



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

concurrence

Question écrite n° 56378

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'adoption du 4e paquet ferroviaire. Celui-ci, encore en cours d'examen et qui ne devrait pas être adopté avant le premier trimestre 2015, vise à améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de passagers et à réduire la fragmentation du marché intérieur. Il doit permettre que tous les opérateurs aient accès aux infrastructures ferroviaires et puissent d'obtenir des contrats de services publics. Elle lui demande quels sont les objectifs et mesures défendues par la France visant à ce que les conventions collectives ou statuts d'emplois ainsi que les conditions de travail entre les différents opérateurs dans l'Union européenne soient les meilleurs possibles et que la concurrence ne se traduise par du *dumping* social notamment au travers d'une sous-traitance « *low-cost* ».

Texte de la réponse

Le projet de « quatrième paquet ferroviaire » publié en janvier 2013 par la Commission européenne est composé d'un pilier technique et d'un pilier politique. Le pilier technique vise à améliorer les procédures d'autorisation et de certification des matériels roulants, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure afin de faciliter l'accès au marché ferroviaire européen en réduisant les délais et les coûts induits par les procédures actuelles. Ce volet est le plus avancé, puisqu'il a fait l'objet d'un accord entre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne le 30 juin 2015. Ces textes législatifs vont notamment permettre de simplifier et de réduire les coûts des procédures administratives d'accès aux réseaux européens pour les matériels roulants. Ce volet technique est très attendu par le secteur industriel. Ces travaux sont l'aboutissement de longs mois de discussion, où la France a joué un rôle primordial. Dès que l'accord sera confirmé, il sera important que sa mise en oeuvre soit assurée au plus tôt pour répondre aux besoins de notre industrie. S'agissant du volet politique, qui traite de la gouvernance des systèmes ferroviaires nationaux, et des perspectives d'ouverture à la concurrence pour les voyageurs, les discussions au Conseil ont débuté sous présidence italienne en juillet 2014 et se sont poursuivies sous présidence lettone depuis début 2015. Lors du Conseil des ministres européens chargés des transports le 13 mars 2015, près de dix États-membres ont souligné leur souhait de conserver la possibilité d'attribuer directement leurs contrats de service public de transport ferroviaire et ont ainsi rejeté le projet de la Commission de généraliser les procédures de mise en concurrence de ces contrats. Pour cette raison, aucun accord politique n'a pu être trouvé à ce jour, et les discussions se poursuivront durant le deuxième semestre sous présidence luxembourgeoise. L'état des discussions au Conseil sur ce pilier montre que le sujet est très sensible et stratégique pour nombre d'États-membres qui mettent en avant la spécificité de leur marché ferroviaire et l'inadéquation des objectifs de la Commission avec leurs particularités. Ce volet ne devra pas être adopté à la hâte. Si ouverture il doit y avoir, elle ne devra intervenir qu'au terme d'une période préparatoire suffisante pour permettre l'adaptation de tous les acteurs du ferroviaire à l'ouverture des marchés et dans le respect des contrats de service public en vigueur dans chaque État membre. Elle doit également se faire dans des conditions claires et équitables pour tous, et en

prenant en compte les conditions de travail du secteur ferroviaire. Dans le domaine ferroviaire comme pour les autres modes de transports, le Gouvernement est très attentif à ce que la concurrence s'exerce loyalement, sans dégradation des conditions sociales. C'est en ce sens que la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a prévu la mise en place de garanties sociales communes à tous les opérateurs, à un niveau réglementaire comme conventionnel. Par ailleurs, afin de stabiliser la situation des salariés du secteur ferroviaire, le Gouvernement s'est prononcé en faveur d'un dispositif de maintien des contrats de travail en cas de changement d'employeur à la suite d'une remise en concurrence par l'autorité organisatrice, même lorsque les conditions prévues par la directive n° 2001/23 du 12 mars 2001 ne sont pas réunies. Cette orientation s'inscrit pleinement dans les préconisations du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 56378

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 mai 2014](#), page 4206

Réponse publiée au JO le : [25 août 2015](#), page 6534