



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

matériel de transports

Question orale n° 1180

Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet alerte M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique sur l'activité de l'entreprise ACC ingénierie et maintenance, installée à Clermont-Ferrand, spécialisée dans la rénovation des matériels ferroviaires. Les effectifs sont actuellement de 331 salariés, tous en CDI mais 72 équivalents temps-plein sont en chômage partiel et ils font face à un risque de mise en redressement judiciaire puis de liquidation judiciaire. L'entreprise a identifié un potentiel d'activité très significatif, avec la rénovation des lignes 7 et 8 du métro de Paris, soit 130 rames, qui permettrait 3 ans d'activité. La RATP a interrompu le marché précédemment confié à l'entreprise AnsaldoBreda en raison de défaillances importantes. Les lignes évoquées doivent être utilisées jusqu'en 2028-2032 avant d'être remplacées. Le conseil d'administration du STIF du 7 octobre 2015 a décidé à l'unanimité de demander à la RATP de lancer la rénovation de ses rames dès le début 2016. Mais aucune démarche d'appel d'offres n'a depuis été engagée. Il lui demande donc s'il est en mesure de lui apporter des informations sur cette procédure d'appel d'offres et plus généralement quelles sont les dispositions qui pourraient être prises pour mieux accompagner nos entreprises en grandes difficultés dans ces procédures où, souvent, le temps est un ennemi.

Texte de la réponse

APPEL D'OFFRES DE LA RATP POUR LA RÉNOVATION DES LIGNES 7 ET 8 DU MÉTRO

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet, pour exposer sa question, n° 1180, relative à l'appel d'offres de la RATP pour la rénovation des lignes 7 et 8 du métro.

M. Jean-Paul Bacquet. Monsieur le secrétaire d'État, ma question s'adresse à M. le ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. L'entreprise ACC Ingénierie et Maintenance, installée à Clermont-Ferrand, est spécialisée dans la rénovation des matériels ferroviaire et voitures de métro ou de tramway.

Les effectifs sont actuellement de 331 salariés, tous en CDI ; mais 72 équivalents temps plein sont en chômage partiel. Depuis la dernière livraison des rames du RER de la ligne B, en juin 2015, l'entreprise connaît une insuffisance importante de son plan de charge et a obtenu le renouvellement pour six mois du chômage partiel. Il est indispensable de préserver les compétences et l'expérience acquises depuis des années alors qu'il y a un risque de mise en redressement judiciaire, puis de liquidation judiciaire.

L'entreprise a identifié un potentiel d'activité très significatif avec la rénovation des lignes 7 et 8 du métro de Paris, soit 130 rames de sept voitures. Cela permettrait trois ans d'activité pour les ACC. La RATP a interrompu le marché précédemment confié à l'entreprise AnsaldoBreda en raison de défaillances importantes. Les lignes évoquées doivent être utilisées jusqu'en 2028-2032 avant d'être remplacées. Le conseil d'administration du STIF – le Syndicat des transports d'Île-de-France – a décidé à l'unanimité, le 7 octobre 2015, de demander à la RATP de lancer la rénovation de ses rames début 2016. Cela doit se faire par appel d'offres ; or, depuis le 7 octobre, l'on constate qu'aucune démarche n'a été engagée.

Il est indispensable de lancer cet appel d'offres avec un délai de réponse rapide – trois mois et demi, par exemple –, car l'avenir des ACC est en jeu. Cette entreprise est seule capable de rénover une voiture par jour et de réaliser sur un délai de trois ans la totalité du marché potentiel. Si cela n'est pas fait, il y aura licenciements et liquidation ; comme aucune entreprise française ne pourra répondre, la rénovation sera prise en charge par les constructeurs et l'on préférera changer du matériel neuf plutôt que de le réhabiliter. Cela coûterait cher en nombre d'emplois et en richesses créées dans le territoire.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles informations pouvez-vous nous apporter sur cette procédure d'appel d'offres et, plus généralement, quelles sont les dispositions qui pourraient être prises pour mieux accompagner nos entreprises en grande difficulté dans ces procédures où, souvent, le temps est leur ennemi fatal ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé du budget.

M. Christian Eckert, secrétaire d'État chargé du budget. Monsieur le député, je vous prie d'accepter les excuses de M. le ministre de l'économie, empêché ce matin, et qui m'a chargé de vous transmettre les éléments en réponse à votre question.

