



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Fonctionnement

Question écrite n° 3010

Texte de la question

M Jean-Pierre Lapaire attire l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur l'inquiétude et les attentes des cheminots en matière de politique des transports et d'avenir de leur profession. La grande majorité des cheminots éprouve actuellement un sentiment de malaise et d'inquiétude. Le dur conflit social de 1986-1987 a laissé des traces très vives et douloureuses. L'absence ou la méconnaissance des réponses aux questions qu'ils se posent accroît cette inquiétude. La plus importante de ces questions est liée à la politique du « tout routier » dont l'un des effets est de transférer les services d'omnibus du chemin de fer à la route. Cette évolution apparaît contraire au développement du chemin de fer ; elle suscite chez les cheminots une inquiétude légitime par rapport à leur profession. Elle paraît aussi induire une dégradation du service pour l'utilisateur. Par exemple, la durée du trajet Orléans-Blois par autocar est de deux heures alors qu'elle n'est que d'une heure par omnibus. En conséquence, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour calmer l'inquiétude des cheminots et répondre à leurs questions sur l'avenir de leur profession. Il lui demande également quelle stratégie il entend mener quant au développement respectif du rail et de la route.

Texte de la réponse

Reponse. - Depuis la fin du conflit 1986-1987, les préoccupations des personnels de la SNCF sont au centre d'une réflexion menée dans tous les secteurs de l'entreprise. Diverses mesures concrètes ont déjà été prises notamment pour les agents de la filière conduite qui ont fait l'objet d'une priorité. Elles sont complétées par d'autres dispositions concernant l'ensemble des personnels, portant sur les trois principaux volets : dialogue social, formation, dispositions techniques, auxquels s'ajoutent bien entendu, les mesures nouvelles relatives à la sécurité. Par ailleurs, il convient d'ajouter que dans le cadre du contrat de plan, couvrant une période de cinq ans, de 1990 à 1994, le « plan d'entreprise », document à caractère stratégique, comportera un volet social. Celui-ci, sous forme de charte à moyen terme, concerne les relations du personnel avec l'entreprise et porte, notamment, sur les recrutements (volume et niveau de qualification), la formation, la qualité des relations humaines, l'évolution des rémunérations et des conditions de travail, la motivation des agents. Le ministre, particulièrement sensible à ce dernier point, est, par rapport à la période 1986-1988, très attentif à concilier la motivation du personnel et les impératifs d'équilibre financier. En matière de rémunérations, l'accord salarial du 13 décembre 1988, a fixé, pour 1989, les majorations du salaire de base selon le calendrier suivant : 0,5 p 100 au 1er janvier 1989 ; 0,5 p 100 au 1er avril ; 1,2 p 100 au 1er novembre. Au 1er janvier 1989, les coefficients hiérarchiques de la grille sont majorés de 1 point uniformément et de 1 point à la position 1 A (l'augmentation en pourcentage obtenue étant repercutée sur toutes les autres positions de la grille). En outre diverses mesures de déroulement de carrière seront réalisées. Une réunion des parties signataires aura lieu fin 1989 ou début 1990 pour faire le point des conditions d'application de cet accord et définir, compte tenu des résultats de l'entreprise et du contexte économique du pays, les mesures d'ajustement appropriées. En ce qui concerne l'adaptation des moyens de la SNCF à l'évolution de son activité, celle-ci relève de l'autonomie de gestion de l'entreprise, mais le ministre reste également très attentif à la mise en place des solutions les mieux adaptées, établies en concertation avec les autorités locales. En particulier, s'agissant de l'exploitation des services régionaux de

voyageurs (anciens « services omnibus ») il appartient à la région Centre, autorité organisatrice de ces services depuis la convention qu'elle a signée en 1986 avec la SNCF, d'en déterminer la consistance et les conditions particulières d'exploitation. Celle-ci choisit, dans le cadre de ses compétences d'autorité organisatrice, le mode de transport le mieux adapté à chaque desserte en utilisant au mieux les synergies entre le rail et la route. La politique de rationalisation de l'offre menée par la région a permis d' étoffer les services ferroviaires pendant la période de plus forte demande en matière de transports régionaux (matin et soir les jours de semaine notamment), les services peu fréquentes de fin de semaine étant transférés sur route. Ces redeploiements sont restés d'ampleur limitée. Dans l'exemple concernant le Val-de-Loire, seuls trois trains régionaux très peu fréquents ont été remplacés par un service routier les dimanches et fêtes mais la quasi-totalité des dessertes demeure assurée par fer et des mesures de redeploiement du service ferroviaire sont intervenues : prolongation les dimanches et fêtes du train 7037 Orléans (21 h 29) Blois jusqu'à Tours ; développement et valorisation des services ferroviaires régionaux dans les créneaux où ils sont mieux adaptés à la demande. Le conventionnement apparaît ainsi comme un moyen efficace de développement des services régionaux, y compris ferroviaires, ce qui constitue une réponse durable aux aspirations des cheminots.

Données clés

Auteur : [M. Lapaire Jean-Pierre](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3010

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 septembre 1988, page 2645