



14ème législature

Question N° : 1505	De M. Pascal Deguilhem (Socialiste, écologiste et républicain - Dordogne)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > matériel roulant	Analyse > rénovation. perspectives.
Question publiée au JO le : 07/06/2016 Réponse publiée au JO le : 16/06/2016 page : 4303		

Texte de la question

M. Pascal Deguilhem interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la question de la politique du rail et plus particulièrement l'activité industrielle qui y est liée sur l'agglomération de Périgueux. Celle-ci se divise sur deux sites, l'atelier voie de Chamiers et l'atelier voitures de Périgueux. Concernant Chamiers, à ce jour de nouveaux contrats et de nouvelles embauches permettent d'envisager l'avenir avec plus de sérénité. Le plan Vigirail, qui a fait suite au drame de Brétigny-sur-Orge, a démontré l'impérieuse nécessité de conserver et même d'amplifier l'activité des infrastructures de fabrication d'aiguillages comme le sont les ateliers de Chamiers. Compte-tenu de l'état du réseau des trains d'équilibre du territoire - TET, l'activité des ateliers voie doit impérativement être maintenue et renforcée. Il est donc essentiel que les crédits indispensables à la rénovation et à l'entretien du réseau soient inscrits dans le long terme. Cela permettrait de lever les incertitudes qui pèsent depuis de trop nombreuses années sur ce site. L'atelier voitures de Périgueux, quant à lui, regroupe 590 agents qui sont aujourd'hui dans l'interrogation sur leur devenir. Pour l'année en cours, 113 voitures à réviser sont inscrites au plan de charge et sont complétées par 17 000 pièces réparables de matériel. Malgré cette activité satisfaisante pour l'année 2016, les salariés restent en attente de la confirmation de la charge de travail, comprenant la rénovation de 38 voitures Intercités Paris-Tours, de 90 voitures Intercités Haute-Normandie et de 90 voitures Lunéa et couchettes, qui débiterait dès 2017. Aujourd'hui, ces projets ne sont que des hypothèses et les salariés, dont la haute technicité et la réactivité sont reconnues, en souhaitent la validation pour les années à venir. D'autres axes de déploiement peuvent être envisagés. Ils pourraient concerner le projet de modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, financé par l'État, avec le besoin de maintien des trains Intercités ou encore le reconditionnement à Périgueux des rames de TGV vieillissantes. Ces décisions d'affectation de rénovations des trains, Intercités et Lunéa, sur le site de Périgueux permettraient de sécuriser l'avenir du site et donc de l'emploi. Il le remercie de bien vouloir lui préciser sa position sur cette question.

Texte de la réponse

AVENIR DE L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE DU RAIL SUR LE SITE DE PÉRIGUEUX

M. le président. La parole est à M. Pascal Deguilhem, pour exposer sa question, n° 1505, relative à l'avenir de l'activité industrielle du rail sur le site de Périgueux.



M. Pascal Deguilhem. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie à mon tour d'être présent ce matin pour répondre à une question qui porte sur la politique du rail, et plus particulièrement sur l'activité industrielle qui est historiquement liée à celle-ci dans l'agglomération de Périgueux.

Cette activité industrielle se partage entre deux sites, tous deux majeurs pour l'agglomération de Périgueux et pour le département de la Dordogne : l'atelier voie de Chamiers et l'atelier voitures de Périgueux. Concernant l'atelier voie de Chamiers, à ce jour, malgré les inquiétudes qui ne cessent de s'exprimer depuis de nombreuses années, de nouvelles embauches permettent d'envisager l'avenir avec un peu plus de sérénité. À la suite du malheureux accident de Brétigny-sur-Orge, le plan Vigirail a démontré l'impérieuse nécessité de conserver, et même d'amplifier, l'activité des sites de fabrication d'aiguillages, comme celui de Chamiers.

Compte tenu de l'état du réseau des trains d'équilibre du territoire – TET –, qui laisse à désirer, l'activité des ateliers voie doit impérativement être maintenue et renforcée. Il est donc essentiel, monsieur le secrétaire d'État – et je sais que des annonces ont été faites en ce sens – que les crédits indispensables à la rénovation et à l'entretien du réseau soient inscrits dans le long terme et amplifiés. Cela permettrait d'améliorer l'état du réseau, mais aussi de lever les incertitudes qui pèsent depuis de nombreuses années sur ce site – dans la mesure où il pourrait prendre part aux travaux de rénovation.

