



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports ferroviaires

Question écrite n° 44996

Texte de la question

M. Nicolas Sansu interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le quatrième paquet ferroviaire en cours d'adoption au Parlement européen. Alors que la réforme française se donne pour objectif de renforcer le poids du ferroviaire et d'affirmer sa dimension d'intérêt général, la libéralisation annoncée des transports de voyageurs par le quatrième paquet ferroviaire risque de mettre à mal l'existence même de ce service public et de ses conditions de réalisation. En effet, l'expérience liée à la mise en œuvre des précédents paquets ferroviaires au sein des pays membres de l'Union montre clairement que les notions de service public et de concurrence sont antinomiques. Dans les secteurs où la concurrence a été engagée l'offre ne s'est pas améliorée, tant sur le plan qualitatif que quantitatif. Bien au contraire, les conditions de concurrence ont conduit l'ensemble des opérateurs non seulement à se focaliser sur les axes rentables, comme en témoigne l'abandon du fret ferroviaire de proximité, mais également à exercer une pression inacceptable sur les conditions sociales des cheminots. La France doit tenir une position extrêmement ferme sur l'ouverture à la concurrence prévue par le projet de directives, qui condamnerait le service public ferroviaire. Il l'interroge sur sa position à ce sujet.

Texte de la réponse

Le projet de « quatrième paquet ferroviaire » européen vient à la suite de trois premières étapes qui ont conduit à la libéralisation du transport ferroviaire de fret. Les autorités françaises ont, d'ailleurs, explicitement demandé à la Commission qu'un bilan détaillé et exhaustif soit dressé préalablement à toute nouvelle initiative modifiant l'actuel cadre réglementaire ferroviaire européen. Le quatrième paquet ferroviaire a été adopté par la Commission européenne le 30 janvier 2013 et a été soumis au vote de la Commission des transports du Parlement européen en première lecture le 17 décembre 2013. Il est notamment composé d'un volet dit « politique » qui se décline en deux textes : la révision de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, et celle du règlement CE n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Sur ce volet « politique », de nombreux points de la proposition initiale de Commission semblent inacceptables pour la France. Cependant, la France ne peut plaider pour le report simple du 4e paquet au risque de le voir adopté par les autres États sans pouvoir faire évoluer son contenu. Le Gouvernement a donc décidé de contribuer à la construction du projet, pour le transformer et le rapprocher de la position française. La France est également parvenue à modifier le volet technique du 4e paquet. Concernant plus particulièrement l'ouverture à la concurrence, la France a refusé que le calendrier prévu soit anticipé comme l'avait envisagé le Gouvernement précédent. Si ouverture à la concurrence il doit y avoir, le Gouvernement tient à ce qu'elle soit encadrée et que ses modalités permettent de préserver le modèle français de service public. Le Gouvernement soutiendra ainsi toute initiative visant à reporter le principal général d'une mise en concurrence, à conserver un régime d'attribution directe des contrats de service public et à laisser aux États-membres la pleine latitude sur le champ des lignes ferroviaires pouvant faire l'objet d'obligations de service public. Un contrat de service public doit pouvoir porter sur des lignes rentables et des lignes non rentables. S'agissant du texte relatif à la gouvernance des systèmes ferroviaires nationaux, le projet de 4e paquet devait à

l'origine imposer la séparation institutionnelle totale entre gestionnaire d'infrastructures et entreprises ferroviaires et ainsi empêcher toute réforme allant dans le sens d'un système intégré. Grâce aux efforts de l'Allemagne et de la France, le projet de texte a évolué avant que la proposition de la Commission ne soit présentée et permet désormais les deux systèmes. La France continuera à plaider pour que le texte n'impose pas des normes d'une rigidité excessive qui seraient contradictoires avec l'ambition qui inspire le projet de réforme qui sera prochainement discuté à l'Assemblée nationale, qui crée un groupe public ferroviaire intégré au bénéfice d'un fonctionnement plus efficace du système ferroviaire. En outre, comme les conditions sociales des travailleurs du ferroviaire ne peuvent pas être une variable d'ajustement, des amendements, soutenus par la France, ont été déposés au Parlement européen afin d'intégrer des normes sociales élevées au sein des contrats de service public et d'assurer le respect des conventions collectives sectorielles. La France est très attentive aux discussions actuellement en cours au Parlement européen et portera avec force ses positions lorsque le volet « politique » du 4e paquet viendra en discussion au Conseil des ministres.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Sansu](#)

Circonscription : Cher (2^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44996

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [3 décembre 2013](#), page 12585

Réponse publiée au JO le : [11 février 2014](#), page 1399