

# ► Transports : la SNCF veut démanteler les centaines d'engins garés Le « cimetière des locos »

■ Conséquence de l'effondrement de l'activité fret, la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen abrite depuis près de dix ans des centaines de locomotives à l'arrêt, dont la majeure partie ne circulera plus jamais. Une situation unique en France.

■ La SNCF annonce pour fin 2019 la mise en service d'un site dédié à la dépollution et la déconstruction de ces machines, en complément des actions déjà menées sur place.

■ Militants associatifs, syndicaux, écologistes continuent de dénoncer un vaste gâchis financier et environnemental.

Avec le temps, elles ont appris à faire partie du paysage. Les milliers d'automobilistes empruntant chaque jour le long boulevard industriel, entre Rouen et Saint-Étienne-du-Rouvray, font-ils encore attention à leur présence ? Près de 400 locomotives les observent, elles, immobiles sur ces rails où la plupart ont achevé leur vie. Une situation unique en France. À condition de prendre le temps de s'arrêter, la vue de ces alignements mécaniques reste toujours aussi sidérante, sur ce qui fut autrefois, à Sotteville-lès-Rouen, la gare de triage la plus importante d'Europe. Et même « l'une des plus modernes », rappelle Pierre Louvard, ancien cheminot et militant écologiste. « C'était un outil très performant quand il était en activité », assure-t-il.

Sauf qu'au fil de ces dernières années, l'« outil performant » est devenu un « cimetière » dans l'esprit de beaucoup. Symbole cruel d'un déclin ferroviaire, celui du fret, que personne ne songe aujourd'hui à contester, même la SNCF. Mais cette dernière l'assure : les lieux ne sont « en rien à l'abandon » et ses pensionnaires font l'objet d'un suivi régulier par les équipes du Technicentre de Rouen Quatre-Mares. Le groupe ferroviaire envisage même l'implantation d'un site industriel dédié à la déconstruction, après avoir



Certaines machines plus anciennes sont un état de délabrement avancé

lancé un appel d'offres qui vient tout juste de trouver preneur (lire ci-contre).

Si l'annonce tend à démontrer que la SNCF ne se désintéresse pas de ses anciennes machines, elle ne réjouira pas pour autant les militants de la cause ferroviaire qui se désolent du spectacle offert par ces véhicules inertes. À commencer par le Comité de défense du triage de Sotteville (membre du réseau associatif Con-



vergence nationale rail), apparu en 2010, et son infatigable représentant, Sylvain Brière.

Ce dernier ne cesse de dénoncer, à longueur d'interventions publiques et de tribunes, l'abandon de l'activité fret par la SNCF, au détriment de toute logique écologique et économique. Une conséquence directe de « l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de marchandises, qui a démarré en France en 2006 ».

## « Ce n'était pas censé devenir un cimetière »

« Les pouvoirs publics et la SNCF ont donné la priorité à l'acheminement de trains complets, liés à l'industrie lourde, au détriment de la politique du wagon isolé », rendant de fait l'activité de triage inutile, rappelle pour sa part l'Eurois Gilles Fraudin, lui aussi ancien cheminot (mais pas à Sotteville), membre de France Nature Environnement et de la Fnaut (Fédération nationale des associations des usagers de transport). Parallèlement, la multiplication sur les rails des rames automotrices a, dans les mêmes années, condamné bon nombre de locomotives plus anciennes. Ces deux facteurs ont ainsi « brusquement, en quelques années », accéléré l'effondrement du fret

