



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

matériel de transports

Question écrite n° 73536

Texte de la question

M. Michel Hunault attire l'attention de M. le ministre chargé de l'industrie sur les intentions réelles du Gouvernement quant à la nécessité de maintenir et donc d'aider par des mesures de soutien spécifique, de participation éventuelle par l'intermédiaire du fonds stratégique d'investissement (FSI) dans le capital, d'une industrie française performante de réparation et de construction de wagons fret à l'image des ABRFI de Châteaubriant dont le savoir-faire est indéniable, facteur de création d'emplois, dans une démarche de compétitivité et de soutien à l'industrie française.

Texte de la réponse

Depuis plusieurs années, le secteur industriel de la construction de wagons de marchandises est en forte récession tant pour des raisons conjoncturelles que structurelles. Après un début de 21^e siècle marqué par une forte demande de matériel pour faire face à la croissance économique ressentie dans toute l'Europe, le secteur s'est doté de fortes capacités de production qui ont, peu à peu, saturé la demande. La crise économique survenue en 2008, qui a touché de plein fouet le secteur du fret ferroviaire, a fortement renforcé et complexifié la récession du secteur de la construction de wagons de marchandises. Le ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi a mandaté un cabinet d'expertise aux fins de réaliser une analyse de l'état du marché européen de la construction de wagons et de positionner les constructeurs français dans ce contexte européen. Aujourd'hui, cette étude confirme que ce marché se caractérise par un secteur fortement concurrentiel avec une forte concentration des acteurs : les principaux acteurs situés en Europe de l'Est dépassent largement les capacités de production des constructeurs de l'Ouest. Par ailleurs, les acteurs américains qui détiennent une grande expérience du fret ferroviaire ont récemment beaucoup investi dans des unités de production de l'Europe de l'Est ; un fort ralentissement de la demande, largement couverte par des unités de production surcapacitaires ; des produits à durée de vie très longue : 40 à 50 ans, avec des cycles de maintenance plus ou moins lourds tous les cinq à six ans et une rénovation à mi-vie ; des produits traditionnels, relativement standards et peu innovants, même si certains tels que les wagons spéciaux ou les porte-autos requièrent une technicité particulière ; une faible incitation à l'innovation : très sécuritaire, ce type de produit est soumis à des normes très rigoureuses et dépend du cahier des charges des donneurs d'ordre ; s'agissant de matériels, pour la majorité standards, choisis pour leur fonctionnalité et pour lesquels le prix est le seul critère de sélection, ils ne nécessitent pas de révolution technologique. En France, le parc de wagons est estimé à 80 000 unités dont la moitié appartient à la SNCF, soit en propre, soit au travers de ses filiales. Le besoin théorique de renouvellement affiché par les opérateurs se situe entre 300 et 500 wagons par an sur les prochaines années. Pour le reste de l'Europe européenne (hors Russie), le parc de wagons est estimé à près de 700 000 unités, avec une moyenne d'âge supérieure à 30 ans. Compte tenu de l'âge moyen du parc, le besoin théorique de wagons neufs devrait se situer entre 15 000 et 20 000 wagons par an. En fait, dès 2006 le besoin était estimé à une fourchette de 12 000 à 15 000 wagons par an et, en 2008, les intentions d'achat conduisaient à une demande annuelle de l'ordre de 6 000 wagons seulement et la projection pour 2009 et 2010 était inférieure à 5 000 wagons. Parallèlement, la capacité de production des quatre principaux acteurs européens avoisine 10 500

wagons par an. À ce jour, le marché de la construction de wagons en France (hors ferroutage) reste un marché étroit sur lequel les derniers constructeurs français sont lourdement frappés par la crise et un retournement de marché au profit des acteurs des pays de l'Europe de l'Est. Sur ce segment de marché, hormis les capacités potentielles de la filière industrielle aujourd'hui concentrée sur l'activité d'entretien et de réparation de matériel ferroviaire, deux constructeurs français se partagent le marché français. À ce titre, la société ABRF, sise à Châteaubriant, qui fait partie du groupe des Ateliers orléanais de réalisations ferroviaires (AORF), est l'une des dernières entreprises françaises de construction de wagons, en particulier des wagons porte-autos et des wagons porte-conteneurs. Le groupe dispose d'un outil de production moderne et d'une capacité de 800 à 1 000 unités par an, soit bien au-delà du besoin théorique annoncé par les opérateurs. Pour passer cette période difficile, le groupe AORF a déposé un projet de restructuration auprès du fonds stratégique d'investissement (FSI). Ce projet est actuellement à l'étude. Le Gouvernement ne manquera pas d'étudier avec la plus grande attention les possibilités de soutien à la filière construction et réparation de wagons. Le ministre chargé de l'industrie a demandé au comité interministériel aux restructurations industrielles (CRI) de réexaminer avec soin ce dossier.

Données clés

Auteur : [M. Michel Hunault](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (6^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 73536

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : Industrie

Ministère attributaire : Industrie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 mars 2010, page 2571

Réponse publiée le : 25 mai 2010, page 5830