

Près de Rouen, le «cimetière des trains» se cherche un avenir plus vert

Par Le Figaro avec AFP

Publié il y a 3 heures



«En 2018, il y avait 550 locomotives à Sotteville. Aujourd'hui, il en reste une soixantaine, relève Alain Maucourt, responsable du démantèlement de matériels radiés. LOU BENOIST / AFP

Des centaines de TGV, Corail, TER rouillent sur cet immense site en attendant d'être démantelés et recyclés dans un «musée informel» de l'histoire du rail.

Sur un ancien triage de Sotteville-lès-Rouen, en Seine-Maritime, des dizaines d'anciens TGV, trains régionaux, wagons de marchandises et locomotives rouillent gentiment après avoir été mises au rebut. Mais la SNCF ne veut plus entendre parler de «*cimetière ferroviaire*», ce matériel devant être recyclé. Sur des centaines de mètres, ces reliques taguées sont rangées sur des voies de garage envahies d'herbes folles, sorte de musée informel un peu mélancolique. «*En 2018, il y avait 550 locomotives à Sotteville. Aujourd'hui, il en reste une soixantaine*, relève Alain Maucourt, responsable du démantèlement de matériels radiés de la SNCF. *Ce n'est plus un cimetière de locomotives comme on l'a appelé pendant des années, mais c'est un site de tri du matériel.*»

On n'ira pas voir les locos rescapées de cet agglomérat qui rappelait un peu trop la débâcle du fret ferroviaire. La randonnée serait trop longue, le site est immense. Il faudrait contourner l'ex-rame 13 du TGV, des TER venus de Rhône-Alpes ou de Basse-Normandie, des Z6400 franciliennes (une série disparue en novembre), une tripotée de voitures Corail...
«*Actuellement, nous avons près de 400 éléments*» (voitures, wagons, motrices, locomotives...), calcule Jérémie Pigeaud, le directeur du technicentre de Rouen Quatre-Mares dont dépend ce parking un peu particulier.

«*Ça vit tous les jours*» avec des arrivées et des départs, explique-t-il en souriant. Pour le plus grand bonheur des passionnés qui peuvent dire au revoir, depuis le pont enjambant le triage, à tout ce matériel retiré de la circulation après une quarantaine d'années. D'autres ont moins de scrupules, qui visitent régulièrement les rames pour voler des métaux. Certaines voitures seront récupérées par la SNCF pour être retapées et réutilisées, comme des Corail abandonnées par les régions.

Il est possible de récupérer 92 à 95% du matériel envoyé au démantèlement, et jusqu'à 98% sur les locomotives. LOU BENOIST / AFP

Mais Sotteville est pour l'essentiel du matériel la dernière étape avant de partir à la casse.
«*Bien entendu, avant d'envoyer nos rames se faire démanteler, on récupère tous les composants qui peuvent être réutilisés sur d'autres rames*», observe le directeur du matériel Xavier Ouin. «*On peut récupérer des pièces électroniques, des composants d'aménagement intérieur, des composants de climatisation... Ça nous fait des pièces de rechange!*» Le reste part dans des entreprises spécialisées, avec souvent un préalable: le désamiantage des épaves. «*Il y a eu beaucoup d'amiante dans les trains jusqu'en gros la fin des années 1990, généralement dans les planchers, les plafonds et les parois, expose Xavier Ouin. Maintenant,*

c'est interdit.» «Tant qu'on n'y touche pas, ça n'est absolument pas gênant, rassure-t-il. Mais si on veut récupérer la ferraille, il y a du décapage à faire et ça se fait dans des installations spécialisées.»

Il est ensuite possible de récupérer 92 à 95% du matériel envoyé au démantèlement, et jusqu'à 98% sur les locomotives, explique Alain Maucourt. De la ferraille, bien entendu, mais aussi du cuivre, des plastiques, du verre... *«Si l'on démantèle 1000 caisses par an, ce qui est le cas aujourd'hui, ça représente à peu près 60.000 tonnes d'acier»,* note-t-il. De quoi refondre environ 1000 km de rails. Le produit des matériaux récupérés ne couvre pas le coût du désamiantage, reconnaît Xavier Ouin. *«Comme nous sommes propriétaires des matériels, nous sommes responsables de l'élimination des déchets jusqu'à la fin»,* indique-t-il.

Propriétaire du matériel, propriétaires des matériels, la SNCF est responsable de l'élimination des déchets jusqu'à la fin. LOU BENOIST / AFP

Un règlement européen interdisant de vendre, donner, louer ou prêter du matériel ferroviaire amianté, la SNCF est condamnée à utiliser ses trains ou à *«les démanteler proprement»*. Avec un avantage au passage: ils ne pourront pas être réutilisés par d'éventuels concurrents. Pour vider ses triages qui devenaient comme à Sotteville des cimetières ferroviaires, le groupe public s'est lancé dans le grand recyclage de ses vieux trains en 2014. Il a depuis multiplié les appels d'offres pour trouver des industriels spécialisés, respectueux des réglementations. Si les premières expériences ont été peu heureuses, toute une filière s'est maintenant mise au travail et *«les prix ont été divisés par deux ou trois depuis 2015»*. L'objectif est de libérer les voies de garage *«d'ici cinq ans environ»*, souligne le directeur du matériel.