

AREP

# Orienter et construire le développement industriel futur de Culmont Chalindrey

Le  
**BIPE**  
50<sup>a</sup> ans

Comité de pilotage

12 juillet 2010 - Document de travail

BIPE

# *Orienter et construire le développement industriel futur de Culmont Chalindrey*

---

- Rappel de la démarche et du constat
- Analyse de l'impact socio-économique du site SNCF de Culmont-Chalindrey
- Les questions relatives à l'activité de la SNCF
- La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches
- Les questions relatives à l'activité hors SNCF

*Rappel de la démarche et du constat*

## *Un site qui cumule une multitude de problématiques...*

---

- Un site historique qui malgré une diminution continue des effectifs salariés reste le premier employeur du bassin d'emploi de Culmont-Chalindrey.
- Un site confronté à des baisses de charges importantes dans ses principaux secteurs d'activité (fret, matériel, traction).
- Un rattachement multi-régional qui dilue les responsabilités et complique la prise de décision.
- Un territoire peu attractif en termes de développement économique, mais qui a résisté au cours de ces dix dernières années au processus de désindustrialisation.
- Un site qui au fil du temps a perdu le rôle majeur qu'il jouait dans la production ferroviaire au sein du grand quart nord-est de la France.

# *Orienter et construire le développement industriel futur de Culmont Chalindrey*

---

- Rappel de la démarche et du constat
- Analyse de l'impact socio-économique du site SNCF de Culmont-Chalindrey
- Les questions relatives à l'activité de la SNCF
- La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches
- Les questions relatives à l'activité hors SNCF

# Impact socio-économique du site de Culmont-Chalindrey

## Conclusion de l'analyse économique

- Caractéristiques clés :
  - ▶ 44 % des agents (soit 185 personnes) habitent dans des communes faisant partie de la Communauté de communes du Pays de Chalindrey (CCPC). Ils représentent plus de 6% de la population de la CCPC (familles incluses)
  - ▶ 2/3 des agents sont originaires de la Haute-Marne
- Estimation de l'impact salarial direct au niveau local :
  - ▶ L'impact direct local (Arrondissement de Langres) de l'ensemble des agents du site SNCF de Culmont-Chalindrey est estimé à 10,3 millions d'€ par an (dont **5,2 millions d'€** de consommation dans les commerces locaux)
  - ▶ L'impact direct local (communes de Culmont et Chalindrey) des 130 agents du site SNCF (habitants à Culmont ou Chalindrey) est estimé à 2,2 millions d'€ par an (dont **0,83 millions d'€** de consommation dans les commerces locaux)
  - ▶ Soit un **impact induit de 134 emplois** sur l'arrondissement de Langres
- Les consommations locales (prestations de services, achats de produits) identifiées sont relativement faibles (324 000 € en 2009), avec des achats de taille variable (entre 100 € et 50 000 €), mais globalement des achats limités
- Impact fiscal
  - ▶ La SNCF est une source stable de revenu pour les deux principales communes concernées (Chalindrey et Culmont)
  - ▶ Ce revenu est essentiellement composé de la taxe professionnelle (58,6% de la taxe professionnelle perçue par la commune de Chalindrey) et près d'un quart pour la Communauté de Communes

# *Orienter et construire le développement industriel futur de Culmont Chalindrey*

---

- Rappel de la démarche et du constat
- Analyse de l'impact socio-économique du site SNCF de Culmont-Chalindrey
- **Les questions relatives à l'activité de la SNCF**
- La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches
- Les questions relatives à l'activité hors SNCF

