



Confédération Française Démocratique du Travail

4 boulevard de la Villette, 75019 Paris – economiesociete@cdfd.fr

Fédération Générale des Transports et de l'Environnement

47 / 49, avenue Simon Bolivar - 75950 - PARIS Cedex 19 tél 01 56 41 56 00 – courriel : federation@fgte.cfdt.fr







Propositions d'amendements CFDT


Projet de loi d'orientation des mobilités


[Date]



TABLE DES MATIERES

- 1– Identification des investissements consacrés au soutien social à la mobilité dans le cadre du rapport de programmation annexé à la loi – **Article 1A**
- 2 – Offrir à la population un service de conseil et d'accompagnement individualisé - **Article 1** 
- 3 – Offrir à la population un service de conseil et d'accompagnement individualisé (Ile-de-France) - **Article 1** 
- 4 – Information-consultation des comités sociaux et économiques des entreprises lors d'une diminution du versement mobilité - **article 2**
- 5- Clarification sur la gestion des situations dégradées en vue d'éviter toute interférence avec les dispositions existantes sur la continuité du service public dans les transports – **Article 4**
- 6 – Extension de la compétence du comité des partenaires jusqu'aux limites de la région **Article 4**
- 7 – Participation des partenaires sociaux aux comités de partenaires - **Article 4**
- 8 – Planification plans de mobilité des personnes et financement, **article 5**
- 9– Plans de mobilité inter-entreprises **article 5** 
- 10 – Renforcement de l'articulation des plans de mobilités employeurs avec les plans de mobilité des autorités organisatrices - **Article 5** 
- 11 – Ouverture aux syndicats de travailleurs de la consultation sur les plans de mobilité rurale - **Article 5**
12. – Mobilité solidaire et consultation des syndicats de travailleurs - **Article 6**
- 13 – Mobilité solidaire et obligation, **Article 6** 
- 14 – Services locaux d'information et de billettiques multimodales, **Article 11**
- 15 – Traitement de la question éthique relative à la conduite automatisée des véhicules autonomes et participation citoyenne à ce débat **Article 12**
- 16 – *RESERVE*
- 17 – Limitation du champ du covoiturage pour le transport de marchandises au co-transportage par les particuliers propriétaires **Article 17**
- 18 – Organisation de la régulation des plateformes d'intermédiation en matière de fret **Article 17**
- 19 – Droits de représentation et de négociation collective des travailleurs de l'économie de plateforme **Article 20** 

19 bis – Fixation d'un prix décent 

XX– Amendement supprimé – Suppression de l'impossibilité légale d'établir un lien de subordination entre plateforme et travailleur **Article 20** 

20– RESERVE

21–Plan d'action pour accompagnement social dans les zones à faibles émissions **Article 28**

22- Dérogations de libre circulation en cas de moyens de substitution insuffisants dans les zones à faibles émissions **Article 28**

23– Libre circulation des résidents et travailleurs dans les zones à faibles émissions **Article 28**

24– Mise en place d'une signalisation adéquate à l'entrée des zones à faibles émissions **Article 28**

25– Création d'un permis de conduire à points professionnel distinct du permis de conduire privé. **Article 31**

26– Extension du périmètre d'intervention du service de sûreté interne à la RATP et statut des personnels des services internes de sûreté de la RATP et de la SNCF **Article 33**


27– Définition des relations entre VNF et l'EPIC du Canal Seine Nord Europe. **Article 36**


28– Gestion de police en matière de navigation fluviale. **Article 37**

29– Application pour la Guyane de mesures transitoires et donc dérogatoires aux normes voulues. **Article 37**

30– Moyens pour l'emploi et sa transformation au sein de VNF. **Article 37**

31– Ouverture progressive à la concurrence du réseau OPTILE et démarche expérimentale à mettre en œuvre **Article 38**

32– Clarification du cadre social applicable pour les salariés contribuant à l'activité tramways ainsi que pour les salariés des entreprises de transport urbain de province – **Article 39** 

33– Rétablissement de la hiérarchie des normes en matière d'organisation du travail pour les salariés des entreprises de transport urbain – **Article 39** 

34 – Garantie de maintien des droits des salariés en vue d'un nouveau cadre social réellement de haut niveau dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens de bus **Article 39**

35- Précision de l'équivalence en rémunération garantie aux salariés en cas de transfert – **Article 39**

36– Maintien et extension des facilités de circulation en Ile-de-France pour les salariés des transports **Article 39**

37- Conditions de la négociation collective sur l'organisation du travail dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens de bus **Article 39**

38– Conditions de la négociation collective sur l'organisation du travail dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens de bus **Article 39**

39– Rétablissement des dispositions d'ordre public du code du travail régissant les limites de dérogations aux durées légales du même code **Article 39**

40– Articulation entre la convention collective du transport urbain et le droit RATP en matière d'organisation du travail dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens de bus **Article 39**

41– Négociation d'un droit de retour pour les salariés de la RATP en cas de transfert de leur contrat de travail **Article 39**

42 – Recours à la mobilité volontaire sécurisée visant à favoriser l'engagement des salariés au sein de nouveaux opérateurs lors de l'ouverture à la concurrence du service public ferroviaire **Article additionnel après l'article 39**

42 bis - Sécurisation de la portabilité des droits des salariés en cas de changement d'opérateur concomitant à un changement de mode d'exploitation ferroviaire en Ile-de-France **Article additionnel après l'article 39**

43 – Sécurisation de la portabilité des droits des salariés en cas de sous-traitance ou de changement juridique affectant le cessionnaire dans les contrats de service public ferroviaire **Article 43 bis**

43 bis- Caractère obligatoire de la fixation par voie réglementaire de minima en matière d'indemnisation des déplacements dans le secteur du transport routier – **Article 42**

44 – Extension de la disposition d'habilitation visant à favoriser les conditions de la négociation collective dans les secteurs des transports en forte mutation **Article 43**

45– Renforcement de la transparence économique dans le suivi de l'exécution des contrats de performance – **Après l'article 44**

45 bis– Renforcement de la transparence économique dans le suivi de l'exécution des contrats de performance et lien avec la responsabilité sociale d'entreprise – **Après l'article 44**

46– Rétablissement du délai de prévenance de 48h applicable aux déclarations individuelles d'intention de faire grève dans les transports publics – **article 44 bis**

47– Renforcement de la transparence due aux autorités organisatrices de mobilités préalablement aux fermetures ou modifications substantielles de conditions d'exploitation des lignes ferroviaires **Après l'article 49**

48– Déclinaison précise de la programmation annexée à la LOM dans le rapport stratégique d'orientation et les contrats de performance **RAPPORT ANNEXE**

1– Identification des investissements consacrés au soutien social à la mobilité dans le cadre du rapport de programmation annexé à la loi

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 1^{er} A

Après le 13^{ème} alinéa, insérer une phrase supplémentaire ainsi rédigée :

« Le rapport annexé à la présente loi fixe également la répartition de ces investissements dont une part est consacrée au soutien social, afin que les évolutions des transports et ses transitions soient soutenables pour la population la moins aisée ».

