moins bien clôturées. Des ouvrages spécialisés permettent aussi le franchissement par la grande faune.

Gilles LECUIR

Pour autant, il est possible de concevoir des clôtures qui prévoient des passages pour la micro-faune, ou des clôtures végétales tressées en certains sites (notamment les plus anciens). La Région Île-de-France propose des financements pour les passages à grande faune, mais il faut toujours trouver les cofinanceurs pour pouvoir ouvrir les travaux.

Agnès SOURISSEAU

J'ai été partie prenante d'un projet qui a été financé par RFF de 2003 à 2007. Il s'agissait d'un programme de recherche développé avec la Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne, l'Institut de développement forestier, le CEMAGREF et l'INRA pour la mise en place de techniques de végétalisation sans intrant. Un site expérimental de 35 hectares a été à l'époque mis en place en Seine-et-Marne. RFF n'a pas souhaité financer le suivi de ce programme de recherche depuis 2007. J'attends toujours de nouer une convention avec RFF pour faire avancer ce projet, sachant qu'une gestion agroforestière a été mise en place sur ce site depuis 2007. Quelle est la position de RFF sur ce programme ?

Joanne FORET

Je viens d'apprendre la connaissance de ce site. Nous pourrions en parler plus en détail si vous le souhaitez, dès que j'aurai pris connaissance des actions menées entre 2003 et 2007.

Clémence DE MALLERAY, *Espaces*

En tant qu'encadrante de chantier ferroviaire, j'ai eu l'occasion de participer à la formation de travaux sur corde et j'ai été très surprise de la quantité de déchets divers qui étaient présents sur le talus où nous avons été formés. Existe-t-il une campagne de sensibilisation prévue à ce sujet ?

Vanessa DUPONT, *Espaces*

En 2012, il était prévu de mettre en place une opération bénévole avec les habitants de la résidence

de Périchaux. Il n'a pas été possible de mener cette opération pour différentes raisons, notamment en l'absence de financement de la part de Paris Habitat. Il faut espérer qu'il sera possible de mener cette opération en 2013. L'action est en cours.

Florent HUON

Je recherche actuellement un emploi dans le secteur de l'environnement. Quels sont les débouchés pour les personnes en insertion ? Arrivent-elles toujours à retrouver un emploi dans des structures qui mettent en œuvre des démarches de gestion écologique ?

Alexandre WOLFF

Tout dépend de l'objectif du salarié. Nous faisons le maximum pour travailler sur les métiers de l'environnement, et, petit à petit, pour sensibiliser les collectivités et les entreprises à la modification des pratiques. Nous apportons aux personnes en insertion les gestes de base de la gestion des espaces verts, mais aussi des compléments en matière de gestion de la biodiversité, de gestion différenciée, de travaux encordés, etc. Nous travaillons aussi sur d'autres milieux naturels (bords de Seine, bords d'étangs). Ces compétences sont recherchées, notamment par les collectivités qui emploient nombre de nos anciens salariés. Les salariés peuvent aussi jouer un rôle militant et apporter ces compétences dans les entreprises que les embauchent.

Stéphanie LUX

Natureparif propose un guide de la gestion différenciée à l'attention des collectivités locales, et un autre à la destination du grand public. Natureparif est très investi pour la réduction de l'usage des phytosanitaires et a mis en place un observatoire des pratiques des collectivités en la matière. Par ailleurs, les contraintes de circulation des trains sont connues et doivent être prises en compte, mais il faudrait peut-être se tourner vers les fabricants de matériels roulants pour que ces derniers supportent mieux les mauvaises herbes.

CONCLUSION

Catherine RIBES, *conseillère régionale d'Île-de-France*

Je suis heureuse de conclure cette journée qui a été riche d'expériences et qui a montré l'intérêt de travailler avec tous les acteurs de terrain pour favoriser la biodiversité dans des sites souvent très urbanisés. Je connais bien l'association Espaces, que je félicite au nom du président de la Région Île-de-France pour ses actions exemplaires menées depuis de longues années en matière de lutte pour la préservation de la biodiversité et d'insertion sociale. Espaces a aussi su convaincre ses partenaires de l'utilité de maintenir la biodiversité sur des secteurs soumis à de fortes contraintes d'exploitation. Les talus ferroviaires sont des milieux qui peuvent accueillir une flore et une faune très diverses si la gestion est appropriée.

La politique régionale d'aide aux associations s'est développée depuis quelques années, principalement au profit des associations d'insertion, naturalistes et d'éducation à l'environnement. En effet, les élus de la majorité du Conseil régional sont conscients de leur rôle primordial sur le territoire. Les associations de défense de l'environnement jouent un rôle majeur auprès des collectivités locales et des instances publiques décisionnelles. Par leur connaissance du terrain et par la proximité avec les problèmes rencontrés, elles sont indispensables pour une meilleure connaissance du patrimoine naturel et paysager, pour une meilleure gestion de nos espaces et pour porter les actions d'éducation, de formation et de sensibilisation à l'environnement.