*Les questions relatives à l'activité de la SNCF*

# *Les attentes des organisations syndicales concernant l'évolution du site*

- **L'entretien d'autres matériels** : Le site de l'EMT a des atouts (certifié iso 9001 et iso 9014 environnement). Une étude de marché doit être réalisée (Cf. la fin de cette présentation).
- **Infrastructure** : Il y a aussi des conducteurs de Chalindrey qui sont détachés à l'infra, qui conduisent ces locomotives mais qui ne sont plus sur le site de Chalindrey (mais à Nancy). Possibilité de maintenir sur Chalindrey les conducteurs et la maintenance des locomotives.
- **Rattachement du site de Chalindrey** : piste rattachement à Reims, pour le TER, toute la charge TER est dédiée à Reims, donc les syndicats indiquent qu'ils souhaitent être rattachés à Reims au moins pour le TER. Chalindrey ne fait que TER Champagne-Ardenne car on a retiré les TER Lorraine. Concurrence avec Troyes sur l'axe ligne 4 (Chalindrey – Paris). Sur cette ligne, Chalindrey pourrait rester UP (unité de production) avec comme résidence également Troyes. Ceci conforterait au niveau de la dimension l'UP de Chalindrey. Sur la ligne 4 les OS proposent de reprendre entièrement la gestion de la ligne (10 conducteurs parisiens et conducteurs de Belfort) qui pourraient être rattachés à Chalindrey. Rattachement du site à une seule région (difficulté de trouver un interlocuteur crédible sinon).
- **Question de la tarification évoquée sur le succès des lignes**. Beaucoup de voyageurs qui sont des étudiants ou à plus faible revenu sur la ligne, argument pour maintenir voir augmenter le trafic. Donc selon syndicat, **potentiel d'activité de transport supplémentaire non exploitée par la SNCF**. Nécessité pour la SNCF de mieux identifier le potentiel local en terme de trafic. Cependant, si ces trains ne font que passer, et pas de maintenance à Chalindrey, faible intérêt. Comment se font ces arbitrages au sein de la SNCF de trains qui s'arrêtent ou passent ? Conséquence économique d'un train qui ne s'arrête pas est à prendre en considération (implantation entreprises, étudiants, attractivité, désenclavement). Ce constat se fait sur l'ensemble des régions.
- **Renforcement du positionnement UP du site**. Quels seuils de maintien des sites ? : Site qui est déjà en dessous du seuil. Pour un établissement le seuil est fixé à 800-1 000 personnes. Chalindrey très en dessous. Ne faut-il pas se renforcer grâce à une UP ?
- **Formation agents Chalindrey**. Formation TGV et lignes classiques demandées. Certains sites ont besoin d'effectifs, mais les conditions de vie sont différentes.

*Les questions relatives à l'activité de la SNCF*

# *Les pistes intéressantes au sein de la SNCF pour le site de Culmont-Chalindrey*

---

- Rattachement du site de Culmont-Chalindrey à la Région Champagne-Ardenne. Construction d'une Unité de production forte plutôt que d'un EMT faible. Pour mémoire le site a disposé de 5 millions d'€ d'investissement au cours des dernières années.
- De gros travaux d'infrastructure sont prévus à court et moyen terme à proximité de Culmont-Chalindrey dans le cadre du TGV Rhin-Rhône, du TGV Est et de l'interconnexion des différents barreaux. Ces travaux nécessiteront la maintenance du matériel INFRA.
- La maintenance TER est pérenne elle est mutualisée avec le Technicentre Champagne-Ardenne d'Epernay.
- Les rames Corail entretenues au Technicentre de l'Ourcq auraient-elles pu être maintenues à Culmont-Chalindrey ?

# *Orienter et construire le développement industriel futur de Culmont Chalindrey*

---

- Rappel de la démarche et du constat
- Analyse de l'impact socio-économique du site SNCF de Culmont-Chalindrey
- Les questions relatives à l'activité de la SNCF
- La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches
- Les questions relatives à l'activité hors SNCF

# Synthèse

---

- Voyages
  - ▶ Baisse de la charge traction des activités Voyages sur Chalindrey ;
  - ▶ Evolution des dessertes à préciser
  
- Fret
  - ▶ Baisse des activités ;
  - ▶ Traction : Le contrat GEFCO a limité la baisse. La perte du contrat Nestlé Waters n'est pas complètement compensée ;
  - ▶ Tendance à la baisse du fret, la charge traction pouvant basculer sur des sites proches des chargeurs, même si le site peut conserver un intérêt pour des étapes de conduite.
  