Objet :

Il est important qu'au moment où les montants sont fixés, une part identifiable soit consacrée à cette transition voulue pour les transports. Il s'agit ainsi de mieux prévenir toute création de fracture territoriale et sociale qui pourrait se produire sans une politique d'investissement fléchée sur cette problématique. Inclure cet élément dans la loi oblige à l'obtention de résultats en la matière, au-delà de l'affirmation de la volonté de traiter cette question.

2 – Offrir à la population un service de conseil et d'accompagnement individualisé

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 1

Au 33^{ème} alinéa, insérer les mots « à la population et » après le verbe « offrir » .

Objet :

Il s'agit d'offrir à la population un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité. Cet accompagnement doit être accessible à tous, même si les personnes plus vulnérables au plan économique et celles en situation de handicap, ont besoin d'une attention particulière et renforcée.

10,2 % des ménages (2,7 millions de ménages) dépensent plus de 4,5 % de leurs revenus pour l'achat du carburant nécessaire à leurs déplacements contraints. Cette part monte à 20% voire 30% dans les couronnes des grands pôles, les territoires multi-polarisés et hors aires urbaines. Cela explique qu'une grande partie de la population se sent exposée aux difficultés liées aux transports.

3 – Offrir à la population un service de conseil et d'accompagnement individualisé (Ile-de-France)

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 1

Au 61^{ème} alinéa, insérer les mots « à la population et » après le verbe « offrir » .

Objet :

Il s'agit de la possibilité pour Ile-de France Mobilités d'offrir à la population un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité. Cet accompagnement doit être accessible à tous, même si les personnes plus vulnérables au plan économique et celles en situation de handicap, ont besoin d'une attention particulière et renforcée.

10,2 % des ménages (2,7 millions de ménages) dépensent plus de 4,5 % de leurs revenus pour l'achat du carburant nécessaire à leurs déplacements contraints. Cette part monte à 20% voire 30% dans les couronnes des grands pôles, les territoires multi-polarisés et hors aires urbaines. Cela explique qu'une grande partie de la population se sent exposée aux difficultés liées aux transports.

4 – Information-consultation des comités sociaux et économiques des entreprises lors d'une diminution du versement mobilité

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 2

A la fin du 35ème alinéa, ajouter une phrase ainsi rédigée : « Cette décision est transmise aux employeurs afin de faire l'objet d'une information-consultation du comité social et économique ou du conseil d'entreprise des entreprises concernées ».

Objet :

Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un de ces services (de mobilité) ; lorsque l'AOM n'organise pas un service régulier de transport public de personnes, le taux de versement est fixé dans la limite de 0,3 % des salaires ; les syndicats mixtes peuvent, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal.

Une telle mesure est une réponse insuffisante pour atteindre l'objectif recherché de développer les alternatives au véhicule individuel, notamment l'offre de transports collectifs ou à la demande. Cela justifie que les organisations syndicales soient associées aux AOM, à travers le comité des partenaires prévu dans le projet de loi. La diminution du versement mobilité

devrait a minima faire l'objet d'une information-consultation du CSE des entreprises concernées.

5 – Clarification sur la gestion des situations dégradées en vue d'éviter toute interférence avec les dispositions existantes sur la continuité du service public dans les transports

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 4

Au 10ème alinéa, insérer à la fin du 3° de l'article L. 1215-1 la précision suivante : *« l'expression revendicative des salariés étant traitée dans les conditions fixées par les dispositions de la loi 2007-1224 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ».*

Objet :

Il s'agit de souligner que la présente loi n'autorise pas, pour la gestion de situations dégradées, d'imposer des restrictions supplémentaires à celles existantes concernant l'exercice du droit de grève, étant entendu que la conciliation de ce droit constitutionnel avec le principe fondamental de continuité du service public dans les transports est déjà réglée par la loi 2007-1224. Cette clarification vise donc à éviter tout risque d'interférence avec les équilibres existants, notamment toute velléité d'imposer aux salariés, en cas de service dégradé, des obligations de travail par interdiction de la grève ou par voie de réquisition.

6 – Extension de la compétence du comité des partenaires jusqu'aux limites de la région

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 4

Au 22^{ème} alinéa insérer à la fin du troisième paragraphe de l'article L.1231-5 les mots suivants : « *ou celle des limites régionales* ».

Objet :

En application des différentes lois sur la décentralisation MATPAM, NOTRe et autres dispositions, la région au sens administratif et politique détient une vision globale des transports, même si celle-ci continue de pouvoir être déléguée à une autorité organisatrice de transport compétente au niveau d'un bassin.

La région doit donc pouvoir donner si nécessaire une vision générale des besoins de mobilité qu'elle identifie à cette échelle ainsi que jouer son rôle de coordination en matière de transport dans les limites de son territoire au-delà d'un bassin de mobilité.

En l'état, les dispositions du projet de loi sont trop restrictives et ne permettent pas une vision indispensable des connexions à établir entre les différents bassins. Ce qui justifie le présent amendement.

7 – Participation des partenaires sociaux aux comités de partenaires

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 4

Au 19^{ème} alinéa insérer à la fin de la deuxième phrase les mots suivants « *ainsi que les organisations syndicales représentatives des salariés* »

Objet :

Lors de la création d'un comité partenaires, il n'est pas fait mention des partenaires sociaux, dont notamment les syndicats représentatifs de salariés. Il est important que les nouvelles offres ou mises en place ne soient pas faites en dehors de toute vision sociale des travailleurs contribuant à ces services de mobilité, en particulier en Ile-de-France. Il ne serait pas acceptable que le dumping social serve de variable d'ajustement.

La participation de représentants des seuls employeurs à ce comité en l'absence des organisations représentatives des salariés n'est par ailleurs pas conforme à un exercice équilibré de démocratie sociale.

La participation de partenaires sociaux devra par ailleurs être confirmée par les mesures réglementaires qui fixeront leur composition conformément aux dispositions de l'article L.1231-5. Il s'agit là de sécuriser cette participation par la loi au même titre que celle des communes ou des employeurs.

