

LE TEMPS

28.06.2019, Bernard Wuthrich

Face aux risques de l'herbicide pour la santé et l'environnement, les CFF ont amorcé une transition vers le zéro glyphosate d'ici à 2025.

Les partis politiques sont eux-mêmes sceptiques. Et surtout la population doute.

Il faut le rappeler: aucun système de vote n'est ni absolument ni rigoureusement infaillible. Il ne s'agit pas ici de faire référence aux manipulations électorales qui ont cours dans certains Etats de la planète, mais bien à ce qui se passe en Suisse. Quelques affaires de captages de votes ou d'erreurs délibérées de comptage ont été mises au jour ces dernières années. Elles n'ont pas été le fait d'un hacker aussi habile que diabolique. Elles ont été le fruit de malveillances commises par des personnes qui ont abusé du matériel de vote classique, c'est-à-dire un bulletin en papier signé à la main et glissé dans une enveloppe. C'est aussi à la lumière des risques qui entourent les modes de scrutin traditionnels qu'il faut analyser ceux que représente le vote électronique.

Celui-là n'est pas suffisamment sûr pour devenir le troisième canal officiel d'expression démocratique. Tel est le constat fait par le Conseil fédéral. Soit. C'est sans doute vrai aujourd'hui.

La Confédération misait sur la concurrence entre deux systèmes, celui de La Poste et celui de Genève, pour trouver la solution la plus sûre. Que s'est-il donc passé? Le test d'intrusion auquel le modèle de La Poste a été soumis a démontré qu'il comportait de sérieuses faiblesses. Et en ce qui concerne la plateforme genevoise, le canton a jeté l'éponge dans des circonstances qui laissent perplexes. Entre un système faillible qui doit encore faire l'objet d'un audit et un autre qui a été abandonné, la Confédération se retrouve ainsi dans l'incapacité de gagner la confiance des électeurs pour les prochaines échéances, à commencer par les élections fédérales d'octobre.

Plusieurs raisons font qu'elle ne pouvait pas faire le forcing. Une initiative populaire réclamant un moratoire (d'au moins cinq ans) jusqu'à ce que la sécurité absolue soit démontrée – elle ne pourra jamais l'être – a été lancée en début d'année. Les partis politiques sont eux-mêmes sceptiques. Et, surtout, la population doute. Elle doute car elle sait que des pirates mal intentionnés rôdent sur les réseaux. Elle doute car elle s'interroge sur l'utilisation que les géants de la Toile, en particulier Facebook, font des informations privées qu'ils récoltent. Cela n'a rien à voir avec le scrutin électronique, mais cela contribue à créer un climat de méfiance.

Ce n'est toutefois que partie remise. La cyberadministration est en route, qu'on le veuille ou non. La Confédération est en train de mettre au point une identité électronique personnelle utilisable pour tous les contacts administratifs et toutes les transactions imaginables. Le potentiel offert par internet n'est pas étranger à la multiplication des initiatives populaires. Le vote électronique répond à des demandes légitimes, en particulier celles des Suisses de l'étranger. On y reviendra donc tôt ou tard.

Les CFF ont parcouru du chemin en matière d'écologie. En mai 2017, en plein coeur du débat sur le glyphosate, le géant suisse du train avait révélé avoir recours à l'herbicide pour l'entretien de ses quelque 7600 km de voies ferrées. Jeudi, près de deux ans après cette polémique et au regard des risques pour la santé et l'environnement, les CFF ont annoncé vouloir renoncer au glyphosate d'ici à 2025.

En 2017, le Conseil fédéral rappelait qu'il en allait de la sécurité ferroviaire de désherber. Les standards fédéraux ne laissent aucune place à la végétation. Les panneaux de signalisation doivent rester visibles et les pistes d'accès pour les cheminots et les équipes de maintenance dégagées.

D'un point de vue technique, il faut que le ballast – le lit de pierres sous les voies – soit nettoyé de toute végétation qui pourrait retenir de l'eau, au risque que le poids du train ne se répartisse mal sur les voies et ne finisse par déformer ces dernières.

Chaque printemps, les CFF pulvérisent manuellement environ 3 tonnes de glyphosate. Cela représente 50% de moins par kilomètre de voie que dans les pays voisins. A l'époque, Christina Maier, la responsable «durabilité» aux CFF, annonçait que la seule alternative au glyphosate était le désherbage à la main. Une méthode trop fastidieuse au regard de l'étendue des infrastructures et susceptible d'affecter la cadence des trains. Projection d'eau chaude

Depuis début 2018, les CFF et l'Office fédéral des transports s'attellent à trouver des alternatives au seul herbicide autorisé dans le contexte ferroviaire suisse. Parmi les méthodes qui ont déjà fait l'objet de tests, le train à projection d'eau chaude se révèle prometteur. Pour 1 million de francs, les CFF ont développé un train équipé d'un système de reconnaissance des plantes indésirables et de 116 tuyaux. Ce véhicule parcourt les voies en aspergeant une eau à 95°C sur les espèces à éliminer.

En France, la SNCF recourt à des matériaux qui permettent d'éviter la prolifération des végétaux. Il en existe près d'une vingtaine, dont six seront mis à l'essai dès l'année prochaine sur les voies suisses. La compagnie ferroviaire française étudie aussi la méthode du tapis vert. Celle-ci consiste à semer des plantes qui empêchent les indésirables de s'installer et qui permet de revégétaliser les infrastructures.

Des robots de tonte autonomes

En matière de technologie, les CFF envisagent l'utilisation de robots autonomes, comme le Vitirover, un robot de tonte. Cela dit, tout en poursuivant l'étude de cette méthode, les CFF expliquent que, «selon le niveau actuel de connaissances, il faudra attendre 2025 au plus tôt pour disposer d'une solution utilisable».

Une dernière méthode consisterait à utiliser des herbicides biologiques. Encore faut-il «acquérir la certitude qu'ils n'ont aucun impact négatif sur les eaux suisses», commentent les CFF. Ce n'est qu'une fois cette innocuité prouvée que de tels herbicides pourront être homologués.

Faire preuve de créativité dans la lutte contre le monde végétal qui obstrue les voies ferrées, le défi est désormais lancé.