- Ter
  - ▶ Maintien de l'emploi sur chaque activité (traction et maintenance).
  
- Infra
  - ▶ Comme TER, charge pour l'instant pérennisée mais dépendante de RFF ;
  - ▶ Légère amélioration de la productivité qui va éroder les effectifs locaux.
  
- Matériel
  - ▶ Surcapacité qui se traduira par une réduction importante de la charge de maintenance qui se concentre sur du matériel TER et de l'infra et quelques machines fret.

La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches

# Synthèse

Données SNCF nov-09	Voyages et proximité			
	2009	2010	2012	2015
65	64	48	31	31
Traction 58	<b>Fret</b> 2009	2010 73	2012 36	2015 36
	Exploitation	15	8	8
	Traction	58	28	28
Matériel 92	<b>Matériel</b> 2009	2010 84	2012 65	2015 40
	Effectifs de production	56	48	28
	Effectifs indirects ?	28	17	12
Services logistiques et sédent. Tractions 28	<b>Services logistiques et sédentaires Tractions</b> 2009	2010 28	2012 28	2015 28
	Siège	16	0	0
	Gare	85	48	48
Infrastructure (maintenance des installations) 58	<b>Gare</b> 2009	2010 48	2012 48	2015 48
	<b>Infrastructure (maintenance des installations)</b> 2009	2010 48	2012 48	2015 48
<b>TOTAL</b> 402	<b>387</b>	<b>328</b>	<b>248</b>	<b>223</b>

*La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches*

## *Matériel : Les pistes à développer*

---

- 1 – Etudier la localisation à Chalindrey d'un Hub de maintenance matériel Infra Rail
- 2 – Retenir Chalindrey comme site de démantèlement du matériel ferroviaire ?
- 3 – Maintenir les TER Regiolis (à partir de 2016) qui vont remplacer les Corail et AGC (pour la maintenance).
  - ▶ Le site de Chalindrey pourrait faire de la maintenance sur ce matériel.

*La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches*  
**Fret : Les évolutions en cours et notamment les principales raisons d'une moindre utilisation du site**

---

- **Activités potentiellement maintenues :**
  - ▶ Une charge de travail est maintenue à Chalindrey. Pour des raisons économiques (une répartition différente des étapes de conduite entre les Unités Traction de la DFE, utilisant des acheminements de conducteurs en voiture) elle devrait être localisée à Dijon.
  
- **Activités potentiellement en baisse :**
  - ▶ La perte du contrat Nestlé Waters conduit à une baisse d'activité au 31 mars 2010.
  
- **Les perspectives d'évolution d'activité :**
  - ▶ Le plan de charge fret du site dépendra de l'évolution des contrats.
  - ▶ Par exemple, le gain du contrat Gefco, remporté par la SNCF, pour le convoyage de trains entre Vesoul et la Biélorussie (via Culmont-Chalindrey, Forbach) représente 8 trains semaine et qui représente 2 conducteurs manœuvre et 4 conducteurs Lignes.

*La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches*

## *Infra : L'utilisation actuelle du site, la charge de travail associée*

---

- A l'heure actuelle, la branche Infrastructure représente 58 agents, cela correspond à la présence de deux unités de l'EVEN Lorraine Sud (entité « INFRA » de la branche)
- L'EVEN Lorraine Sud est un établissement Equipement Infrastructure. Rattaché à la région Lorraine, il a en charge la surveillance des lignes, la maintenance des installations et la réalisation des travaux sur un territoire géographique s'étendant de Nancy à Chalindrey et de Bar le Duc à Epinal.
- Chalindrey accueille :
  - ▶ Une des 4 unités voie de l'établissement
  - ▶ Une des 3 unités SES de l'établissement.
- Cela représente 58 agents attachés à Chalindrey, dont 12 emplois d'encadrement du siège des 2 unités Voie et SES de Chalindrey.

