



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 26083

Texte de la question

M. Maxime Gremetz alerte M. le ministre du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité sur la fermeture prévue de l'unité de maintenance wagon de Longueau dépendant du technicentre de Picardie dont le siège se situe à Tergnier. Cette décision n'est pas réalisable dans les délais annoncés ; actuellement la SNCF cède une partie de la charge de travail aux opérateurs privés qui ne respectent pas les documents de maintenance entraînant une détérioration de la qualité de travail, de la sécurité des circulations et le blocage de certains wagons non conformes dans les ateliers. Si l'on s'appuie sur les décisions du Grenelle de l'environnement, il est annoncé une augmentation du fret non routier de 25 % et à l'inverse de cette orientation la SNCF ferme des sites de maintenance wagons ouvrant du même coup la porte aux entreprises privées. Une telle politique menace le service public fret et voyageur. La direction régionale SNCF a décidé de mettre en place un comité de partenaires ainsi que le financement d'une étude de redynamisation du site de Longueau. Le site Amiens Longueau se situe sur la rocade nord de Paris, artère fret reliant le Havre à l'Est européen. Ce site d'une superficie de 17 hectares est relié au rail et à la route, ses 140 cheminots ont une compétence reconnue nationalement. Il lui demande avec force de prendre en compte ces informations et d'intervenir auprès de l'entreprise afin de préserver cet outil de travail et les salariés qui en dépendent.

Texte de la réponse

L'établissement industriel de maintenance matériel (EIMM) SNCF de Picardie est composé 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 pour la maintenance des wagons. Les choix d'organisation de la SNCF relèvent de son domaine de responsabilité. Cette décision est motivée par une capacité de production plus importante sur le site de Tergnier et par un objectif de rationalisation et de plus grande productivité. En effet, les surfaces disponibles à Tergnier permettent un regroupement de l'ensemble des opérations de maintenance des wagons. En outre, ce site regroupe tous les services supports. 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. Des investissements sur le site de Tergnier, 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 de l'unité de maintenance wagons de Longueau débutera fin 2008 pour une cessation complète de ses activités mi-2009. Le maintien de quelques activités relatives au fret sur le site de Longueau, sous la forme d'un transfert ou d'une spécialisation technique, n'apporterait 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. La SNCF mettra en place un

dispositif d'accompagnement social de ses personnels pour faciliter la mobilité vers le site de Tergnier. Cependant, 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. Par ailleurs, la SNCF a décidé 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. À cette activité, s'ajoute également l'entretien des nouvelles locomotives type « BB 475000 » commandées par Fret SNCF. Cet atelier va générer une cinquantaine d'emplois et un certain nombre d'agents venant de l'unité opérationnelle de maintenance wagons pourront, avec un programme de formation adaptée, y trouver une nouvelle affectation. Dans un cadre plus général, concernant le transport de marchandises, le Gouvernement souhaite insuffler une nouvelle dynamique au fret ferroviaire et favoriser la performance du réseau ferré. Début juillet 2008, la ligne fret Motteville - Montérolier-Buchy a été remise en service avec de nombreuses améliorations, comme l'électrification de la voie, un renouvellement partiel de cette dernière, le relèvement de la vitesse des trains à 100 km/h et l'automatisation des passages à niveau. Cette ligne permet de relier le port du Havre au nord de la France et au Benelux, mais aussi à l'est de la France. Les trains évitent ainsi la région rouennaise et la région parisienne en transitant par Amiens et Longueau. Enfin, les propositions faites à l'issue 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 et la constitution 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 Gouvernement d'augmenter d'un quart, d'ici à 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 : 26083

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Travail, relations sociales, famille et solidarité

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 18 novembre 2008

Question publiée le : 24 juin 2008, page 5357

Réponse publiée le : 25 novembre 2008, page 10277