

Conditions de travail dégradées faites aux agents d'entretien des voies ferrées

Question orale sans débat n° 0165S posée par Madame Mireille Schurch, Sénatrice de l'Allier, à Monsieur le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

Séance des questions du 18/10/2012 - Extrait du compte-rendu

question publiée dans le JO Sénat du 11/10/2012 - page 2200, présentée en séance du 18 octobre 2012, et réponse de Monsieur Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche



Madame Mireille Schurch, Sénatrice de l'Allier

Après des années de suppressions de postes, les équipes d'entretien des voies ferrées sont aujourd'hui réduites au point de ne pouvoir accomplir leur travail de maintenance dans de bonnes conditions.

Par exemple sur le secteur de Montluçon, il ne reste plus que 19 agents qui doivent entretenir 120 kilomètres de voies dont 30 en double voie.

Aussi lorsqu'il s'agit d'entreprendre des travaux de maintenance d'envergure, il est fait appel à des sous-traitants. La mise en concurrence d'entreprises privées s'accompagne d'un nivellement par le bas des conditions sociales faites aux travailleurs du rail, ainsi que de leur sécurité. L'accident mortel survenu à Aurillac le mois dernier est là pour nous le rappeler.

Ce constat accablant n'inverse toujours pas la tendance à la baisse : un projet de « restructuration » (je mets des guillemets sur ce mot) des équipes d'entretien des voies est actuellement en cours sur la région Montluçonnaise. Il est prévu de réduire les effectifs à 12 agents et une seule équipe ! C'est catastrophique pour les conditions de travail de ces agents, l'entretien de notre patrimoine ferroviaire, mais aussi l'accès des citoyens à un service public de transports.

Car cette dégradation s'accompagne de dysfonctionnements de plus en plus importants pour les voyageurs : retards, suppressions, report sur la route des trains.

La ligne Vierzon / Bourges / Montluçon connaît depuis plusieurs mois de nombreuses perturbations du trafic, le transport ferroviaire étant remplacé, dans des conditions médiocres, par un service d'autocar.

De mars à novembre 2013, c'est également un autocar qui va relier, en 2h30, Monsieur le Ministre, la première ville d'Auvergne, Clermont-Ferrand, à la deuxième ville d'Auvergne, Montluçon. 2h30 pour faire 100 kms aujourd'hui ! Par l'autoroute on met moins d'une heure !

J'ai bien compris que ces coupures de circulation permettaient à RFF de réaliser des économies, mais leur durée excessive, alors que les travaux réalisés ne sont que des remises à niveau d'installations vétustes, en dit long sur l'insuffisance des moyens humains et matériels d'un service que l'on voudrait public.

Enfin dernier exemple, et non des moindres : il est prévu d'arrêter purement et simplement l'intercités Lyon / Bordeaux (desserte ferroviaire d'équilibre du territoire) pour des travaux de maintenance des voies. À compter donc du 9 décembre 2012, il n'y aura plus aucun train direct entre la deuxième et la sixième aire urbaine de France ! Et pour faire mentir la publicité proclamant que RFF construit le réseau de demain tout en faisant fonctionner celui d'aujourd'hui, aucune desserte de substitution n'est ici envisagée !

J'observe que fin 2012 on inaugure les derniers tronçons de l'autoroute A89 que les voyageurs, souhaitant traverser le Massif Central d'Est en Ouest, seront donc encouragés à emprunter.

Ces problèmes récurrents d'entretien, ces dysfonctionnements à répétition n'incitent pas les voyageurs de nos régions à préférer le train, vous en conviendrez Monsieur le Ministre.

Concernant la ligne Bordeaux / Lyon je vous demande, puisque vous souhaitez que l'organisation des chantiers soit revue en efficacité et afin de limiter la gêne pour les usagers, quelles solutions acceptables et plus respectueuses des voyageurs vous pourrez proposer, et êtes-vous prêt à mobiliser les moyens nécessaires pour que la durée des travaux soit réduite au minimum ?

Je vous demande également, Monsieur le Ministre, si vous comptez revoir à la hausse les effectifs d'agents d'entretien du service public, particulièrement dans les départements ruraux où la réduction drastique ces dernières années ne tenait aucunement compte de l'étendue du rayon d'action de ces équipes.

Monsieur Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche

Madame la Sénatrice, l'État, la région Auvergne et RFF mettent en œuvre depuis 2009 un programme, qui est un programme ambitieux, de remise en état du réseau secondaire auvergnat dans le cadre du contrat de projet état-région et du plan rail Auvergne d'un montant de plus de 400 millions d'euros.

Ces travaux sont en effet pour la plupart réalisés à la faveur de coupures longues de lignes de l'ordre de 3 à 9 mois. Ces coupures sont nécessaires car elles permettent de réaliser un maximum de travaux dans une enveloppe financière disponible. La réalisation de ces travaux avec maintien de la circulation, outre le fait qu'elle coûterait cher, c'est une évidence, ferait perdre beaucoup de temps dans l'allongement des travaux, de séquençage des travaux, et surtout allongerait la période de perturbations de la qualité de trafic et de gêne pour les usagers.