et l'accumulation des machines à Sotteville, selon Gilles Fraudin. Y compris des engins toujours en état de rouler. « À l'origine, ce n'était pas censé devenir un cimetière », soupire le militant. Sylvain Brière confirme. « Je me souviens, en 2012, on nous disait que ce stockage serait temporaire », assure l'ancien conducteur de trains. Si la gare de triage accueillait bien des locos définitivement obsolètes, « les engins moteurs encore aptes à circuler recevaient l'appellation « Garé bon état » ». Ces derniers restaient alors officiellement « en réparation différée », ajoute Grégory Laloyer, secrétaire CGT des cheminots de Normandie. Cela impliquait « des opérations de maintenance à minima » en attendant leur retour sur les voies ferrées. « Mais au fil du temps, cette proportion s'est réduite », précise le responsable syndical, qui estime aujourd'hui à 70 % la part de « locomotives radiées » à Sotteville-lès-Rouen. Laissées à la merci des trafiquants de métaux qui alimentent régulièrement les pages faits divers de ce journal, beaucoup ont succombé aux dégradations et vols réguliers. « Nous étions intervenus en instance pour réclamer la mise en place d'un gardiennage, déplore Grégory Laloyer. Aujourd'hui, les collègues voient ces machines envahies par les ronces, alors que certaines d'entre elles ont été prises en charge par les ateliers de Quatre-Mares, ont exigé des milliers d'heures de travail, de grosses compétences techniques et technologiques. Les voir pourrir en l'espace de quatre ans, c'est dur psychologiquement. »

Et que dire des opérations de démantèlement menées aujourd'hui dans ces mêmes ateliers de Quatre-Mares ? « Le drame des cheminots, tempête Sylvain Brière. Démolir ce qu'ils ont cons-

## UN RISQUE POUR L'ENVIRONNEMENT ?

Au-delà des considérations écologiques sur le déclin du fret, les avis sont partagés sur l'impact environnemental de ces locomotives - dont certaines particulièrement détériorées - stagnant à l'air libre. Pour Sylvain Brière, qui fut délégué CHSCT, la pollution des sols est « évidente ». « Certains de ces engins thermiques contiennent des hydrocarbures et d'autres fluides... » Et le militant de Convergence nationale rail d'évoquer également la présence de pyralène, une huile particulièrement toxique utilisée « pour refroidir les transformateurs des locomotives électriques ».

Une affirmation que dément Emmanuel Bour-

geois au Technicentre de Rouen Quatre-Mares, où sont prises en charge depuis quelques années la déconstruction et la dépollution de certaines machines (lire ci-contre). « Comme sur n'importe quelle voiture, nous traitons des restes de gasoil, d'huile, de liquide refroidissement. Mais il n'y a pas de pyralène. »

Gilles Fraudin, lui, cite la présence de « matériel amianté » dans les plus anciennes locomotives, sans en faire un sujet particulièrement sensible. « Je ne pense pas qu'il y ait d'impact majeur lié à ce site, estime même le militant de France nature environnement. En tout cas, cela n'a rien d'une catastrophe environnementale. »

# à Sotteville-lès-Rouen, symbole pour beaucoup d'un immense gâchis appelé à disparaître



Si le chiffre varie, le triage de Sotteville-lès-Rouen abrite près de 400 locomotives à l'arrêt (photos Boris Maslard)

truit ! » Et le responsable du Comité de défense du triage de Sotteville de pointer en plus « le gâchis pour les finances publiques : ces locos, c'est vous qui les avez payées ! ».

## « Obligatoirement un gouffre »

Personne n'est en mesure d'avancer le moindre chiffre sur le coût qu'elles représentent, « mais c'est obligatoirement un gouffre », estime Sylvain Brière. Sans parler du « gâchis » environnemental : pour le défenseur du triage de Sotteville, l'outil a plus que jamais sa place au cœur des

politiques publiques et des enjeux écologiques actuels. Notamment à Rouen où, entre autres, « l'ensemble des silos du port peut être desservi par le train ».

« La pratique du wagon isolé a un sens et un avenir dans une métropole comme la nôtre », acquiesce Pierre Louvard. « Plus le temps passe, plus les installations se dégradent, mais il est toujours possible, techniquement, de redémarrer le triage », atteste-t-il. Sylvain Brière, lui aussi, veut y croire encore, tout comme il « croit encore en l'intelligence des hommes ».

THOMAS DUBOIS

t.dubois@presse-normande.com

## Bientôt une « usine » de déconstruction

C'était il y a deux ans, à l'occasion d'une visite de Guillaume Pepy à Sotteville-lès-Rouen. Interrogé sur l'avenir de l'ancienne gare de triage, le patron de la SNCF avait annoncé le lancement imminent d'un « très gros appel d'offres » portant sur la déconstruction et la dépollution des locomotives.