8 – Planification, plans de mobilité des personnes et financement

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 5

Après le 31^{ème} alinéa, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« a bis) Seuls les plans de mobilité prévus au 9° de l'article L. 1214-2 qui sont mis en place dans le cadre d'un accord collectif d'entreprise peuvent bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie et/ou de déductibilité fiscale ».

Objet :

Il s'agit d'encourager la mise en place par le dialogue social des plans de mobilité d'entreprise ou interentreprises car ces plans ont d'importantes conséquences environnementales (réduction des gaz à effets de serre et des particules fines) et sociales (information, qualité de vie au travail, pouvoir d'achat, égalité professionnelle...). Il s'agit ainsi de conduire les employeurs, y compris publics, à s'engager massivement dans la négociation de plans de mobilité d'entreprise ou interentreprises, afin de faciliter les déplacements domicile/travail de leurs salariés et agents et d'encourager l'utilisation des transports en commun et l'ensemble des mobilités actives (le recours au covoiturage, au vélo). La LOM doit inciter les entreprises et les administrations au dialogue social. Il s'agit pour cela de conditionner les aides aux employeurs (ex : déductibilité fiscale, aides de l'ADEME). au fait que ces plans soient négociés collectivement.

9– Plans de mobilité inter-entreprises

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 5

Après le 31^{ème} alinéa, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« a ter) Les entreprises situées sur une zone d'activités commerciales doivent établir un plan de mobilité interentreprises ».

Objet :

La LOM doit étendre les obligations en créant obligation de mise en place d'un plan de mobilité inter-entreprises dans les zones d'activités commerciales.

10 – Renforcement de l'articulation des plans de mobilités employeurs avec les plans de mobilité des autorités organisatrices

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 5

Après le 32^{ème} alinéa, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« c) Après la seconde phrase du II est insérée la phrase suivante : « *Les plans de mobilités employeurs existants sont intégrés aux processus d'élaboration et de révision des plans de mobilités des autorités organisatrices en vue d'une cohésion générale de la mobilité au niveau du territoire considéré* ».

Objet :

Les plans de mobilités territoriaux des autorités organisatrices ne peuvent se faire sans les entreprises de leur périmètre. Les différentes affluences ou congestions sur des périodes ciblées sont bien souvent dues à l'origine des périodes de prise ou fin de service de travail notamment en semaine. Ces déplacements travail peuvent aussi être mieux intégrés dans les transports à mettre en place ou en logique de partage, voire en termes de besoins d'accessibilité et de garage, à proximité ou au sein même des entreprises. Une bonne articulation peut aussi permettre de trouver des solutions novatrices de transports avec des parkings à proximité des lieux de ramassages ou dessertes.

Il convient donc non seulement d'inciter les entreprises à adopter des plans de mobilités dans le périmètre d'un plan de mobilités territorial, comme le prévoit déjà le code des transports, mais aussi que les plans de mobilités territoriaux prennent en compte les plans de mobilités employeurs existants lors de leur élaboration ou de leur révision.

11– Ouverture aux syndicats de travailleurs de la consultation sur les plans de mobilité rurale

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 5

Au 65^{ème} alinéa, après les mots « *les chambres consulaires* », ~~supprimer le mot «*et*»~~ ; insérer ~~après les mots «*du code de l'environnement*»~~ les mots « *les syndicats interprofessionnels représentatifs des salariés et les syndicats représentatifs des travailleurs du secteur du transport de ces périmètres,* ».

Objet :

Les consultations doivent être ouvertes à l'ensemble de la société civile impliquée pour la mobilité, dont le syndicalisme fait partie intégrante qu'il soit professionnel sur le champ du projet, ou interprofessionnel sur ce même champ.

12–Mobilité solidaire et consultation des syndicats de travailleurs

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 6

A la fin du 6^{ème} alinéa, insérer une phrase ainsi rédigée :

« Le plan d'action commun est soumis à la consultation préalable des acteurs intéressés et notamment des partenaires sociaux représentatifs ».

A la fin du 10^{ème} alinéa, insérer une phrase ainsi rédigée :

« Ces plans d'actions sont soumis à la consultation préalable des acteurs intéressés et notamment des partenaires sociaux représentatifs ».

Objet :

Il est nécessaire que les syndicats de travailleurs puissent être réellement consultés sur les enjeux de la mobilité solidaire. Il s'agit de veiller à ce qu'à minima une telle consultation ait lieu au-delà du fait que l'autorité organisatrice devra *« Associer à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés ; »*

13 – Mobilité solidaire et obligation

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 6

Remplacer les 13^{ème} et 14^{ème} alinéas par 4 alinéas ainsi rédigés :

« 2° L'article L. 1231-1-1, tel qu'il résulte du 7° du I de l'article 1er de la présente loi, est complété par un V° ainsi rédigé :

«V- Elle organise des services de mobilité solidaire, contribue au développement de tels services ou verse des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. »

« 2 bis° L'article L. 1241-1, tel qu'il résulte du 13° du I de l'article 1er de la présente loi, est complété par un V° ainsi rédigé :

«V- Il organise des services de mobilité solidaire, contribue au développement de tels services ou verse des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. »

- Au 16ème alinéa, remplacer les mots « peut organiser », « contribuer » et « verser » par les mots « organise », « contribue » et « verse ».

Objet :

Il s'agit de créer un véritable droit opposable à la mobilité par des services à la mobilité solidaire : cela exclut le maintien d'une formule optionnelle. La mise en place de services à la mobilité solidaire ne peut revêtir un caractère facultatif pour que la LOM soit réellement porteuse d'une Transition Juste prévue à l'Accord de Paris sur le Climat.

14 – Services locaux d'information et de billettiques multimodales

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 11

Après le 7^{ème} alinéa insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Art. L.1115-9-Les autorités organisatrices des mobilités, les collectivités territoriales et leurs groupements, pour ce qui concerne les services de transport qu'ils organisent ou subventionnent dans leur ressort territorial, mettent en place une billettique unique multimodale par laquelle l'achat d'un ticket permet l'usage de plusieurs solutions de mobilité sur une durée déterminée ».