Pour 2013, une enveloppe budgétaire de plus de 30 millions sera consacrée à la remise à niveau de la ligne Gannat / Montluçon. Le trafic sera donc effectivement interrompu sur cette section de ligne de Mars à décembre 2013. C'est un chantier qui a néanmoins été organisé de manière à permettre un accès permanent, notamment à l'usine Adisséo qui est à Commentry et qui permettra de préserver (c'était une préoccupation, et je demande régulièrement à RFF d'être attentif à l'aspect ferroviaire des entreprises, notamment à ses trafics et à l'accès au réseau) cette indispensable activité de l'entreprise. Pour les périodes d'interruptions du trafic, un plan de transport de substitution par autocar est mis en place et le sera notamment pour les usagers de la liaison Clermont-Ferrand / Montluçon. Vous signalez l'absence de niveau collectif de ces moyens de substitution, je me ferais échos de vos préoccupations.

En effet, il ne faudrait pas que l'autocar, qui parfois peut aussi compléter des offres de services, soit considéré comme un sous-moyen de transport alors que dans certaines de nos campagnes, de nos territoires, il peut être au contraire un moyen de mobilité évident. Donc soyons attentifs à cela.

Concernant les travaux d'équilibre du territoire Lyon/Bordeaux, la liaison est constituée d'un aller-retour quotidien via Limoges, qui est complété en pointe hebdomadaire et pendant les vacances scolaires par des relations Bordeaux / Clermont-Ferrand via Ussel et Clermont-Ferrand / Lyon via Roanne. Ces derniers itinéraires ne sont pas touchés par des travaux et seront donc maintenus au service annuel 2013 en pointe hebdomadaire et en vacances scolaires.

En revanche, l'itinéraire quotidien par Limoges sera impacté par des travaux de la ligne Gannat / Montluçon et de la ligne Paris / Limoges / Toulouse, par conséquent, au titre du service annuel 2013, cet aller-retour quotidien sera limité à Limoges. Pour répondre aux besoins, là encore, j'ai demandé à la SNCF d'étudier des modalités de mise en œuvre d'une substitution routière entre Limoges et Montluçon.

Plus largement, la rénovation et la modernisation du réseau est une priorité, j'ai eu l'occasion il y a 2 ou 3 jours d'indiquer qu'elle était l'attente du gouvernement vis-à-vis de RFF et de faire en sorte qu'une mobilisation de l'ordre de 2 milliards permette, non pas à la simple substitution, vous avez raison de le souligner, mais à la modernisation des infrastructures ferroviaires et également à l'ensemble de la signalétique et de l'enjeu des modalités de sécurité du dispositif ferroviaire.

C'est important de ne pas se contenter d'une simple substitution mais d'aller dans la modernisation qui amène à un haut niveau de service, c'est en tout cas l'objectif que je souhaite assigner à RFF, et de faire en sorte également que dans la perspective d'une future réforme ferroviaire nous puissions avoir un modèle plus efficace dans les relations entre les objectifs de la SNCF ou des tiers entrants d'ailleurs, mais le fait que nous puissions faire correspondre les travaux et les enjeux économiques autour de ces travaux est une cohérence avec les attentes des opérateurs.

Madame Mireille Schurch, Sénatrice de l'Allier

Merci Monsieur le Ministre, nous aussi, nous attendons un haut niveau de service dans notre région. Je vais vous faire quelques propositions.

Les cheminots et les associations d'usagers me disent que pour mieux faire, concernant la ligne Bordeaux / Lyon, vous pouvez pousser la liaison ferrée de Bordeaux / Limoges jusqu'à Guéret, je vous fais cette proposition, et de l'autre côté, vous pourriez aussi imaginer une liaison ferrée, non pas en autocar, de Lyon jusqu'à Vichy-Gannat. Il y aurait ainsi un petit tronçon fait par autocar. Je conçois que l'autocar peut être une réponse à des liaisons courtes mais elle ne peut pas être sur des liaisons plus longues.

Monsieur le Ministre, la convention État-SNCF concernant ces fameuses lignes d'équilibre du territoire, donc la ligne Bordeaux / Lyon est concernée, se termine en 2013. Les élus de ce territoire sont très inquiets sur le devenir de cette ligne, car elle ne semble plus être considérée, vous allez me rassurer dans vos prochaines déclarations, comme un des axes structurants les plus chargés du réseau national.

Alors si l'état voulait, ou avait l'idée de se décharger de cette ligne transversale sur les régions, à notre avis son avenir serait bien compromis au regard, vous le savez, des contraintes budgétaires dans ces régions.

De plus les locomotives, sur ces lignes, arrivent en fin de course et aucun programme de renouvellement du matériel n'est annoncé alors qu'Alstom et Bombardier pourraient produire ces matériels roulants et par là même créer des emplois en France. Donc là aussi nous attendons des réponses de votre part.

Enfin Monsieur le Ministre, si votre souhait, comme vous l'avez annoncé dans la presse, est bien de lutter contre la fracture territoriale, je vous demande de porter une attention toute particulière au projet de LGV POCL, car vous le savez les 3 capitales régionales Clermont-Ferrand Orléans et Limoges, ne sont toujours pas reliées à la grande vitesse. Et si par hasard ce projet ne voyait pas le jour, ce que je ne peux concevoir, ce seraient 3 grandes capitales de notre centre-France qui ne verraient pas la grande vitesse avant longtemps. Je vous demande une attention particulière à nos régions auvergnates. Je vous remercie.