*La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches*

## *Infra : Les évolutions en cours ou à venir*

---

- Un projet de réorganisation, aujourd'hui gelé, envisageait un regroupement de certaines unités voies et SES, impliquant la relocalisation d'une dizaine d'agent sur d'autres sites qui restent à définir.
- Pas d'évolution prévue de l'activité. La charge dépend fortement de RFF.
- L'étude du rattachement d'une partie des effectifs à la région Champagne Ardenne est en cours.
- Concernant Infrarail, le renouvellement du parc matériel Infra et l'augmentation de l'activité Infra-Rail pourrait avoir un impact sur le site de Chalindrey.

*La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches*

## *Les pistes préconisées*

---

- Voyages
  - ▶ La formation de certains tractionnaires de Chalindrey à de la conduite TGV sur ligne classique.
  
- Fret
  - ▶ Utiliser les ressources locales disponibles pour accompagner le démarrage de la plateforme multimodale de Culmont-Chalindrey (hors emprise SNCF).
  
- Ter
  - ▶ Entretien à Chalindrey du futur Matériel Regiolis.
  
- Ligne 4
  - ▶ Trouver un meilleur équilibre des charges Traction et accompagnement entre Paris-Troyes-Chalindrey pour les conducteurs.
  
- Matériel
  - ▶ Etudier la localisation à Chalindrey d'un Hub de maintenance matériel Infra Rail.
  - ▶ Ouvrir la possibilité pour d'autres opérateurs ferroviaires d'utiliser les compétences et les installations de Chalindrey.

# Bilan

- 1 – Un écart sur le point de départ 2010 fort
  - ▶ Le bilan des départs à la retraite a été réalisé à partir de plus de 422 agents fin 2009.
  - ▶ Les départs à la retraite en 2009 ont-ils été pris en compte ? Quelle est la situation des agents en 2010 ?
  - ▶ Pour mémoire la charge de travail 2010 est évaluée à 328 agents, soit un écart de près de 100 agents, nous ne comprenons pas cet écart.
  
- 2 – Avec ce biais, un enjeu mobilité d'au plus 50 agents
  - ▶ Si c'est le cas, le nombre d'agents en 2015 sera de l'ordre de 300 (sinon c'est un peu moins).
  - ▶ L'écart entre le solde naturel et la charge de travail se situe à moins de 100 agents.
  - ▶ Il est tout à fait possible de réduire cet écart à 50 avec le site de démantèlement et le hub infra.
  - ▶ Dans ce cas deux questions perdurent :
    - *Quelle mobilité géographique pour ces 50 agents ?*
    - *Est-ce qu'il y a cohérence entre le solde naturel par fonction et la charge de travail par fonction ?*

# *Orienter et construire le développement industriel futur de Culmont Chalindrey*

---

- Rappel de la démarche et du constat
- Analyse de l'impact socio-économique du site SNCF de Culmont-Chalindrey
- Les questions relatives à l'activité de la SNCF
- La vision de la charge de travail future à partir des entretiens réalisés auprès des branches
- Les questions relatives à l'activité hors SNCF