Objet :

Pour réduire la vulnérabilité énergétique, il s'agit pour les AOM de favoriser l'accessibilité des transports au plus grand nombre en développant des titres de transport permettant d'utiliser plusieurs modes de transports pour un même trajet. Il s'agit de généraliser une billettique unique multimodale valable sur une durée déterminée (au moins une heure)

15 – Traitement de la question éthique relative à la conduite automatisée des véhicules autonomes et participation citoyenne à ce débat

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 12

A la fin du 1^{er} alinéa, insérer une phrase ainsi rédigée :

« Ces systèmes de conduite automatisée devront être soumis à des règles normatives et éthiques qui seront définies par l'ordonnance prévue au présent article, après un débat public organisé aux niveaux national et local et une consultation de la société civile et des corps intermédiaires. »

Objet :

Aujourd'hui pour l'avenir de toute notre société Française, il est important qu'un réel débat puisse avoir lieu autour de ce sujet de l'automatisation de la conduite et des véhicules autonomes, afin que les règles juridiques et normes à appliquer soient partagées autour d'une certaine éthique rassemblant une large majorité citoyenne, tant par l'association des acteurs de la société civile que par une participation directe de la population à sa détermination. La question de la responsabilité est particulièrement importante et ne peut être rejetée sur les seuls utilisateurs, mais plutôt sur les concepteurs des systèmes. Cette notion de responsabilité ne devrait pas inclure seulement le système de réparation à mettre en place mais devrait prévoir également un large système de suivi et de prévention.

16 – Evaluation partagée et suivi des expérimentations d'innovations de mobilités

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 14

A la fin de l'article, insérer trois phrases ainsi rédigées :

« L'évaluation des expérimentations se fera au moins une fois par an sous la forme d'un bilan détaillé réalisé sous la responsabilité du ministre chargé des transports. Des mesures rectificatives intermédiaires pourront être mises en place sur la base des conclusions émises par ces bilans. Les conclusions de ces bilans annuels et les suites qu'il est envisagé de leurs données seront transmises au Parlement et soumises à la consultation des acteurs concernés de la société civile, notamment des organisations syndicales représentatives des travailleurs ».

Objet :

S'agissant d'expérimentations sur des dispositifs innovants, l'obligation d'une simple évaluation finale est insuffisante. Il convient au contraire de mettre en place des outils de suivi pour influencer sur les expérimentations en temps réel, en les réduisant, en les arrêtant ou bien en les développant.

Ces bilans devront ainsi montrer l'impact des expérimentations à la fois sur les services attendus et réellement produits, sur les impacts économiques envers les destinataires de ces nouvelles pratiques ou dispositifs innovants, et enfin sur les professionnels, notamment en termes de risques de baisse de leur rentabilité.

17 – RESERVE

18 – Organisation de la régulation des plateformes d'intermédiation en matière de fret

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 17

Après le 13^{ème} alinéa, insérer un alinéa supplémentaire ainsi rédigé :

« III - Dans les douze mois suivant la promulgation de la présente loi, un accord de branche étendu, après négociation collective dans le secteur routier, organise une régulation des plateformes d'intermédiation tant sur les formes d'échanges et mises en relations que sur les conditions tarifaires des différentes prestations faisant l'objet de l'intermédiation. À défaut d'accord, les dispositions prévues par ce même article sont fixées par décret en Conseil d'État dans un délai de quinze mois à compter de la promulgation de la présente loi. »

Objet :

L'ouverture du transport de marchandises via des plateformes d'intermédiation pour le Fret professionnel présente le risque d'une concentration monopolistique de ces plateformes. Dans cette hypothèse, la contrepartie du surcoût lié aux commissions prélevées par ces plateformes pourrait induire soit une baisse de la rentabilité financière des transporteurs qui ont déjà des marges très basses, soit une hausse des coûts de transports. Afin de prévenir un tel risque, il est nécessaire d'organiser une régulation générale de ces plateformes qui pourrait être négociée entre les partenaires sociaux dans le cadre de la convention collective nationale de la branche concernée.

Afin de garantir l'aboutissement effectif de ces mesures de régulation, une mesure réglementaire supplétive est prévue en cas d'échec de la négociation dans le délai prévu par la loi.

19- Droits de représentation et de négociation collective des travailleurs de l'économie de plateforme

AMENDEMENT

Présenté par...

Le 1° de l'article 20 est ainsi rédigé :

« Après l'article L. 7342-6 est ajouté un l'article L7342-7 : « Les plateformes mentionnées à l'article L. 7342-1 organisent des élections parmi les travailleurs recourant à elles pour l'exercice de leur activité professionnelle, et dont le chiffre d'affaire est supérieur à un seuil fixé par décret visé à l'article L. 7342-4 du Code du travail. Ces élections sont organisées dès lors que le nombre de travailleurs concernés est supérieur à un seuil fixé par voie réglementaire.

Les représentants élus dans des conditions déterminées par décret négocient avec la plateforme notamment la rémunération, le montant de la commission prélevée par la plateforme, les conditions de travail, l'accès à la protection sociale, les modalités d'accès et de déréférencement de la plateforme, ses traitements de données.

L'accord signé par des représentants rassemblant au moins la moitié des suffrages valablement exprimés et une plateforme s'applique à l'ensemble des travailleurs de cette plateforme.

Cet accord, ses stipulations et ces élections ne peuvent à eux seuls caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs.

Les modalités d'organisation des élections et de négociation sont définies par voie réglementaire.”

Objet :

Le droit de représentation et de négociation collective des travailleurs constitue un pilier de notre droit du travail et, plus largement, de notre modèle social. Or à défaut de subordination juridique, les travailleurs des plateformes voient leurs conditions de travail largement déterminées par la façon dont celles-ci les mettent en relation avec leurs clients : ces

plateformes déterminent en effet les caractéristiques de la prestation de service fournie ou du bien vendu et fixe son prix. C'est la raison pour laquelle la loi du 8 août 2016 a prévu pour ces plateformes une responsabilité sociale et pour ces travailleurs le droit de se syndiquer et celui de faire grève sans sanction. Il n'existe cependant à ce jour aucun mécanisme de représentation ni de dialogue social, ce qui limite la capacité d'action collective des travailleurs sur les conditions de leur travail.

C'est la raison pour laquelle il est proposé, au titre de la responsabilité sociale de ces plateformes, d'instaurer un mécanisme minimal de représentation (obligation d'élections) et de dialogue social (obligation de négociation) en leur sein. Les modalités concrètes seront définies par décret à l'issue d'un processus de concertation de l'ensemble des parties prenantes.

Cette mesure contribue à équilibrer les relations entre la plateforme et ses contributeurs, à créer les conditions d'un dialogue constructif et à favoriser, progressivement, l'émergence d'un modèle social à la fois compatible avec le développement économique des plateformes et plus respectueux des droits et des intérêts des travailleurs.

19 bis- fixation d'un « prix décent »

AMENDEMENT

Présenté par...

Après l'article 20, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« A la fin de l'article L7342-1 du code du travail est ajoutée la phrase suivante :
« Ce prix ne peut être inférieur à un seuil fixé par voie réglementaire et peut, sous réserve de respecter ce seuil, être fixé par l'accord négocié dans les conditions prévues à l'article L7342-7. ».