L'atelier voitures de Périgueux, quant à lui, regroupe près de 600 agents – il en a compté jusqu'à 2 000 – qui s'interrogent aujourd'hui sur leur avenir. Pour l'année 2016, l'activité semble convenable, puisque 113 voitures à réviser et des milliers de pièces de matériel à réparer sont inscrites au plan de charge. Même si l'activité est satisfaisante cette année, celle de l'année 2017 est encore incertaine. L'entreprise attend en effet que lui soit confirmé qu'elle gèrera la rénovation de voitures Intercités de la ligne Paris-Tours et de Haute-Normandie, ainsi que de voitures Lunéa-couchettes, qui débiterait dès 2017. Aujourd'hui, ces projets de rénovation de voitures, essentiels au maintien de l'activité, ne sont que des hypothèses. Il serait souhaitable qu'ils soient confirmés, pour assurer l'avenir de cet atelier performant, dont la haute technicité et la réactivité sont reconnues.

D'autres axes de déploiement pourraient être envisagés pour assurer la pérennité de cette activité et augmenter le plein de charge de ces ateliers. Ils pourraient concerner le projet de modernisation de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, qui est financé par l'État, le maintien des trains Intercités étant essentiel au maillage du territoire. Ces décisions d'affectation de rénovation des trains Intercités, ainsi, peut-être, que le reconditionnement à Périgueux de rames vieillissantes de TGV jamais terminées, pourraient pérenniser l'activité sur ce site.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, concernant l'atelier voie de Chamiers, comme vous le soulignez, le Gouvernement a donné la priorité à la maintenance du réseau existant, ce qui a conduit à un effort financier sans précédent de SNCF Réseau : ce sont ainsi 4,9 milliards d'euros qui sont consacrés en 2016 à la maintenance, soit 5 % de plus que l'année dernière. Comme l'a indiqué le Premier ministre le 8 juin dernier, 100 millions d'euros d'investissements supplémentaires s'ajouteront, en 2017 et les années suivantes, soit 500 millions de plus à l'horizon 2020. Le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, qui est en cours d'élaboration et devrait être signé d'ici la fin de l'année, doit permettre d'inscrire dans la durée ce haut niveau d'investissement, ce qui me paraît très favorable à l'activité du site de Chamiers.

Concernant l'atelier voitures de Périgueux, la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire signée entre l'État et la SNCF pour la période 2011-2015 a déjà permis la révision technique et la rénovation de nombreuses voitures Corail. L'État, dans le cadre de la future convention d'exploitation des TET pour les années 2016 à 2020, actuellement en discussion, veille à la poursuite par la SNCF de ces opérations. Ainsi, en plus des efforts sans précédent qu'il consent pour le renouvellement du matériel roulant des TET, l'État va continuer à



mobiliser des financements significatifs pour la rénovation du parc actuel des TET.

Au-delà du programme de 2016 que vous évoquez, il est effectivement prévu, au stade actuel des discussions, la révision technique en 2017 d'une cinquantaine de voitures Corail circulant notamment sur la ligne Paris-Tours/Bourges. Par ailleurs, sur la période 2017-2020, un programme pluriannuel permettra la révision technique d'environ quatre-vingt-dix voitures Corail supplémentaires, et la rénovation des voitures du parc de nuit circulant sur les deux lignes d'aménagement du territoire maintenues dans la convention entre l'État et SNCF Mobilités. Cela contribue donc largement au maintien de la charge de travail de l'atelier voitures de Périgueux.

Les deux sites industriels de la SNCF dans l'agglomération de Périgueux me semblent donc disposer de perspectives rassurantes quant à leur plan de charge.

M. le président. La parole est à M. Pascal Deguilhem.

M. Pascal Deguilhem. Je vous remercie de ces annonces, monsieur le secrétaire d'État. Elles viennent confirmer ce que l'on devinait, mais nous avons besoin de les entendre.