



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 15711

Texte de la question

M. Maxime Gremetz alerte Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi sur la situation de l'unité de production de Longueau, dépendant de l'établissement industriel de maintenance matériel SNCF de Picardie dont le siège se situe à Tergnier. En 2004, soutenus par M. de Robien, alors ministre des transports, les salariés ont obtenu l'engagement de l'entreprise pour un arrêt de la baisse des effectifs pour l'année 2005 et une stabilisation de ces derniers pour les trois années suivantes. Aujourd'hui, la SNCF, prétendant une nouvelle stratégie de l'entreprise, doit commencer un transfert des charges de travail de Longueau vers Tergnier sur un laps de temps évalué à six mois. Pour ce faire, des investissements sont prévus. Pour l'année 2008, ils s'élèveraient à plus de 4,7 millions d'euros. D'autres solutions existent. Précipiter les choses engendrera plus d'accidents du travail, déjà trop nombreux l'année passée (59 sur Tergnier, 11 sur Longueau), et rien ne pourra être prêt pour la fin du semestre 2009, date de la fermeture envisagée. Les 140 agents de l'établissement de Longueau ne sont pas pour la fermeture du site de Tergnier. Celui-ci a d'importantes infrastructures mais ils souhaitent que leur unité conserve son activité de directeur de certaines séries de wagons et reste complémentaire de celle de Tergnier afin d'optimiser l'optique de la SNCF, au pire que la baisse des effectifs se fasse proportionnellement à la démographie, en prenant en compte le fait que les agents les plus jeunes pourraient être affectés au futur atelier TER, que toutes les collectivités contactées sont prêtes à financer partiellement et qui serait construit sur Longueau. La moyenne d'âge de ces 140 agents est de quarante-sept ans. La direction envisage des horaires en 3 x 8 en moyenne à 100 kilomètres de leurs lieux de domicile. D'autres éléments ont changé la donne : M. Borloo dans le cadre du Grenelle de l'environnement, M. Gewerc, président de la région Picardie, qui a annoncé l'intention de la région d'investir prochainement dans la ligne ferroviaire Amiens-Boulogne, laquelle facilitera les liaisons de voyageurs et de marchandises et M. Marembaud autour de la table ronde du fret en décembre. Par ailleurs, le port du Havre verra son activité doublée d'ici 2010 et triplée d'ici 2015. Les ports de Boulogne et Dunkerque seront appelés à le soulager. De ce fait, Longueau se trouverait dans un axe charnière comme il le sera pour l'axe Le Havre-Reims ainsi que pour la deuxième autoroute ferroviaire. Pourrait-on envisager d'installer sur le site de Longueau un nouveau centre d'essai conteneurs, abandonné par le site de Tergnier dans le but de gagner soixante-quinze mètres de voie ? Il lui demande d'intervenir afin que la SNCF revienne sur sa décision. Il suggère une table ronde avec les partenaires sociaux et politiques, afin d'assurer toutes les maintenances de wagons souhaitées par l'entreprise, dans le respect du service public et en prenant en compte l'importance de l'aspect social. Il souhaite que, sans tarder, il prenne l'initiative de l'organiser.

Texte de la réponse

L'établissement industriel de maintenance matériel (EIMM) SNCF de Picardie est composé actuellement de deux unités de production, Tergnier et Longueau, distants de 80 kilomètres. Son siège est situé à Tergnier. Dans le cadre de la mise en oeuvre de sa stratégie industrielle, la SNCF a décidé de maintenir Tergnier comme unique site de production. Ce choix est dicté par une capacité de production plus importante sur ce lieu et par un objectif de rationalisation et de productivité liées à la présence du centre de réparation des essieux et des

chantiers de réparation des pièces détachées sur un même site. En outre, ce site regroupe tous les services supports. Par ailleurs, les surfaces disponibles à Tergnier permettent un regroupement de l'ensemble des opérations de maintenance des wagons. En termes de performance, ce projet répond aux besoins économiques des utilisateurs de wagons, puisqu'il permet de réduire le temps moyen d'immobilisation et d'intervention sur un wagon de 48 jours à 11 jours avec une diminution des coûts. Cette décision entraîne l'augmentation de l'activité sur le site de Tergnier. Des investissements, évalués à 5,6 millions d'euros sur trois ans, sont programmés. Ils permettront d'améliorer la sécurité des personnes, grâce à une optimisation, une standardisation et une différenciation des flux de circulation des personnes, des pièces et des wagons. Les futures installations seront développées et optimisées dans un souci de limitation des impacts sur l'environnement et d'un contrôle réglementaire des rejets. Le processus de fermeture du site de Longueau débutera fin 2008 pour une cessation complète de ses activités mi-2009. Le maintien de quelques activités sur le site de Longueau, sous la forme d'un transfert ou d'une spécialisation technique, n'apporte aucun gain substantiel lié à la sécurité, à l'amélioration des conditions de travail ou à la performance industrielle. La quasi-totalité des activités de l'EIMM étant dépendantes les unes des autres, la distance de 80 kilomètres entre les deux sites entraîne, au contraire, d'importants flux complémentaires de composants, de pièces ou de wagons. En outre, positionner un centre d'essais des conteneurs sur Longueau n'apparaît pas judicieux puisque les essais dynamiques effectués actuellement sur Tergnier sont complémentaires de ceux mesurant la charge wagons. La SNCF mettra en place un dispositif d'accompagnement social de ses personnels pour faciliter la mobilité vers le site de Tergnier. Le recours à la mobilité concertée vers Tergnier est privilégié mais d'autres pistes sont explorées notamment l'ouverture à de nouveaux métiers, sur la région SNCF d'Amiens et les autres régions SNCF. La situation de chaque agent sera très attentivement étudiée pour trouver, d'un commun accord, les solutions qui répondent au mieux aux intérêts de l'agent et de l'entreprise. La SNCF a décidé, par ailleurs, d'implanter à Longueau, un nouvel atelier, chargé de la maintenance des rames TER Picardie ainsi que d'une partie du parc des régions voisines de Haute-Normandie, de Champagne-Ardenne et du Nord - Pas-de-Calais, générant ainsi une cinquantaine d'emplois. À cette activité s'ajoute également l'entretien des nouvelles locomotives BB 475000 commandées par Fret SNCF. Enfin, dans un cadre plus général concernant le transport de marchandises, le Gouvernement souhaite insuffler une nouvelle dynamique au fret ferroviaire. Ce mode constitue, en effet, un atout majeur pour l'attractivité et la compétitivité de nos territoires mais aussi pour un développement respectueux de l'environnement. Les propositions faites dans le cadre du Grenelle de l'environnement conduisent à la mise en oeuvre de mesures opérationnelles favorables au fret ferroviaire, notamment le soutien de l'État à des services performants comme le transport combiné et les autoroutes ferroviaires, l'appui à la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité, la constitution et la définition d'un réseau à haut niveau de qualité pour le fret. Ces mesures doivent permettre, d'une part, de tirer parti des avantages du mode ferroviaire en matière de lutte contre les émissions des gaz à effet de serre et, d'autre part, d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République d'augmenter d'un quart, d'ici 2012, la part de marché du fret non routier.

Données clés

Auteur : [M. Maxime Gremetz](#)

Circonscription : Somme (1^{re} circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15711

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Économie, finances et emploi

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 janvier 2008, page 679

Réponse publiée le : 24 juin 2008, page 5397