Objet :

La première responsabilité sociale de l'entreprise, c'est que le travailleur puisse vivre de son travail.

Pour assurer un minimum décent au revenu tiré du travail fourni par les plateformes fixant elles-mêmes les prix, et choisir librement son avenir professionnel, il est proposé que ce prix ne puisse être inférieur à un certain seuil, au titre de la responsabilité sociale de ces plateformes.

Ce seuil, qui variera d'un secteur ou d'une branche à l'autre, sera fixé par voie réglementaire, après concertation avec les acteurs concernés.

XX– Amendement supprimé – Suppression de l'impossibilité légale d'établir un lien de subordination entre plateforme et travailleur

Amendement à l'article 20 (avant suppression Sénat)

A l'article 20 :

- Au troisième alinéa, à la deuxième phrase, après le mot « précise », supprimer le terme « notamment ».

- Remplacer l'alinéa 4 par l'alinéa suivant :

« 1° Les règles selon lesquelles les travailleurs sont mis en relation avec les utilisateurs de la plateforme. Ces règles garantissent le caractère non exclusif de la relation entre les travailleurs et la plateforme et la liberté pour les travailleurs d'avoir recours à la plateforme ; ».

Objet :

Tout en incitant les plateformes à mettre en place des chartes (à défaut d'accord) en leur garantissant que celles-ci ne seront pas un indice supplémentaire de requalification en contrat de travail, il s'agit d'éviter que la prise en compte des conditions d'exécution du contrat, indice traditionnel de requalification, ne soit écartée.

20- RESERVE

21– Plan d'action pour accompagnement social dans les zones à faibles émissions.

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 28

Après le 6^{ème} alinéa, insérer les deux alinéas suivants :

« c) il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La mise en place d'une zone à faibles émissions s'accompagne d'un plan d'action comportant des mesures d'accompagnement (ex : conditions et accessibilité du stationnement à la périphérie de la zone, solutions de mobilité accessibles). Ce plan est soumis pour avis aux conseils municipaux. Les représentants des professions et usagers des transports, les organisations syndicales et associations agréées de protection de l'environnement sont consultées à leur demande ».

Objet :

Une étude de l'ADEME de mars 2018 sur les zones à faibles émissions à travers l'Europe souligne que les coûts sociaux sont mal documentés et que les impacts des zones à faibles émissions sur la qualité de l'air sont également très disparates. Pour favoriser l'acceptabilité sociale de telles mesures très contraignantes, la CFDT revendique que la mise en place de ces zones fasse l'objet d'un plan d'action comportant des mesures d'accompagnement à cette mesure très contraignante, en particulier pour les personnes résidant à la périphérie de la zone concernée. Les mesures d'accompagnement peuvent être des stationnements gratuits à la périphérie de la zone et/ou des solutions de mobilité accessibles. Ce plan doit être soumis à l'avis du conseil municipal et (ex : conditions et accessibilité du stationnement à la périphérie de la zone).

22– Dérogations de libre circulation en cas de moyens de substitution insuffisants dans les zones à faibles émissions

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 28

Après le 6^{ème} alinéa, insérer les deux alinéas suivants :

c) il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les zones à faibles émissions, si des moyens de transport de substitution et des capacités de stationnement suffisantes ne sont pas mis en place par l'autorité compétente, des dérogations de libre circulation seront accordées aux travailleurs se rendant sur leur lieu de travail avec un véhicule traditionnel et devant assurer un service prescrit. Il en ira de même pour les véhicules destinés aux livraisons et travaux en cas d'absence ou de non adéquation d'un mode de substitution en rapport aux besoins de l'activité. Des concertations de mises en place devront en associations avec les corps intermédiaires, déterminer la mise en place et ses éléments tout en mettant en œuvre des mesures d'accompagnements et leurs prises en compte »

Objet :

Il s'agit d'un amendement de repli par rapport à l'amendement précédent qui prévoit l'obligation d'organiser un plan d'accompagnement et des solutions de substitution.

En l'absence d'un tel plan, afin de ne pas créer des difficultés dans cette transition vers des modes plus propres pour les personnes qui n'auront pas d'autre choix à court terme que d'utiliser un véhicule traditionnel, soit par manque de substitution adéquate, soit par manque de moyens mis à disposition –organisation des plages horaires y comprise-, il semble nécessaire de prévoir des dérogations spécifiques et encadrées de circulation de ces véhicules pour tenir compte de ces situations. Il s'agit d'éviter d'amener sur le terrain de la transition écologique et énergétique davantage de malheur pour les plus démunis ou les plus faibles, voire d'interdire ou de compliquer à l'extrême la réalisation d'un travail qu'il soit pour son compte propre ou pour le compte d'autrui.

23– Libre circulation des résidents et travailleurs dans les zones à faibles émissions

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 28

Après le 6^{ème} alinéa, insérer l'**alinéa suivant** :

c) il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les véhicules des entreprises situées dans la zone concernée et ceux des habitants ou travailleurs de cette même zone peuvent être autorisés à circuler sur simple demande ».

Objet :

Même en présence de mesures d'accompagnement et de substitution, il convient de préserver la circulation directement liée à la vie locale en attendant une transition supportable pour tous. Il s'agit d'une disposition complémentaire d'adaptation pour garantir une cohérence sociale et économique des territoires dans le cadre de la transition énergétique.

24– Mise en place d'une signalisation adéquate à l'entrée des zones à faibles émissions

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 28

Après le 18^{ème} alinéa, compléter le 3° c) par un alinéa supplémentaire ainsi rédigé :

« Une signalisation déchiffrable et largement visible par un pictogramme de normalisation Européenne, est mise en place en entrée de zone, afin d'en faciliter la lecture et la compréhension des sanctions tant pour les résidents que pour les non-résidents en France ».

Objet :

L'entrée dans ces zones ne doit pas pouvoir se faire même par imprudence ou incompréhension des indications, comme cela peut se voir en de nombreux lieux, ce qui peut conduire à une verbalisation incomprise par les usagers. L'idéal reste de matérialiser la régulation et le contrôle des accès par l'usage de plots ou barrières, ainsi que le pratiquent déjà de nombreuses communes.

25– Création d'un permis de conduire à points professionnel distinct du permis de conduire privé

AMENDEMENT

Présenté par...

Article additionnel avant l'article 31

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Le chapitre 3 du titre 2 du livre 2 du code la route est ainsi modifié :

« I. Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 223-1 sont remplacées par les dispositions suivantes :

« Le permis de conduire est affecté d'un nombre de points dans le cadre de son utilisation à titre personnel et privé.