Aujourd'hui, à l'heure d'une transition écologique indispensable à notre survie, les associations jouent un rôle de pousoir pour les élus. Elles sont engagées dans cette nouvelle voie, pour la société actuelle et à venir. Implantées localement, elles disposent des informations et de l'écoute des habitants bien souvent avant les élus, et sont et doivent être le ferment de nos décisions.

De nombreuses associations bénéficient d'aides de la Région, et nombre d'entre elles sont présentes aujourd'hui. Je connais Espaces depuis très longtemps, la qualité de son directeur et de son équipe, mais aussi son engagement et son travail sur le terrain. Par son action sur les talus ferroviaires, sur la Petite ceinture, sur les bords de rivières aussi, elle a contribué depuis longtemps à la création d'une trame verte et bleue en milieu urbain, et donc, participe à l'application du SRCE, dont l'avant-projet a été approuvé par le Conseil régional lors de sa dernière séance plénière.

C'est aussi une association environnementale d'insertion – une des plus importantes d'Île-de-France. Elle a créé plus de 130 emplois à ce jour, mais en fait beaucoup plus, car son rôle est de former les agents et ensuite, de les diriger vers des emplois pérennes dans les entreprises ou les collectivités. Elle a formé un nombre important de techniciens sachant agir sur le milieu naturel en préservant la biodiversité. Cela nous montre que ce secteur est créateur d'emplois. Depuis sa création, Espaces anime des chantiers d'écologie urbaine sur lesquelles elle applique des méthodes de gestion différenciée des milieux naturels principalement urbains et péri-urbains.

Espaces a aussi participé à la rédaction de la Charte régionale de la biodiversité et des milieux naturels qui a été approuvée par le Conseil régional dès 2003. De 2009 à 2012, Espaces a bénéficié des aides de la Région sur l'ensemble de ses projets qui vont des études et inventaires jusqu'à la gestion de milieux divers, incluant l'action sociale dans l'ensemble de ses interventions. L'association accompagne également les collectivités et les grandes entreprises, que ce soit pour des inventaires, pour la gestion écologique ou pour des actions de sensibilisation à une meilleure prise en compte de la biodiversité.

Le soutien régional voté de 2009 à 2012 atteint environ un million d'euros, tant en fonctionnement qu'en investissement. En 2013, nous portons de nouveaux projets avec l'association. Ils seront soumis à notre assemblée régionale en janvier 2013. Elles concernent toujours une meilleure connaissance de la biodiversité, une meilleure gestion des espaces publics ou privés, et une plus grande sensibilisation à la biodiversité des petits et des grands. Ce nouveau programme concerne les talus ferroviaires à l'est de la région et de la Petite ceinture parisienne, notamment pour lutter contre la prolifération de l'ailante.

Ce programme comprend aussi une partie Communication : des visites-découverte et l'édition d'un dépliant permettront à tous de mieux comprendre les objectifs de ces travaux. Une ligne budgétaire est spécialement dédiée à la mise en place de la trame verte et bleue et dépend de la Stratégie régionale de la biodiversité, approuvée de 2007 par la Région. Celle-ci sera révisée en 2013, et Nature-parif s'est engagé dans ce processus dans le cadre de l'adoption du SRCE. Il s'agit avec ces travaux de permettre la circulation des espèces, et ainsi de rétablir une trame herbacée. Cette trame participera au SRCE et a été inscrite dans le SDRIF, qui est opposable aux documents locaux d'urbanisme.

La biodiversité sera ainsi introduite dans ces documents.

Enfin, je remercie Natureparif et sa présidente, Liliane Pays, qui n'a pu être présente aujourd'hui. Agence régionale pour la biodiversité, elle a accompagné Espaces pour la réussite de cette journée. Espaces et les autres associations travaillent en relation étroite avec l'observatoire mis en place par Natureparif pour partager les données naturalistes. C'est ainsi que se construit petit à petit l'observatoire régional qui va permettre d'échanger entre tous les acteurs de l'ensemble du territoire, à partir de la connaissance de notre patrimoine naturel et de suivre ainsi son évolution pour mieux le préserver.

La séance est levée



Intervention de Catherine Ribes, conseillère régionale d'Île-de-France, et Stéphanie Lux, directrice de Natureparif, en conclusion de la journée.



La journée du 20 décembre a rassemblé plus d'une centaine de personnes.

Cette journée a été organisée par :



en partenariat avec :



Association Espaces

45 bis route des Gardes, 92190 Meudon

Tél. : 01 55 64 13 40

www.association-espaces.org