ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RFF

Question orale n° 682

Texte de la question

M. Pascal Deguilhem attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'avenir de l'unité de production de l'atelier voie de Coulounieix-Chamiers. L'inquiétude grandit chez les personnels cheminots de l'unité de production de l'atelier voie de Coulounieix-Chamiers. Historiquement, Périgueux et l'agglomération périgourdine ont toujours eu une importante activité industrielle autour du rail. Deux entreprises importantes demeurent aujourd'hui : l'atelier matériel du Toulon à Périgueux, dont le plan de charge semble satisfaisant pour l'instant et l'atelier voie de Chamiers qui est le seul de ce type dans le sud de la France (deux ateliers en France). Cet établissement, dont les effectifs ont été réduits de moitié en huit ans, est dans une situation préoccupante. En effet, le seuil des 100 agents, jugés nécessaires au bon fonctionnement de l'unité, n'est plus atteint. Son avenir ressemble donc de plus en plus à la chronique d'une mort annoncée. Depuis plusieurs années, aucun départ à la retraite ne fait l'objet d'un remplacement, sauf exception par des CDD ou des demi-postes. Si les reports de départ en retraite, pour les deux années qui viennent, donnent une « bulle d'oxygène » aux agents en place, c'est aujourd'hui le manque d'investissements qui étouffe petit à petit le site. Ne pas réaliser les investissements nécessaires, c'est condamner à la fermeture un atelier dont la grande technicité des personnels est largement reconnue et dont les résultats d'exploitation sont positifs. Alors même que le transport ferroviaire est en augmentation, tout comme les besoins de maintenance du réseau secondaire, cette politique d'abandon ne manque pas d'inquiéter. Avec le Grenelle de l'environnement, le Gouvernement s'est donné comme priorité la modernisation et le développement du transport ferroviaire ; nous ne pouvons que nous en féliciter. Les cheminots de l'atelier voie de Chamiers ne comprendraient pas que tout ne soit pas mis en oeuvre pour pérenniser et redynamiser un site dont l'utilité et la réactivité sont mesurables au quotidien. Ils sont en attente de réponses et des engagements de la part de RFF et de la SNCF. Il lui demande s'il peut lui apporter des précisions sur le devenir de l'atelier voie de Chamiers.

Texte de la réponse

AVENIR DE L'ATELIER SNCF DE CHAMIERS EN DORDOGNE

Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Deguilhem, pour exposer sa question, n° 682, relative à l'Avenir de l'atelier SNCF de Chamiers en Dordogne.

M. Pascal Deguilhem. Ma question, qui, comme la précédente, concerne la politique du rail, s'adresse à M. Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

L'inquiétude grandit chez les personnels cheminots de l'unité de production de l'atelier voie de Coulounieix-Chamiers, en Dordogne. Ce site est destiné avant tout à la fabrication d'appareils de voie, d'aiguillages et de constituants élémentaires tels que les bois et les traverses.

Historiquement, Périgueux et son agglomération ont toujours eu une importante activité industrielle liée au rail. Deux entreprises importantes demeurent aujourd'hui dans l'agglomération : l'atelier matériel du Toulon à Périgueux, dont l'actuel plan de charge semble satisfaisant, et l'atelier voie de Chamiers - l'un des deux seuls de ce type en France, et le seul dans le Sud.

Cet établissement, dont les effectifs ont été réduits de moitié en huit ans, est dans une situation préoccupante.

En effet, le seuil des cent agents jugés nécessaires au bon fonctionnement de l'unité n'est plus atteint, puisqu'il reste aujourd'hui 94 salariés. Serait-ce la chronique d'une mort annoncée ? Depuis plusieurs années, en effet, aucun départ à la retraite ne donne lieu à remplacement - sauf exception, pour des CDD ou des demi-postes. Le report de deux années de certains départs en retraite envisagés donnent une " bulle d'oxygène " aux agents en place, mais c'est aujourd'hui le manque d'investissements qui étouffe petit à petit le site. Ne pas réaliser les investissements nécessaires, c'est condamner à la fermeture un atelier dont la très grande technicité des personnels est largement reconnue, et dont les résultats d'exploitation sont positifs. Alors même que le transport ferroviaire est en augmentation, tout comme les besoins de maintenance du réseau secondaire, cette politique d'abandon ne manque pas d'inquiéter.
Comme M. Bataille, je rappelle qu'avec le Grenelle de l'environnement, le Gouvernement s'est engagé à faire de la modernisation et du développement du transport public ferroviaire une priorité, et nous nous en félicitons. Les cheminots de l'atelier de Chamiers ne comprendraient pas que tout ne soit pas mis en oeuvre pour pérenniser et redynamiser un site dont l'utilité et la réactivité sont mesurables au quotidien. Ils sont en attente de réponses et d'engagements de la part de RFF et de la SNCF. Pouvez-vous, monsieur le ministre, leur apporter des précisions quant au devenir de leur atelier ?
Mme la présidente. La parole est à M. Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale.
M. Christian Blanc, *secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale*. La fabrication et la réparation des appareils de voie et de leurs constituants élémentaires constitue l'activité principale du site de Chamiers. Or, au cours des cinq dernières années, les besoins en appareils de voie ont baissé de près de 20 %. La situation de l'atelier de production de Chamiers, comme celle de l'autre atelier spécialisé dans ce type d'activités, situé dans l'Oise, en a été affectée. Il a donc fallu adapter les effectifs à ce nouveau contexte, sans toutefois licencier. À ce jour, l'effectif du site de Chamiers est de 94 personnes.
La SNCF a concentré l'activité du site sur la production des appareils de voie et de leurs constituants. Elle a optimisé les flux de production, en particulier en réduisant les manutentions et en créant des zones de stockage. En dépit d'une demande réduite, elle a poursuivi une politique d'investissement : 5,4 millions d'euros ont été investis sur le site de Chamiers au cours des dix dernières années. Ces actions lui permettent de conserver sa pertinence économique et une certaine compétitivité.
Naturellement, dans un contexte où la concurrence sur ce marché s'accroît, la SNCF doit demeurer vigilante à maîtriser les coûts et à améliorer la souplesse et la réactivité de son outil de production. Elle prévoit de renforcer sa compétitivité grâce, notamment, au contrat de performance entre l'État et RFF, à l'impact du plan de relance de l'économie et à l'accélération des programmes de nouvelles lignes à grande vitesse - domaine où l'État a déjà montré son volontarisme en faveur du développement du mode ferroviaire. Telle est la réponse que je puis vous faire, monsieur le député.
Mme la présidente. La parole est à M. Pascal Deguilhem.
M. Pascal Deguilhem. Il n'y a dans votre réponse que peu d'éléments nouveaux dont nous ne disposions pas déjà. Nous regrettons simplement que la mise en concurrence accélérée soit appelée à s'effectuer au détriment des ateliers situés sur le territoire national. Il ne s'agit pas d'opposer les ateliers de Coulounieix-Chamiers et de Moulin-Neuf, mais d'envisager comment nous pouvons les renforcer sans ouvrir la voie à une mise en concurrence effrénée, ou à une ouverture à l'extérieur qui serait préjudiciable à l'avenir de ces sites.

Données clés

Auteur : M. Pascal Deguilhem
Circonscription : Dordogne (1re circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 682
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 28 avril 2009, page 3933

Réponse publiée le : 8 mai 2009, page 4148
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 28 avril 2009