En cas d'utilisation du permis de conduire dans le cadre d'une activité professionnelle principale et régulièrement déclarée, le même nombre de points est attribué à une partie spécifique dédiée à cette utilisation professionnelle du permis de conduire.

Si dans le cadre de l'une ou de l'autre des utilisations de son permis de conduire, le titulaire a commis une infraction relevant de la simple contravention et pour laquelle une réduction du nombre de points est prévue, cette réduction est appliquée de plein droit dans la seule partie du permis de conduire concernée.

Si le titulaire du permis de conduire a commis une infraction relevant du délit, la réduction du nombre de points prévue est appliquée de plein droit dans l'ensemble des parties du permis de conduire ».

« II. Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 223-3 sont complétées par les dispositions suivantes :*« Lorsque l'intéressé est avisé qu'une des infractions entraînant retrait de points a été relevée à son encontre, il est informé des dispositions de l'article L. 223-2, de l'existence d'un traitement automatisé de ces points et de la possibilité pour lui d'exercer le droit d'accès conformément aux articles L. 225-1 à L. 225-9. L'intéressé peut également exercer un droit de*

rectification sur ce traitement, notamment pour faire valoir, à l'appui d'éléments matériels, que l'infraction a été commise dans une utilisation différente de celle pour laquelle le retrait de points a été retenu. Un décret en conseil d'Etat précise les modalités d'exercice de ce droit de rectification. »

« III. Les dispositions du premier alinéa de l'article L. 223-5 sont ainsi modifiées :

« 1° Au premier alinéa, après les mots « *En cas de retrait de la totalité des points* » sont insérés les mots « dans l'une ou l'autre ou les deux parties du permis de conduire » ; après les mots « perd le droit de conduire un véhicule » sont insérés les mots « pour l'utilisation pour laquelle la totalité des points lui ont été retirés ».

2° Au deuxième alinéa, après les mots « *Il ne peut obtenir un nouveau permis de conduire* » sont insérés les mots « pour l'utilisation pour laquelle la totalité des points lui ont été retirés ».

Objet :

L'amendement consiste à insérer dans le code de la route des dispositions portant création d'un permis de conduire professionnel, pour toutes personnes dont l'activité principale est la conduite d'un véhicule industriel ou commercial.

Cet apport en marge du contexte général de la loi vise à permettre aux professionnels de la route d'obtenir par une nouvelle législation une réelle prise en compte de leur exposition à la perte récurrente de points sur leur permis en séparant la vie privée de la vie professionnelle sans pour autant dissocier les actes les plus graves assimilables à un délit. Leur exposition au vu des temps de conduites et kilomètres est très élevée et la suspension ou suppression de leur permis a un impact très important sur leurs moyens de vivre. Un tel permis additionnel sécurise leur parcours professionnel et protège un usage normal du permis pour les besoins de leur vie privée en ne punissant pas en cas de cumul important d'infractions de gravité moyenne l'une ou l'autre de leur vie. Soit en conservant leur travail dans le domaine du transport en cas de perte de la partie privée du permis, soit en leur permettant de trouver un nouveau travail et de s'y rendre en voiture en cas de perte de la seule partie professionnelle de leur permis.

26– Extension du périmètre d'intervention du service de sûreté interne à la RATP et statut des personnels des services internes de sûreté de la RATP et de la SNCF

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 33

Après le 16^{ème} alinéa insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Sans mise en cause de leurs cadres et statut d'emploi actuels dans leurs entreprises respectives, les personnels des services de sécurité internes de la RATP et de la SNCF bénéficient d'un statut particulier complémentaire institué par voie réglementaire afin de prendre en compte les spécificités de leur activité professionnelle ».

Objet :

L'amendement vise à mieux garantir l'avenir des services de surveillance générale RATP et SNCF avec leurs spécificités. La précision est importante pour sécuriser ce type de service actuellement exercé en quasi-totalité par des agents sous statut RATP ou SNCF. La loi reconnaît ces services et leurs compétences propres, mais ceux-ci sont à la fois confrontés à une libéralisation du secteur de la sûreté et du gardiennage et à une demande accrue des missions de sécurité publique. Dans ces conditions, il faut non seulement permettre à ces services d'intervenir sur les nouveaux périmètres des opérateurs privés de transport dans un cadre régulé, mais aussi consolider le cadre statutaire de leurs prérogatives qui les amènent à intervenir dans des domaines régaliens ou quasi-régaliens, en complément des autres forces de sécurité publique.

Compte tenu de leurs missions de sûreté, voire de police des domaines ferroviaires et du transport urbain, il semble légitime de prévoir pour ces personnels un statut spécial qui viendrait compléter (et non pas remplacer) les différents cadres d'emploi qui régissent aujourd'hui leurs contrats de travail (statut SNCF, statut RATP ou contrat de travail de droit commun sous le régime des conventions collectives).

27– Définition des relations entre VNF et l'EPIC du Canal Seine Nord Europe

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 36

Au 4^{ème} alinéa, après les mots : «*et Voies navigables de France* », insérer les mots : « *considérant le principe acté dans l'ordonnance précitée d'une reprise en gestion par cet établissement de l'infrastructure réalisée,* ».

Objet :

Cette précision permet de clarifier simplement le texte afin de faciliter par la suite les relations entre la société du canal Seine Nord Europe et Voies Navigables de France en faisant valoir la responsabilité de la société du canal, car une telle gestion et ses trajectoires et effets financiers doivent bien lui être imputée, et non mettre en dangers VNF en lui faisant supporter les investissements et déboires. Le concessionnaire doit assumer la ligne financière d'équilibre dans le cadre des missions qu'il a accepté.

28 – Gestion de police en matière de navigation fluviale

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 37

Après le 14^{ème} alinéa, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« 7° bis) d'instituer un régime de contravention sous forme de timbre-amendes en matière de stationnement sur les voies navigables, alternatif au régime de la grande voirie au titre du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, dès lors qu'il y a entrave à la navigation ».

Objet :

Il s'agit de donner au Gouvernement une habilitation spécifique afin d'introduire une police complémentaire de gestion des circulations fluviales et du stationnement, faciliter la fluidification des passages et lever les obstacles à celles-ci. Cela permettrait de doter les gestionnaires infrastructure et concessionnaires d'un outil de travail légal pour mieux imposer les règles définies de circulation, sécurité et sureté.

29– Application pour la Guyane de mesures transitoires et donc dérogatoires aux normes voulues.

