



Recyclage : la plus grande usine de démantèlement ferroviaire de France inaugurée en Seine-Maritime

Une immense usine de démantèlement de trains vient d'être inaugurée en Seine-Maritime . La SNCF va y envoyer des centaines de wagons de TER et de TGV d'ici dix ans pour qu'ils soient désossés, désamiantés et découpés en vue d'un recyclage complet.

Les rames de TER ou de TGV sont désossées, désamiantées avant d'être recyclées. (RAPHAEL EBENSTEIN / RADIO FRANCE)

C'est la plus grande installation du genre en France. Sur un site de 15 hectares, propriété du groupe Baudelet Environnement, l'usine de démantèlement ferroviaire de Grémonville, en Seine-Maritime, a été inaugurée ce mardi 12 octobre. La SNCF compte y envoyer 900 wagons ou locomotives de TER, et jusqu'à 1 300 de TGV sur les dix prochaines années.

Des premières rames de TER, toujours aux couleurs des anciennes régions, mais aussi des TGV qui circulaient encore il y a peu sur la ligne Paris-Lyon, remplissent déjà les entrepôts. Convoyés par la SNCF jusqu'à une gare de stockage qui jouxte les bâtiments , c'est ensuite les équipes de l'usine qui les prennent en charge. " *C'est à nous de rapatrier les trains à l'intérieur de notre site, les trains passent derrière le bâtiment et commencent à rentrer ici* ", explique Arnaud Tual, le directeur du site.

[Visualiser l'article](#)

Les trains sont convoyés dans les entrepôts avant d'être démantelés. (RAPHAEL EBENSTEIN / RADIO FRANCE)

La première étape du processus consiste à démonter les planchers et les sièges à l'intérieur des wagons. Une phase appelée "le curage vert", qui précède l'étape de désamiantage.

Désamiantage, désossage, recyclage

La plupart de ces rames contiennent en effet de l'amiante, qui prend souvent la forme d'une poudre noire dans les plafonds. C'est une autre entreprise spécialisée, le groupe Snadec (Société nationale de décontamination), qui intervient dans un hangar confiné du site, à l'aide de sableuses.

Une fois cette étape terminée, le wagon aborde sa véritable fin de vie. " *La dernière étape quand il a été désamianté, on voit bien le métal qui est à nu, il a été nettoyé, donc il va être découpé* ", résume Arnaud Tual. Entre alors dans la danse une pelleteuse avec une immense pince. " *C'est une pince équipée d'une*

[Visualiser l'article](#)

cisaille, qui permet de cisailer la partie métallique, globalement tout le chaudron, et ensuite les bogies qui vont eux aussi être découpés par les opérateurs ", détaille le directeur du site.



L'une des étapes les plus impressionnantes est le découpage des rames par une immense pince. (RAPHAEL EBENSTEIN / RADIO FRANCE)

Toutes les pièces ou parties réutilisables sont récupérées par la SNCF. " Des essieux des bogies, des moteurs, des transformateurs, des pantographes, des tiroires électroniques ", détaille Alain Maucourt, responsable du démantèlement du matériel radié à la SNCF.

"Cette récupération est massive et source d'économie pour notre entreprise."

www.francetvinfo.fr
Pays : France
Dynamisme : 154



[Visualiser l'article](#)

Alain Maucourt, responsable du démantèlement du matériel radié à la SNCF
à franceinfo

Quant à l'aluminium ou l'inox qui composent les caisses des trains, ils sont revendus aux aciéries. Cela représente environ 60 000 tonnes d'acier par an, récupérés sur les différents sites de démantèlement de trains. Le taux de recyclage final varie alors de 92 à 98% selon les types de rames. Avant de laisser la place à des trains nouvelle génération sur lesquels mise la SNCF.