## *Les questions relatives à l'activité hors SNCF*

### *4 axes possibles hors SNCF*

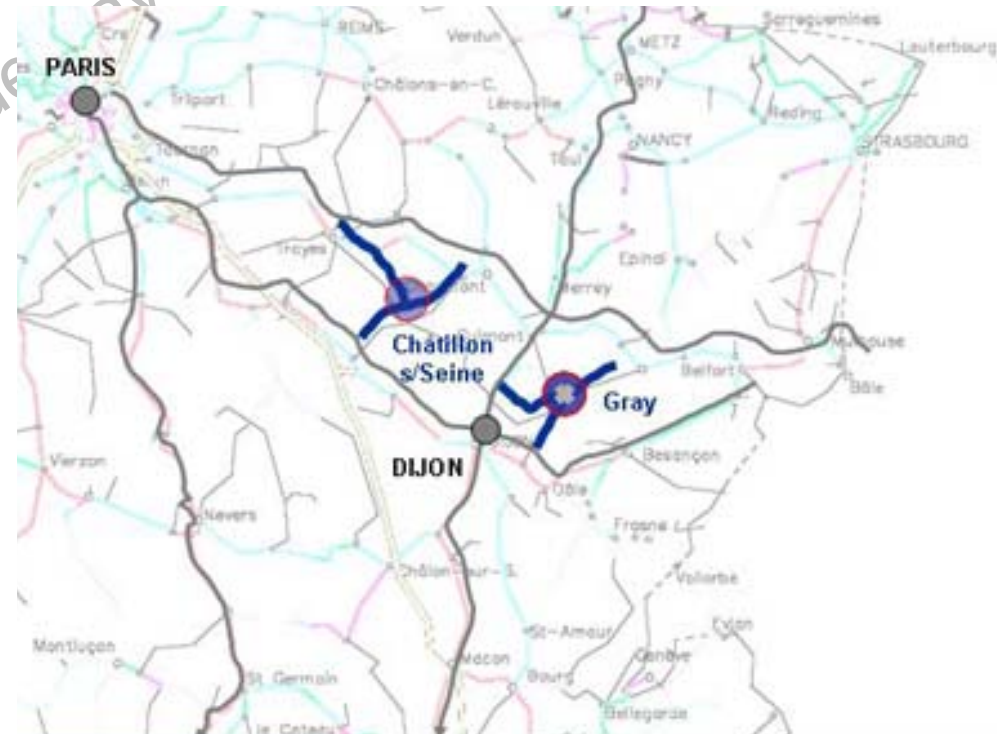
---

- Des opérations de maintenance sur le site pour d'autres entreprises ferroviaires. Pour quelles activités ? Cela pose la question de l'ouverture, voire de la cession d'une partie des installations à d'autres entreprises ferroviaires.
- Mobiliser les moyens de la SNCF pour dynamiser la plate-forme multimodale.
- Utiliser les installations pour les clients et donc implanter des activités non ferroviaires sur le site. La construction d'éoliennes est envisageable.
- Etudier le renforcement de l'accessibilité ferroviaire du Sud de la Haute-Marne sur l'axe Nord-Sud. Un marché Champagne/Ardenne/Sud-Est de la France existe. Le TGV EE n'y répond pas et le Rhin-Rhône ne dessert pas la région. Une intermodalité ferroviaire TER/TGV construite à Chalindrey permettrait de satisfaire ces besoins en évitant un transit via Paris.

## *La maintenance pour d'autres opérateurs ferroviaires*

### *Quel est le marché de la maintenance ferroviaire pour d'autres ?*

- Un acteur spécifique : Europorte Proximité
  - ▶ est un opérateur ferroviaire de proximité, gérant la circulation de trains complets ou formés de « wagons isolés » sur des voies secondaires à trafic réduit;
  - ▶ mène aussi des travaux d'infrastructure, en sous-traitance de la SNCF ou des collectivités locales.
- Europorte Proximité :
  - ▶ opère 70 km de lignes autour de son agence de Châtillon-sur-Seine (Côte d'Or) et 80 km de lignes à partir de son agence de Gray (Haute-Saône);
  - ▶ exploite un atelier à Gray, dévolu à la maintenance des locomotives diesel;
  - ▶ emploie une quarantaine de salariés et dispose de 20 locomotives diesel;
  - ▶ dispose d'un parc de matériel de maintenance spécialisé en voie normale ou métrique (boureuses lourdes, régaleuses, machines à remplacer les traverses, etc...).



*Rappel des caractéristiques « maintenance » de l'atelier SNCF Culmont-Chalindrey*

# Atouts

---

## 1 - Compétences et spécialités

- Equipe spécialisée en maintenance des moteurs diesels grosse puissance
- Maintien des compétences en maintenance de moteurs électriques
- Les thermiciens sont capables d'intervenir sur différentes marques (MTU, MAN, Pielstick, ...)
- Des équipes mobiles qui interviennent hors site

## 2 – Les ateliers de maintenance

- Aménagements-disponibilité
  - ▶ De nombreuses voies de stockage
  - ▶ De la place disponible pour construire des bâtiments annexes à l'atelier principal
  - ▶ L'atelier dispose d'une porte d'entrée et d'une aire bétonnée à l'intérieur du bâtiment pour amener des équipements de l'extérieur par camion semi-remorque et les décharger par pont roulant
- Equipements
  - ▶ 4 Ponts roulants : 2 ponts de 26 t et 2 ponts de 10 t
  - ▶ 1 cuve de tarage (dans les bâtiments de la rotonde)
  - ▶ Parc de machines outils (usinage et tôlerie)