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 37

Au 22ème alinéa, insérer un, nouvel alinéa :

« h) D'instituer un régime de transition destiné à permettre la navigation d'unités fluviales construites avant 2016 ne pouvant à coûts raisonnés répondre aux dispositions du règlement européen EMNR N° 2016/1628 du 14 septembre 2016, »

Objet :

Il s'agit de donner un temps d'évolution pour la mise aux normes afin de ne pas impacter économiquement les utilisateurs d'unité fluviales et ainsi créer un poids trop important sur les personnes les plus faibles économiquement. L'économie intérieure de la Guyane passe principalement, par son fleuve et il ne peut y avoir de rupture brusque si l'on ne veut pas créer un climat social lourd.

30– Moyens pour l'emploi et sa transformation au sein de VNF

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 37

Après le 26^{ème} alinéa, insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« d) De se voir attribuer des moyens supplémentaires pour accompagner la conduite du changement et notamment les évolutions et changements de métiers des personnels de VNF et la reconnaissance qui en découle ;

e) D'accroître son autonomie, notamment en termes de contrainte d'emploi, avec comme unique cadre le budget alloué à la masse salariale suite à l'adoption de son budget par son conseil d'administration ;

f) De permettre la mobilité au sein des établissements publics de l'Etat des agents relevant du 5° de l'article 8 de la loi 2012-77 du 24/1/2012 ».

Objet :

Il s'agit d'encadrer socialement les évolutions de ce secteur en donnant les moyens financiers à VNF pour la gestion des emplois, leurs évolutions et les diverses mobilités. Au-delà de l'entreprise c'est la prise en compte humaine de ces transformations et l'adaptabilité de tous aux futurs métiers et leurs technicités

Des moyens supplémentaires seront mis en œuvre pour accompagner la conduite du changement et notamment les évolutions et changements de métiers des personnels de VNF et la reconnaissance qui en découle. L'autonomie de VNF sera renforcée notamment en termes de contrainte d'emploi qui se limitera au budget alloué à la masse salariale voté par son conseil d'administration.

31– Ouverture progressive à la concurrence du réseau OPTILE et démarche expérimentale à mettre en œuvre

AMENDEMENT

Présenté par...

Article additionnel après l'article 38

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article L. 2142-1 du code des transports est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'ouverture à la concurrence des lignes de bus en dehors du cadre de gestion de la RATP est reportée jusqu'au 1^{er} janvier 2025, afin de ne pas créer de distorsion entre les différents réseaux de transport de la région Ile-de-France. Des expérimentations limitées en nombre et de façons équivalentes entre les divers opérateurs, peuvent toutefois être menées avant cette date.

Ces expérimentations donnent lieu à un suivi par une commission spécifique associant l'ensemble des acteurs concernés y compris partenaires sociaux. Les expérimentations d'appels d'offre seront soumises à la consultation des partenaires sociaux dans le cadre de cette commission, notamment en vue d'émettre un avis formalisé sur les conditions sociales obligatoires de leur réalisation.

Un décret en conseil d'Etat pris après consultation d'Ile-de-France Mobilités et des organisations représentatives des salariés et des employeurs précise les conditions d'application des deux précédents alinéas. »

Objet :

Au niveau de la région Ile-de-France les différentes phases d'ouverture à la concurrence pour les lignes de bus, n'ont pas été inscrites de manière concomitante selon les périmètres, ce qui pose d'importants problèmes en termes d'implantations des opérateurs et de mise en cause des équilibres qui avaient été trouvés jusqu'à présent.

Il est donc nécessaire de prévoir une certaine progressivité et des modalités de suivi organisées pour veiller à un juste encadrement de cette démarche.

Dans cette perspective, l'amendement prévoit un recul de la date de la première ouverture à la concurrence dans les conditions de droit commun, afin de créer dans cet intervalle les conditions d'une équité entre opérateurs : cet objectif n'est pas atteignable avant l'horizon 2025.

Pour y parvenir, il est proposé de tester le nouveau système à mettre en place en effectuant des expérimentations afin de pouvoir en analyser les retours d'expériences y compris en ce qui concerne l'encadrement social des salariés.

Ce n'est que sous le bénéfice de telles expérimentations qu'une ouverture globale de ces marchés pourra se faire dans le cadre d'une concurrence socialement régulée et économiquement non faussée.

32– Clarification du cadre social applicable pour les salariés contribuant à l'activité tramways ainsi que pour les salariés des entreprises de transport urbain de province

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

A la fin du 1^{er} alinéa et du 4^{ème} alinéa, insérer les mots « *et tramways ainsi que des métros relevant des entreprises de transport public urbain régulier de personnes en province* ».

Objet :

En l'état, les modifications prévues par le projet de loi au deuxième alinéa de l'article L 1321-1 posent problème. En effet, les salariés (activités de gestion, d'exploitation, de maintenance) de la RATP et des TPUV relèveraient désormais du Code du Travail (durée et organisation) mais seulement pour le transport par autobus. L'article ne précise pas le cadre applicable aux autres modes et notamment celui qui concernerait les salariés des tramways, métros de Lyon, Lille et Marseille. Cette distinction pose problème dans les réseaux où la polyvalence TRAM/BUS est couramment appliquée.

Auparavant les règles étaient claires, car du fait de la "loi du 3 octobre 40" les entreprises SNCF, RATP, Transports urbains étaient hors champ de la durée légale.

Le rattachement d'une partie des salariés de la RATP au code du travail et au chapitre visé du code des transports crée un vide pour les autres. Il convient donc de préciser quelle est la base législative applicable aux autres salariés. La

solution proposée consiste à appliquer à tous le code du travail et les dispositions visées du code des transports.

Par ailleurs, concernant les salariés du transport urbain en Ile de France, visés au Chapitre VI de l'article 39, la question des modes de transport se pose aussi. La RATP aujourd'hui et peut être d'autres acteurs demain, exploite des services de tramways qui relèvent du département RATP BUS. Le texte proposé ne vise que le transport par autobus. Il convient donc de le compléter en mentionnant les tramways.

33– Rétablissement de la hiérarchie des normes en matière d'organisation du travail pour les salariés des entreprises de transport urbain

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

Après le 4^{ème} alinéa insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Il bis – A l'article L. 1321-3-1 du code des transports, après la référence : « L. 2161-2 », sont insérés les mots : « *ainsi que des salariés de la branche du transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance des transports par autobus, tramways et des métros relevant des entreprises de transport public urbain régulier de personnes en province,* »

Objet :

Il s'agit de rétablir la hiérarchie des normes en matière d'organisation du travail dans le transport urbain.

En effet, les modifications apportées aux articles L1321-1 et L1321-modifient la base légale sur laquelle était fondé le décret du 14 février 2000 modifié en 2006 et 2008. Il convient de souligner à cet égard que les dispositions du code relatives à la durée et à l'aménagement du temps de travail, ont évolué depuis 19 ans et que le décret n'en a pas tenu compte à l'exception de celles mineures introduites en 2006 et 2008.

