



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

matériel ferroviaire

Question orale n° 243

Texte de la question

M. Armand Jung attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la politique ferroviaire qu'il entend mener dans les années à venir, et en particulier sur les incidences de cette politique pour l'entreprise De Dietrich Ferroviaire implantée à Reichshoffen. Le Gouvernement a défini, lors de la réunion interministérielle du 4 février dernier, ses orientations en matière d'équipement ferroviaire. La politique des transports envisagée prévoit le rééquilibrage des investissements entre le fer et la route, entre lignes classiques et lignes à grande vitesse. D'importantes constructions sont envisagées, comme la première tranche du TGV-Est. Le Gouvernement doit maintenant préciser, avec la SNCF, les conditions de réalisations des programmes engagés. Il se trouve qu'au moment où toutes ces décisions positives sont annoncées, un point noir risque d'entacher l'aspect bénéfique de la nouvelle politique ferroviaire du pays : il s'agit de l'absence de levée d'options sur certaines commandes et, corrélativement, de l'absence de système de préfinancement pour les constructeurs de matériel ferroviaire qui connaissent une conjoncture défavorable due à trois facteurs cumulatifs : le cycle des investissements actuellement dans une phase basse ; le niveau relativement peu élevé des investissements de la SNCF ; ainsi que le déclin du système de préfinancement classique reposant sur les avances sur commandes. C'est ainsi que De Dietrich Ferroviaire à Reichshoffen, entreprise de pointe du secteur, qui anime et irrigue tout un bassin d'emploi dans le nord de l'Alsace et l'ouest de la Moselle, risque la mise en place d'un nouveau plan social consécutif à son possible rachat par le groupe GEC-Alsthom déjà actionnaire de De Dietrich Ferroviaire. En conséquence, il lui demande s'il envisage de recenser avec la SNCF les besoins en matériel roulant pour les cinq années à venir et, à partir de cette synthèse, d'opérer un projet de répartition des commandes entre les différents constructeurs, d'anticiper ces commandes et de mettre en place un système de préfinancement, via la Caisse des dépôts et consignations, ainsi que par tout autre moyen qu'il jugera utile de mettre en oeuvre afin de sécuriser l'avenir de plusieurs centaines de salariés et leurs familles, tout en préparant le réseau ferroviaire de demain.

Texte de la réponse

M. le président. M. Armand Jung a présenté une question, n° 243, ainsi rédigée :

« M. Armand Jung attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la politique ferroviaire qu'il entend mener dans les années à venir, et en particulier sur les incidences de cette politique pour l'entreprise De Dietrich Ferroviaire implantée à Reichshoffen. Le Gouvernement a défini, lors de la réunion interministérielle du 4 février dernier, ses orientations en matière d'équipement ferroviaire. La politique des transports envisagée prévoit le rééquilibrage des investissements entre le fer et la route, entre lignes classiques et lignes à grande vitesse. D'importantes constructions sont envisagées, comme la première tranche du TGV-Est. Le Gouvernement doit maintenant préciser, avec la SNCF, les conditions de réalisation des programmes engagés. Il se trouve qu'au moment où toutes ces décisions positives sont annoncées un point noir risque d'entacher l'aspect bénéfique de la nouvelle politique ferroviaire du pays : il s'agit de l'absence de levée d'options sur certaines commandes et, corrélativement, de l'absence de système de préfinancement pour les constructeurs de matériel ferroviaire qui connaissent une conjoncture défavorable due à trois facteurs

cumulatifs: le cycle des investissements actuellement dans une phase basse; le niveau relativement peu élevé des investissements de la SNCF; le déclin du système de préfinancement classique reposant sur les avances sur commandes. C'est ainsi que De Dietrich Ferroviaire à Reichshoffen, entreprise de pointe du secteur, qui anime et irrigue tout un bassin d'emplois dans le nord de l'Alsace et l'ouest de la Moselle, risque la mise en place d'un nouveau plan social consécutif à son possible rachat par le groupe GEC-Alsthom déjà actionnaire de De Dietrich Ferroviaire. En conséquence, il lui demande s'il envisage de recenser avec la SNCF les besoins en matériel roulant pour les cinq années à venir et, à partir de cette synthèse, d'opérer un projet de répartition des commandes entre les différents constructeurs, d'anticiper ces commandes et de mettre en place un système de préfinancement, via la Caisse des dépôts et consignations, ainsi que par tout autre moyen qu'il jugera utile de mettre en oeuvre afin de sécuriser l'avenir de plusieurs centaines de salariés et leurs familles, tout en préparant le réseau ferroviaire de demain.»

La parole est à M. Armand Jung, pour exposer sa question.

M. Armand Jung. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je veux appeler votre attention sur la politique ferroviaire que vous comptez mener dans les années à venir, et en particulier sur les incidences de cette politique pour l'entreprise De Dietrich Ferroviaire implantée à Reichshoffen, dans le Bas-Rhin.

Le Gouvernement a défini, lors de la réunion interministérielle du 4 février dernier, ses orientations en matière d'équipement ferroviaire. La politique des transports envisagée prévoit le rééquilibrage des investissements entre le fer et la route, entre lignes classiques et lignes à grande vitesse. D'importantes constructions sont envisagées, comme la première tranche du TGV-Est. Le Gouvernement doit maintenant préciser, avec la SNCF, les conditions de réalisation des programmes envisagés.

