



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 99293

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur l'inégalité de traitement dans le transport des voyageurs et le fret ferroviaire lors de mouvements sociaux à la SNCF. La loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers des voyageurs, publiée au Journal officiel du 21 août 2007, prévoit en son titre III, articles 4 et 5, l'organisation d'un service minimum de transport régulier des personnes et, dans son article 9, en cas de défaut d'exécution dans la mise en oeuvre d'un plan de transport adapté ou d'un plan d'information des usagers, le remboursement total du titre de transport aux usagers en fonction de la durée de l'inexécution de ces plans par l'autorité ou l'entreprise qui a délivré le titre. Ces dispositions viennent toutefois altérer la continuité du service pour le transport de marchandises, transport stoppé en cas de grève, dans la mesure où la direction de la SNCF privilégie toujours le transport voyageurs. Les entreprises, qui, par souci de préserver la sécurité routière et environnementale, ont fait le choix du transport de marchandises par fret ferroviaire, subissent de plein fouet ces blocages du fret. Cette situation est d'autant plus préjudiciable que les entreprises ne peuvent prétendre à des indemnités pour faire face aux surcoûts générés par l'organisation de moyens de transports de substitution, la SNCF invoquant le cas de force majeure. Il lui demande donc quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour accompagner les entreprises vertueuses sur le plan environnemental pour compenser les surcoûts engendrés par l'organisation d'autres moyens de transport.

Texte de la réponse

La loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, codifiée aux articles L. 1222-2 et suivants du code des transports, a prévu des mesures pour limiter l'impact sur les transports de passagers des perturbations prévisibles (qu'il s'agisse de grèves, de travaux, d'intempéries ou d'autres événements). Ce dispositif repose sur l'obligation faite aux salariés d'annoncer, au moins quarante-huit heures à l'avance, leur intention de participer à un mouvement de grève. L'entreprise peut ainsi élaborer un plan de transport adapté en fonction du nombre prévisionnel de salariés présents. L'encadrement du droit de grève, principe de niveau constitutionnel, était possible car la continuité du service public de transport de voyageurs s'appuie sur quatre autres principes de même niveau : la liberté d'aller et de venir ; la liberté d'accès aux services publics, notamment sanitaires, sociaux et d'enseignement ; la liberté du travail ; la liberté du commerce et de l'industrie. Cependant, les deux premiers principes ne sont pas transposables pour le fret, et le troisième ne s'applique pleinement que pour les marchandises livrées à des industries travaillant en flux tendu. Ce dernier exemple fait apparaître que pour le transport de marchandises la question est en fait essentiellement liée aux priorités données par rapport aux trafics de passagers, ou entre les différentes entreprises de fret, sur le plan opérationnel et dans l'affectation des moyens disponibles en période perturbée. Cette gestion de priorités a souvent accordé, dans le passé, la première place aux voyageurs, ce qui n'a pas été sans conséquences sur les opérateurs de fret et a parfois incité les chargeurs à se reporter vers des modes de transport moins respectueux de l'environnement. Compte tenu de cette problématique, l'objectif

poursuivi par la mise en place de mesures de continuité du service pour le fret, s'il n'exclut pas une réflexion sur l'encadrement du droit de grève dans certains cas (par exemple, la question des préavis), paraît surtout devoir passer par des règles de priorité dans l'accès au réseau en situation dégradée, qu'il s'agisse de règles relatives à l'attribution de capacités, ou des possibilités concrètes et opérationnelles d'utilisation des infrastructures, y compris les équipements, les installations et les services associés. Cette question a été l'un des thèmes essentiels de la table ronde sur le fret ferroviaire du 30 mai 2011, et a fait l'objet d'un rapport du Commissariat général de l'environnement et du développement durable remis le 29 août 2011. Ce rapport ne propose pas d'évolution législative mais de nombreuses pistes d'amélioration, concernant en premier lieu la planification des travaux. Le Gouvernement travaille actuellement à sa mise en oeuvre et un point d'avancement sera fait lors de la prochaine table ronde fret ferroviaire de décembre 2011.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99293

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er février 2011, page 876

Réponse publiée le : 8 novembre 2011, page 11853