*Le marché de la maintenance des éoliennes en Haute-Marne et en Côte-d'Or - Situation actuelle et perspectives à court-moyen terme*  
*Le marché des éoliennes : transport et maintenance, quelles possibilités pour l'atelier SNCF de Culmont-Chalindrey*

---

- **Positionnement sur le marché de la maintenance**
  - ▶ Marché qui nécessite certaines spécialités dont ne dispose pas l'équipe de maintenance de Culmont-Chalindrey : instrumentation, SNCC, hydraulique
  - ▶ Conditions de travail inhabituelles pour les opérateurs de maintenance de l'atelier SNCF : travail en hauteur, travail sur cordes ...
  - ▶ Offreurs de maintenance déjà nombreux sur ce marché : concurrence forte et besoin de références dans le domaine
- **Transport d'éoliennes**
  - ▶ Le rail est actuellement peu employé
  - ▶ Souplesse apportée par le transport par route : organisation des chantiers à partir d'équipements qui viennent de localisations très différentes et se retrouvent à un point donné à un moment précis pour assemblage (en général dans des zones faiblement peuplées).
    - *Les constructeurs passent par des logisticiens qui affrètent des camions*
    - *Il existe des entreprises spécialisées (convois exceptionnels) :*
      - ▶ Altéad Auzigeau
      - ▶ Sté Nicolas
      - ▶ SARL AVEL-IF ...
- ***En conclusion : un marché de maintenance et de transport peu accessible pour les équipes du site de Culmont-Chalindrey***

## *La plate-forme multimodale et sa dynamisation*

# *Un constat*

- Cette plate-forme multimodale a été imaginée et créée dans un contexte ferroviaire différent, elle n'anticipait pas des phénomènes conjoncturels et structurels.
- Elle est actuellement inutilisée, en raison :
  - ▶ d'un trafic captable relatif et très réparti entre de nombreux chargeurs et transitaires;
  - ▶ de stratégies individualistes et économiques de transporteurs et de chargeurs qui conduisent à utiliser d'autres plates-formes en raison des prix proposés, des opérateurs et de leur proximité;
  - ▶ de l'absence de service ferroviaire.
- C'est pourquoi, seule une remise à plat de la vocation possible de cette infrastructure, de sa gouvernance et de ses modalités de fonctionnement pourrait permettre de sortir de l'impasse actuelle.
- Laisser penser qu'il suffit de mettre en place une offre ferroviaire pour que cette plate-forme fonctionne permet d'éviter de se poser la question d'un nécessaire travail partenarial et coopératif entre tous les acteurs de la filière (et pas seulement ceux du monde ferroviaire : SNCF et RFF).

## *La plate-forme multimodale et sa dynamisation*

# *La cotation réalisée par Naviland Cargo pour une navette entre Culmont-Chalindrey et Gevrey*

---

- Rappel des hypothèses de la cotation :
  - ▶ 1 A/R hebdomadaire avec une capacité de 6 wagons (en raison de la longueur du quai limitée à 200 mètres);
  - ▶ La location de wagons porte-caisses est intégrée;
  - ▶ Il s'agit de se connecter à Gevrey à deux trains hebdomadaires opérés par Naviland Cargo à destination du Havre qui circulent l'un le mercredi et l'autre le vendredi.
  
- Les cotations :
  - ▶ En utilisant des moyens dédiés Naviland Cargo
    - 3 100 € par sens pour une capacité de 950 tonnes et une longueur de 400 mètres environ
  - ▶ En achetant une capacité de 6 wagons dans des trains existants
    - 2 000 € par sens pour une capacité de 120 mètres et 400 tonnes
  
- Ces cotations sont-elles attractives pour les chargeurs, si non à quelles conditions pourraient-elles l'être ?