Il se trouve qu'au moment où toutes ces décisions positives sont annoncées, un point noir risque d'entacher l'aspect bénéfique de la nouvelle politique ferroviaire du pays. Il s'agit de l'absence de levée d'options sur certaines commandes et, corrélativement, de l'absence de système de préfinancement pour les constructeurs de matériel ferroviaire qui connaissent une conjoncture défavorable due à trois facteurs cumulatifs: le cycle des investissements actuellement dans une phase basse, le niveau relativement peu élevé des investissements de la SNCF, ainsi que le déclin du système de préfinancement classique reposant sur les avances sur commandes. C'est ainsi que De Dietrich Ferroviaire à Reichshoffen, entreprise de pointe du secteur, qui anime et irrigue tout un bassin d'emploi dans le nord de l'Alsace et l'ouest de la Moselle, risque la mise en place d'un nouveau plan social consécutif à son possible rachat par le groupe GEC-Alsthom, déjà actionnaire de De Dietrich Ferroviaire. En conséquence, monsieur le ministre, serait-il possible de recenser avec la SNCF les besoins en matériel roulant pour les cinq années à venir et, à partir de cette synthèse, d'opérer un projet de répartition des commandes entre les différents constructeurs, d'anticiper ces commandes et de mettre en place un système de préfinancement, via la Caisse des dépôts et consignations, ainsi que par tout autre moyen que vous jugerez utile de mettre en oeuvre, afin de sécuriser l'avenir de plusieurs centaines de salariés et de leurs familles, tout en préparant le réseau ferroviaire de demain ?

Pour terminer, je tiens à souligner l'inquiétude grandissante des salariés de cette entreprise. Ils ont déjà supporté un premier plan social qui s'est soldé par la suppression de 220 emplois. Un nouveau plan social consécutif au rachat de l'entreprise par GEC-Alsthom constituerait un drame humain et un gâchis technologique.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Comment ne pas comprendre vos interrogations, monsieur le député, et celles des salariés ?

La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France et ses décrets d'application ont précisé les rôles respectifs de l'Etat, de Réseau Ferré de France et de la SNCF. Il incombe à l'Etat de fixer les orientations et les caractéristiques principales en matière de réseau ferroviaire, de politique ferroviaire, ainsi que les schémas de services de transport.

Comme vous l'avez rappelé, monsieur le député, le Gouvernement a défini, au début du mois de février, des orientations en matière d'équipement ferroviaire, tant pour les lignes ferroviaires à grande vitesse que pour le réseau classique. J'insiste sur le fait qu'il s'agit non pas d'engagements virtuels, mais bien de décisions concrètes pour permettre des réalisations dans le domaine des lignes à grande vitesse sans sacrifier le réseau classique, au contraire. En effet, l'engagement a été pris de porter la part de l'Etat à 500 millions de francs par an pour le réseau classique dans le cadre des contrats de plan. C'est donc au total un milliard de francs par an qui sera affecté au réseau classique, ce qui représente des possibilités nouvelles.

La mise en oeuvre de ces orientations, dans le respect des réglementations française et européenne, incombe aujourd'hui d'une part à Réseau Ferré de France, pour les infrastructures, et d'autre part à la SNCF, pour tout ce qui concerne l'exploitation ferroviaire en général et les investissements en matériel roulant en particulier. Dans ces conditions, le Gouvernement ne peut intervenir directement sur le volume et la répartition des commandes ferroviaires car cela contreviendrait aux procédures strictement encadrées par les règles relatives aux marchés publics. On constate d'ailleurs dans d'autres domaines qu'essayer de contourner ces règles pose plus de difficultés que cela n'en résout. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas travailler et réfléchir à la proposition que vous faites concernant le financement, au contraire.

En outre, en tant qu'autorité de tutelle de la SNCF, j'ai demandé à mes services, comme vous le suggérez, monsieur le député, de procéder, en liaison avec l'entreprise, à un recensement des besoins en matériel roulant à court et à moyen terme, par référence aux décisions prises par le Gouvernement. Sans interférer sur les compétences du ministre en charge de l'industrie, il me semble en effet très important que les entreprises puissent, comme vous le suggérez, prévoir l'évolution de leur plan de charge sur une pluriannualité afin d'éviter les à-coups et rechercher suffisamment tôt les marchés à l'exportation qui peuvent permettre de soutenir au mieux l'emploi, objectif central de la politique gouvernementale.

Par ailleurs, je crois très important d'insister sur la démarche du gouvernement actuel visant à redonner aux transports collectifs en général et ferroviaires en particulier une place nouvelle, à rompre avec la logique du déclin qu'a trop souvent marqué le passé et à fixer des objectifs de conquête. Cela ne pourra que conforter l'activité du secteur du matériel ferroviaire dans notre pays.

M. le président. La parole est à M. Armand Jung.

M. Armand Jung. Monsieur le ministre, je vous remercie de ces paroles réconfortantes pour les travailleurs de De Dietrich. Vos propos ouvrent des perspectives que nous allons exploiter au maximum.

J'espère que nous pourrions continuer à travailler avec votre ministère et l'ensemble des services gouvernementaux pour que l'évolution de cette entreprise se fasse dans les meilleures conditions possibles.

Données clés

Auteur : [M. Armand Jung](#)

Circonscription : Bas-Rhin (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 243

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 mars 1998, page 2099

Réponse publiée le : 1er avril 1998, page 2215

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 25 mars 1998