

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 mai 2014

RÉFORME FERROVIAIRE - (N° 1468)

Tombé

AMENDEMENT

N° CD150

présenté par

M. Saddier, M. Jacob, M. Herth, M. Bussereau, M. Albarello, M. Aubert, M. Bénisti, M. Chatel,
M. Chevrollier, M. Douillet, M. Furst, M. de Ganay, M. Gest, M. Ginesy, M. Heinrich,
M. Kossowski, Mme Lacroute, M. Leboeuf, M. Olivier Marleix, M. Marlin, M. Nicolin, M. Priou,
Mme Rohfritsch, M. Sermier, M. Solère et M. Jean-Pierre Vigier

ARTICLE 6

À l'alinéa 12, supprimer les mots :

« la gestion, l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi soumet au même régime l'ensemble des salariés exerçant une activité de transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, de gestion, d'exploitation ou de maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires.

Ceci va au-delà du régime actuel y compris celui au sein de la SNCF même qui opère une distinction en fonction des métiers exercés et de leur importance pour la sécurité ferroviaire.

La volonté partagée par tous les acteurs de créer un cadre social homogène évitant une concurrence faussée résultant d'une stratégie de moins disant social doit se faire en tenant compte des objectifs précisés dans l'exposé des motifs du projet de loi et qui sont de répondre aux enjeux : « *de sécurité et de qualité de service, de garantir l'absence de concurrence déloyale et d'accroître la performance économique du système* ».

S'agissant de l'objectif de performance économique du système ferroviaire et de la maîtrise des coûts, l'Autorité de la Concurrence dans son avis n° 13-A-14 du 4 octobre 2013 a souligné l'importance pour tous les acteurs du système ferroviaire « *d'exprimer l'intégralité de leurs mérites respectifs* » et indiqué que l'harmonisation sociale envisagée devait permettre de préserver « *le libre choix du modèle économique de développement* ».

L'amendement proposé vise ainsi à préciser que le cadre social harmonisé s'applique aux salariés du groupe public ferroviaire et aux salariés d'entreprises ayant une activité de transport ferroviaire

de marchandise ou de voyageurs. Aller au-delà de ce périmètre conduirait à pénaliser le système ferroviaire français dans son ensemble.