La situation inquiétante du plan de charge de la société ACC ainsi que ses difficultés financières sont connues des services de l'État, qui sont en contact régulier avec cette entreprise depuis plusieurs années.

Celle-ci est confrontée à un creux d'activité important : elle a achevé en juin dernier la rénovation de la dernière rame du MI79 – le RER B – pour le compte de la RATP, son principal client, qui représentait avec ce seul contrat plus de 70 % de sa charge. L'entreprise n'avait pas d'autres perspectives de commande importante pouvant prendre la relève de ce contrat majeur.

Le marché de la maintenance et de la rénovation ferroviaires est sujet, depuis peu, à une concurrence exacerbée, provenant notamment des constructeurs ferroviaires installés en France qui cherchent à gagner de la charge industrielle et d'ingénierie pour leurs sites affectés par un niveau faible de commande et de production de matériels roulants neufs.

Par ailleurs, si ACC doit toujours faire face à son concurrent historique, et parfois client, le groupe SNCF et ses filiales, qui réalisent un volume important de maintenance ferroviaire, il est confronté à des nouveaux entrants, très agiles et compétitifs qui concurrencent l'entreprise sur les contrats de rénovation de tramways.

Les marchés les plus prometteurs pouvant répondre à sa problématique de charge à long terme concernent la rénovation du MI84 – le RER B, pour 41 rames – et du MF77 – les lignes 7 et 8 du métro pour 130 rames – exploités par la RATP. De nombreuses réunions de travail associant le STIF, la RATP et les services de l'État ont été et continuent d'être organisées pour répondre à l'urgence de la situation.

S'agissant du marché du MI84, la RATP a lancé l'appel à candidatures il y a déjà plusieurs mois ; ACC y a répondu en partenariat avec un constructeur ferroviaire étranger. La procédure s'étalera encore sur plusieurs mois.

S'agissant du MF77, vous avez mentionné le vœu du conseil d'administration du STIF en date du 7 octobre 2015 pour lancer la rénovation de ces rames. Ce vœu est le fruit d'un travail conjoint entre les différentes parties pour accélérer une opération dont le lancement n'était encore récemment qu'une hypothèse de travail.

À cette heure, la RATP travaille avec le STIF à la finalisation du dossier technique, dans l'objectif de lancer l'appel d'offres le plus rapidement possible. Il convient cependant de souligner que les règles de mise en concurrence qui s'imposent à la RATP ne permettent pas de préjuger de l'attribution de ces marchés à ACC.

Le Gouvernement ne relâche pas son effort et continue à se mobiliser, ainsi que l'ensemble des services de l'État, pour aider la société à traverser cette situation difficile, pour préserver les emplois et les compétences

utiles au transport ferroviaire français. ACC est en effet le dernier acteur indépendant à disposer d'un outil industriel permettant de réaliser des rénovations de matériels roulants de grand gabarit. Ses compétences, son savoir-faire, sa réactivité et sa flexibilité permettent de faire face à la nécessaire rénovation de nos équipements ferroviaires vieillissants, à moindre coût. L'entreprise est donc précieuse pour les collectivités et les opérateurs français.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Bacquet.

M. Jean-Paul Bacquet. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse, qui ne m'a apporté strictement aucun renseignement puisque la situation est la même que celle que j'ai décrite. Il y a 300 licenciements qui vont tomber ! Une entreprise va mourir, que vous avez décrite comme une très bonne entreprise, dernier acteur en matière de rénovation ferroviaire, avec une réactivité remarquable ! C'est pourquoi l'appel d'offres aurait dû être lancé dans des délais extrêmement brefs, d'autant plus qu'elle est la seule à pouvoir travailler dans les délais pour rénover un wagon par jour, et la totalité dans un délai de trois ans.

Je rappelle que le programme qui se termine, que vous venez de citer, avait été fait sur l'intervention de M. Montebourg, alors ministre, et du préfet Mongin. Je souhaite aujourd'hui, et peut-être encore plus après ce que nous avons vécu ce week-end, qu'il y ait une réactivité de la part du Gouvernement et qu'elle soit au moins aussi forte que la réactivité des ACC en matière de travail.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Bacquet](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1180

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : Économie, industrie et numérique

Ministère attributaire : Économie, industrie et numérique

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [1er décembre 2015](#)

Réponse publiée au JO le : [9 décembre 2015](#), page 10396

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [1er décembre 2015](#)