



Le gare de triage de Sotteville-lès-Rouen (Seine-Maritime), en septembre 2018. ANDBZ/ABACA

REPORTAGE

ROUEN - correspondance

Ces épaves de fer et d'acier, nul ne prend plus le temps de les dénombrer. Le sinistre tableau qui s'offre au regard des automobilistes empruntant le boulevard Industriel – l'axe routier qui dessert Rouen depuis l'autoroute de Normandie – est installé depuis trop longtemps. Plus de dix ans déjà.

Sylvain Brière, lui, préfère carrément les ignorer. L'impression de gâchis lui brouille la vue. « Ça me fait trop mal au bide. J'ai conduit certaines de ces locomotives pendant vingt-deux ans », raconte le cheminot retraité, en évoquant ce que tout le monde ici appelle le « cimetière des locos », le plus « peuplé » du genre en France.

A Sotteville-lès-Rouen, banlieue populaire sise rive gauche de la capitale normande, sur ce qui fut, dans les années 1970-1980, l'une des gares de triage les plus importantes d'Europe (et un bastion de la grève contre la réforme portée par Alain Juppé en 1995), plusieurs centaines de locomotives – 550 à l'âge d'or, contre 300 actuellement, selon la SNCF – pourrissent sur place.

Rongées par la rouille et soumises aux aléas du temps, elles sont sagement rangées en file indienne sur des voies de garage. Une image saisissante de désolation, témoin encombrant d'une ère révolue, lorsque le fret ferroviaire affichait sa vitalité, avant de s'effondrer ces vingt dernières années. Ce déclin a rendu inutiles nombre de locomotives, mises au rebut dans l'attente de jours meilleurs, qui ne sont jamais venus. En raison du développement des rames automotrices, certaines locomotives standards sont également devenues obsolètes.

FONTE DES EFFECTIFS

Hervé Leroy, « trente-sept ans de boîte », se souvient bien de cette époque glorieuse. Et des engins qu'il a, pour certains, réparés dans les ateliers de maintenance de Quatre-Mares, à proximité du site. Du pont surplombant le « cimetière », l'ex-cheminot égrène les souvenirs : « On trouve différents modèles ici : de vieilles machines datant des années 1960 ou 1970, mais aussi d'autres, plus récentes, construites dans les années 1990. Des thermiques, des électriques. Des locotracteurs comme le Y 8000, des locomotives BB 26000, surnommées "Sybic", des 72000 qui sont les diesels les plus puissants de la SNCF... »

Aujourd'hui, la plupart sont taguées, envahies d'herbes folles, quand bouts de tôle et câbles de cuivre ne pendent pas tristement le long de leurs flancs rouillés. Longtemps terrain de jeu privilégié des vandales et autres trafiquants de métaux, l'endroit a finalement été grillagé. Il est désormais inaccessible, même à la presse.

« Mais c'est trop tard. Devant ce

laisser-aller, le garage, présenté comme provisoire à l'origine, s'est lentement transformé en cimetière, alors que ce matériel ne demandait qu'à vivre encore un certain temps », déplore Gilles Fraudin, ancien cheminot et membre de la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) de Normandie.

Si la plupart sont maintenant hors-service, « ce n'était pas le cas lorsque ces locomotives, arrivées de partout en France, ont commencé à s'entasser ici, en 2010. Une grande partie d'entre elles étaient considérées comme "gérées bon état", ce qui, dans le jargon SNCF, signifie qu'elles pouvaient encore fonctionner. Les plus récentes n'étaient même pas amorties financièrement », rappelle Christophe Callay, secrétaire CGT des cheminots de Normandie. En l'absence de bilan

La CGT des cheminots de Normandie avait avancé, il y a quelques années, le chiffre de « 200 millions d'euros pourrissant sur place »

comptable officiel, ce syndicat avait avancé, il y a quelques années, le chiffre de « 200 millions d'euros pourrissant sur place ».

Dans le local de la CGT, proche des lieux, l'homme au catogan refait l'histoire à l'envi. Celle d'une gare de triage « performante », aménagée en 1961, puis modernisée et informatisée dans les années 1990. Son système de tri par gravité, technique permettant d'assembler des trains grâce à la force naturelle de la pente, faisait la fierté des amoureux du rail en Seine-Maritime.

Il n'est plus utilisé depuis 2010. A Sotteville-lès-Rouen, les cheminots ont longtemps travaillé en continu, sept jours sur sept, triant jusqu'à 3000 wagons par jour. « Aujourd'hui, c'est une vingtaine au maximum », chiffre pour sa part Sylvain Brière, le porte-parole du Comité de défense du triage de Sotteville, créé en 2010 pour dénoncer « l'abandon du fret ferroviaire, non-sens écologique et économique ».

