



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

SNCF

Question écrite n° 17788

Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les heures supplémentaires pratiquées par les établissements de la SNCF dans la région de Clermont-Ferrand. En effet, sur un relevé du comité d'établissement du 30 juin 1998, l'on note pour cette région une très nette progression du nombre des heures supplémentaires qui sont de 48 736 en 1996 et de 48 976 en 1997. En particulier, en EVA Sud Auvergne : 15 806 en 1996 et 17 337 en 1997. Dans une période où le Gouvernement a choisi comme priorité la lutte pour l'emploi et contre le chômage, n'est-il pas illogique de voir perdurer de telles situations ? Quelles mesures le Gouvernement envisage-t-il de prendre pour que, conformément à ses engagements, les heures supplémentaires soient transformées en véritables emplois ?

Texte de la réponse

Selon les informations communiquées par la SNCF, l'augmentation des heures supplémentaires pratiquées par ses établissements de la région de Clermont-Ferrand est, pour l'exercice 1997, de 240 heures par rapport à 1996, ce qui constitue une augmentation de 0,49 %. Sachant que l'effectif moyen à disposition en 1996 était de 5 101 et en 1997 de 5 050, le nombre total d'heures supplémentaires rapporté au nombre d'agents représente globalement 9,66 heures par an et par agent en 1997, contre 9,55 heures en 1996. Dans l'analyse des motifs générant des heures supplémentaires, il convient essentiellement de tenir compte des contraintes liées à la continuité du service public, surtout pour ce qui concerne le personnel affecté à l'entretien des installations, qui a notamment été appelé à enrayer les conséquences des importantes chutes de neige survenues au début de l'année 1997. Sont également à prendre en considération les grandes opérations périodiques d'entretien ainsi que les travaux de massification (petits travaux effectués de façon groupée afin de limiter le nombre des interventions et de perturber le moins possible la circulation des trains), qui conduisent à regrouper les moyens de différentes unités. En tout état de cause, il apparaît que le nombre d'heures supplémentaires effectuées pour pallier l'absence de personnel est faible, la grande majorité de ces heures étant liées à la nécessaire continuité du service lors de situations dégradées (conditions climatiques, dérangements, glissements de terrain, feux de talus...).

Données clés

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

Circonscription : Puy-de-Dôme (4^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17788

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 août 1998, page 4230

Réponse publiée le : 14 décembre 1998, page 6845