« Le processus de traitement de cet appel d'offres vient de se terminer en septembre 2018 », annonce aujourd'hui la direction régionale de la SNCF. Il est encore trop tôt pour dévoiler le détenteur du marché, les sommes impliquées et le nombre d'emplois potentiellement créés, précise toutefois cette dernière. « Nous sommes en cours de signature du contrat et dans la phase réglementaire des douze mois afin que le prestataire obtienne toutes les autorisations nécessaires pour la construction de l'usine », explique la SNCF.

## « UNE VÉRITABLE ACTIVITÉ INDUSTRIELLE »

Construction de l'usine ? La SNCF envisage en effet un site dédié « à la déconstruction et la dépollution des locomotives ». « La prévision contractuelle précise un démarrage de la production fin 2019 », souligne la direction normande. L'appel d'offres vise le traitement de « 1 070 locomotives sur sept ans, à raison de 150 engins par an ». La future usine sera donc vouée à accueillir des motrices venues d'autres régions, mais « la priorité reste le site de Sotteville », le plus concerné, assure la SNCF.

Cette ambition demeure « complémentaire » des travaux déjà entrepris par le Technicentre industriel de Rouen Quatre-Mares. Ce dernier s'emploie déjà à démanteler les locomotives de Sotteville à raison « d'une



Guillaume Pepy avait annoncé le lancement d'un appel d'offres il y a deux ans, à Rouen

centaine par an », selon le directeur du site Emmanuel Bourgeois. « Cela fait au moins six ans que ça tourne, nous sommes montés petit à petit en puissance, pour arriver aujourd'hui à 120-130 engins par an », détaille-t-il. Ces chiffres s'expliquent par le fait que « Sotteville est un lieu de stockage, alimenté en permanence », affirme Emmanuel Bourgeois.

L'ancienne gare de triage serait donc, contrairement aux apparences, un lieu en perpétuel mouvement. « Ce n'est en rien un site laissé à l'abandon », martèle le directeur du Technicentre de Rouen Quatre-Mares. Les machines y sont classées et rangées en fonction de la typologie du matériel qu'elles contiennent. Il s'y déroule une véritable activité industrielle ! « Activité que l'on peut assimiler à du recyclage », confirme Emmanuel Bourgeois. Une fois les locomotives démantelées, les pièces sont acheminées vers « les circuits de traitement des déchets ou d'enfouissement ».

T. D.

PARIS **NORMANDIE**

**33€50**  
par mois  
soit 20% de remise

Mon quotidien livré gratuitement tous les matins avant 7h30  
Mon journal en version numérique et l'accès à 100% des articles  
Chaque mercredi, votre rendez-vous **Sortir**  
Un contenu varié : nos pages économie, la page santé du dimanche, la rubrique gastronomie, les interviews de nos chroniqueurs...  
TV Magazine et Version Femina offerts et thématiques gratuits  
Les avantages du Club Abonnés  
Sans engagement

**je m'abonne au journal !**

Plus simple et plus rapide :  
**ABONNEZ-VOUS PAR TÉLÉPHONE**

**02 35 14 57 57**

Ou par courrier

Journal à expédier à l'adresse suivante :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

CP : ..... Ville : .....

Tél. : ..... Mail : .....

Mon édition :

Paris Normandie édition Rouen

6j / 7  7j / 7

**33€50 toutes les 4 semaines (par prélèvement automatique, joindre un RIB)**

**CONDITIONS** : Choisissez votre formule et votre mode de paiement - Retournez votre RIB ou votre chèque à : Paris-Normandie - 4, rue de Mouchy - 60438 Noailles CEDEX. Le journal est livré à domicile par un porteur si le secteur est desservi ou expédié par la Poste dans le cas contraire. Autres conditions de paiement 02 35 14 57 57. (prix d'un appel local) ou abonnements@presse-normande.com

\*par rapport à l'achat au numéro - Offre valable jusqu'au 31 octobre 2018