Suivant le même chemin, les effectifs sottevillais ont fondu à toute allure : au gré des départs non remplacés et des mutations internes, on est passé de 450 agents dévolus au fret à l'orée des années 2000 à « à peine 80 personnes, conducteurs compris et pour l'ensemble de la Normandie », souligne le syndicaliste Christophe Callay. En 2014, le site sottevillais a même perdu son statut de gare de triage.

Les avis divergent sur les causes de l'effondrement du fret ferroviaire français, dont la part modique (9,9 %) dans le transport de marchandises a été divisée par deux en vingt ans. « La désindustrialisation, puis l'ouverture du fret à la concurrence en 2007, notamment aux camions des pays de l'Est, sans oublier la crise économique de 2009, ont modifié la donne », indiquait, en décembre 2019, Philippe Moritz, le responsable communication pour le fret à la SNCF.

Dénonçant une libéralisation qui a fragmenté les parts de marché de la SNCF au profit d'entreprises privées concurrentes, les syndicats, eux, fustigent également les choix stratégiques effectués par l'entreprise publique ferroviaire, et en premier lieu l'abandon de la politique du wagon isolé. « Les trains complets, qui n'ont pas besoin d'être triés, ont été privilégiés, assure le cégétiste Christophe Callay. Pourtant, ce système fonctionnait, mais a été abandonné pour des raisons purement comptables. Aujourd'hui, le wagon isolé, c'est le camion. » Moins cher, plus souple, mais plus polluant.

Si la relance du fret ferroviaire tarde à prendre corps, malgré les discours volontaristes des gouvernements successifs, la question de la déconstruction du matériel radié, en revanche, est en passe d'être réglée, après des années de tergiversations. « Nous

Les « locos » sottevillaises seront désossées, désamiantées et recyclées dans deux usines prévues à cet effet

avons lancé une filière de démantèlement et le triage de Sotteville est en train de se vider. D'ici trois à quatre ans, nous aurons probablement traité l'ensemble des "caisses" stationnées à Sotteville », annonce Patrick Auvrère, directeur de l'unité d'affaires valorisation patrimoniale à la SNCF.

A la suite d'appels d'offres fructueux, les « locos » sottevillaises seront désossées, désamiantées et recyclées dans deux usines prévues à cet effet. La première, déjà en service, située à Barncourt (Meuse) et pilotée par le groupement WIG/Ecore Services, permet de « traiter 150 caisses par an ». La deuxième, confiée à l'entreprise Snadec, elle aussi spécialiste du désamiantage, est en cours de construction à Grémonville (Seine-Maritime), à 40 km de Sotteville. Une fois achevée, « fin 2020 », elle recyclera 120 caisses par an.

Parallèlement, en 2018, une solution a également été trouvée localement, au technicentre industriel de Quatre-Mares, avec, là aussi, un recours à la sous-traitance qualifiée pour le désamiantage. Patrick Auvrère ne veut pas évoquer de chiffres sur le coût global de cette déconstruction, mais « l'idée est d'équilibrer les dépenses liées au démantèlement par les recettes du retraitement. Sans pour l'instant l'atteindre, nous visons le coût zéro ».

RETARD À L'ALLUMAGE

D'après l'économiste spécialiste des transports Yves Crozet, cet écueil financier explique le retard à l'allumage en la matière : « Ça coûte cher, et la SNCF a eu d'autres priorités : des lignes, du matériel à entretenir. Ces questions liées au matériel avaient été glissées sous le tapis, et elles ressortent maintenant pour des enjeux environnementaux. » En 2013, le magazine *Challenges* mentionnait un coût de désamiantage de « 30000 à 35000 euros par caisse ».

Qu'en est-il de l'avenir du fret ferroviaire en Normandie ? Les ports de Rouen et du Havre, le conseil régional et la SNCF affichent leur volonté et misent sur la modernisation de la ligne reliant Serqueux, au nord de Rouen, à Gisors, dans l'Eure. Les travaux doivent s'achever à la fin de l'année. « L'intérêt est de créer un itinéraire alternatif à celui, saturé, de Paris-Rouen-Le Havre », précise Jean-Baptiste Gastinne, vice-président chargé des transports et des ports au conseil régional.

Pas sûr, cependant, que le triage sottevillais puisse en profiter et renaître de ses cendres. « L'heure est aux plates-formes multimodales, plus petites, disséminées sur le territoire et directement dans les ports », confie un bon connaisseur du dossier. A Sotteville, les cheminots ne perdent pas espoir. « Le triage peut être remis à niveau. Le tramway, qui avait disparu, est bien revenu », fait remarquer Christophe Callay, appuyé par Sylvain Brière. « Tant que des immeubles ne sont pas construits à la place... » ■

GILLES TRIOLIER