



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

grèves

Question écrite n° 31307

### Texte de la question

M. Alain Chrétien attire l'attention de M. le ministre délégué 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 le droit de grève dans les transports. Alors que près des trois quarts des Français souhaitent limiter le droit de grève en instaurant un vrai service minimum dans les transports publics, le Gouvernement a laissé entendre une possible remise en cause du service minimum instauré sous le précédent quinquennat alors qu'il faudrait au contraire en améliorer les dispositifs puisque selon l'IFOP, 33 % des Français jugent que la qualité des services de la SNCF s'est détériorée au cours des derniers mois. Aussi, il souhaite connaître sa position à ce sujet et savoir s'il envisage l'introduction de la concurrence dans les transports ferroviaires, comme l'a récemment demandé la Commission européenne.

### Texte de la réponse

La loi du 21 août 2007 relative au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs vise à garantir un service opérationnel et prévisible en cas de perturbations du trafic. A la SNCF, la mise en oeuvre des dispositions de la loi s'est traduite par la conclusion d'un protocole d'accord sur l'amélioration du dialogue social et la prévention des conflits complété par une directive interne prise après concertation avec les organisations syndicales. Depuis lors, s'appliquent les principes suivants : - l'obligation de négocier avant tout préavis par l'intermédiaire d'une demande de concertation immédiate (DCI) ; - l'obligation pour certaines catégories d'agents de déclarer leur intention de participer à un mouvement de grève par l'intermédiaire d'une déclaration individuelle d'intention (DII) ; - l'obligation pour l'entreprise d'élaborer un plan de transport adapté et d'en assurer la mise en oeuvre. La loi n° 2012-375 du 19 mars 2012 est venue compléter les dispositions de la loi du 21 août 2007. En conséquence, l'entreprise a actualisé ses directives internes. Depuis l'application de ces dispositions, la totalité des plans de transport adaptés a été conçue au moyen de plusieurs niveaux de service, la réaffectation d'agents permettant de sécuriser leur mise en oeuvre. Les trains devant circuler et leurs horaires détaillés ont été affichés dans les gares et publiés dans la presse. Ils ont été respectés, voire réajustés à la hausse lorsque que le nombre de grévistes était inférieur au nombre de déclarants. En termes d'évaluations, ces dispositions sont encore d'application récente. Il convient néanmoins de signaler les rapports d'informations suivants : - n° 1502 de la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale du 4 mars 2009 ; - n° 88 de la Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois du 17 octobre 2013. Le Gouvernement est particulièrement attentif à la nécessité d'informer les usagers des prévisions de services en cas de perturbations. Il réaffirme par ailleurs que la primauté du dialogue social doit être une préoccupation partagée par l'ensemble des partenaires sociaux des entreprises. Concernant l'ouverture de la concurrence, c'est l'objet même d'une partie des négociations du 4e paquet ferroviaire européen qui devraient s'engager au Conseil en 2014 et la France n'envisage pas de les anticiper ni de préjuger de leur résultat. Le projet de loi relatif à la réforme du système ferroviaire ne contient donc aucune disposition relative à l'ouverture à la concurrence. La France a clairement dit que son objectif n'était pas l'ouverture à la concurrence mais l'amélioration de la qualité de service. Si ouverture à la concurrence

il devait y avoir, il faudrait alors qu'elle soit encadrée et que ses modalités permettent de préserver le modèle français de service public. Le Gouvernement plaidera au niveau européen pour conserver l'esprit de la réglementation européenne actuelle : maintien de possibilités d'attribution directe des contrats de service public et libre définition par les États membres des lignes pouvant faire l'objet d'obligation de service public.

## Données clés

**Auteur :** [M. Alain Chrétien](#)

**Circonscription :** Haute-Saône (1<sup>re</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 31307

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [2 juillet 2013](#), page 6847

**Réponse publiée au JO le :** [10 décembre 2013](#), page 12984