Certains articles de ce décret sont ainsi devenues contraires aux dispositions d'ordre public du code du travail (exemple la durée du cycle prévue à l'article 3 du décret) ou se réfèrent à des dispositions devenues existantes. Quant aux

dispositions permettant des dérogations moins favorables par accord d'entreprise, elles ont été annulées par décision du conseil d'état.

L'amendement vise donc à sécuriser juridiquement le cadre d'organisation du travail du transport urbain en rétablissant la hiérarchie des normes conformément à la solution retenue pour la branche ferroviaire.

34– Garantie de maintien des droits des salariés en vue d'un nouveau cadre social réellement de haut niveau dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens de bus

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

Au 23^{ème} alinéa remplacer les mots: « à l'exception du statut et des dispositions prises pour son application, ayant pour effet d'accorder un avantage à tout ou partie des salariés, dans les conditions prévues aux premier et quatrième alinéas de l'article L. 2261-14 du code du travail et aux articles L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du même code » par les mots : « ainsi que du maintien des droits issus du statut ou du cadre collectif d'emploi pour l'ensemble des salariés précédemment employés sous le régime d'un statut particulier ou d'une convention collective, sans mise en cause possible de ces droits sauf si de nouvelles conditions d'emploi issues de la négociation collective sont plus favorables au salarié ».

Objet :

La libéralisation du marché présente le risque inacceptable d'une détérioration des conditions d'emploi des salariés de l'ensemble des réseaux existants ou à venir, issus des conventions collectives voyageurs interurbaine et urbaine ainsi que du statut des agents de la RATP. Pour éviter ce risque tout en respectant le cadre européen il s'agit de mettre en place un réel système de sac à dos social. L'amendement propose d'instituer un bras de levier qui permettrait de tirer vers le haut les conditions sociales futures de ces salariés qui bénéficient

aujourd'hui de conditions spécifiques. Ce sac à dos doit garantir la continuité des droits acquis tout en prévoyant pour les nouveaux salariés de ces entreprises un haut niveau social.

35- Précision de l'équivalence en rémunération garantie aux salariés en cas de transfert

Article 39

Au 24^{ème} alinéa, supprimer les mots: « *hors éléments exceptionnels* ».

Objet :

Il s'agit d'un amendement de clarification visant à apporter une plus grande sécurité juridique à la disposition. La notion « d'élément exceptionnel » peut en effet s'avérer discutable alors que la définition des éléments de rémunération par l'article L3221-3 du code du travail cité en référence de l'article est large et exhaustive incluant à la fois la rémunération de base et les accessoires et avantages liés au contrat de travail. Cette définition est généralement interprétée par le juge en référence à une assiette fiscale définie par le code de la sécurité sociale. Il n'y a pas lieu de viser une assiette de rémunération qui pourrait s'interpréter comme plus restrictive que les dispositions communes du code du travail.

36- Maintien et extension des facilités de circulation en Ile-de-France pour les salariés des transports

Article 39

Après le 30^{ème} alinéa, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé:

« 3° Le bénéfice des facilités de circulation en Ile-de-France dans des conditions identiques. Ce maintien est pris en charge par Ile-de-France Mobilités qui engage dans les 18 mois suivant la promulgation de la présente loi une concertation avec les organisations syndicales représentatives sur les modalités techniques de ce maintien et leur extension éventuelle à l'ensemble des salariés des transports publics terrestres en Ile-de-France ».

Objet :

Les facilités de circulation sont un élément important du sac à dos social qui doit être pris en compte.

Par ailleurs, dans un objectif d'équité ainsi que pour favoriser une mobilité durable fondée davantage encore sur les transports collectifs en Ile-de-France, l'initiative d'une extension de ce droit à tous les salariés des transports publics pourrait être prise à l'initiative de IDF Mobilités après concertation avec les partenaires sociaux.

37– Conditions de la négociation collective sur l'organisation du travail dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens de bus

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

Remplacer le 37^{ème} alinéa par deux nouveaux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3316-1. – I. –Un accord collectif étendu après négociation entre les partenaires sociaux concernés ou, à défaut, un décret en conseil d'Etat fixe les règles communes relatives à la durée du travail et de repos applicables aux salariés de la Régie autonome des transports parisiens et aux salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transports par autobus. Ces règles garantissent un haut niveau de sécurité des circulations et la continuité du service et assurent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs.

La négociation collective prévue au précédent alinéa est ouverte au plus tard trois mois suivant la promulgation de la présente loi. En l'absence d'accord dans les dix-huit mois suivant l'ouverture de la négociation, un décret en conseil d'Etat détermine au plus tard vingt-quatre mois suivant la promulgation de la présente loi : [...]

[Les alinéas suivants sans changement]

Objet :

La loi et le règlement ne sauraient se substituer à priori au dialogue social et aux prérogatives de la négociation collective en matière d'organisation du travail dans un secteur d'activité. L'amendement vise à ce que la disposition légale se limite à imposer au secteur d'activité de se structurer, d'en fixer la

temporisation dans l'objectif d'un accord collectif qui pourra être ensuite étendu par voie réglementaire.

Pour inciter à la négociation, la loi prévoit qu'à défaut d'accord, un décret supplétif puisse fixer les éléments adaptés à l'exploitation de ce secteur.

C'est le même principe qui avait été adopté à partir de 2006/2007 pour l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire et en premier lieu pour sa partie fret.

**38– Conditions de la négociation collective sur
l'organisation du travail dans le cadre de l'ouverture à
la concurrence des réseaux franciliens de bus
(dispositions particulières en cas de contraintes
d'exploitation)**

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

Au 38^{ème} alinéa, remplacer les mots « Ce décret » par les mots « Cet accord collectif étendu ou à défaut ce décret »

Objet :

Il s'agit d'un amendement de cohérence avec l'amendement précédent.

39– Rétablissement des dispositions d'ordre public du code du travail régissant les limites de dérogations aux durées légales du même code

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

Au 39^{ème} alinéa remplacer le mot « *douze* » par le mot « *neuf* ».

Au 40^{ème} alinéa remplacer le mot « *quarante-huit* » par le mot « *quarante-six* ».

Au 41^{ème} alinéa remplacer les mots « *quatorze jours* » par les mots « *deux périodes de sept jours dans le respect des dispositions de l'article L3132-1 du code du travail* »

Objet :

Puisque le secteur est rattaché au code du travail, il convient de tenir compte du respect des dispositions d'ordre public du dit code. Ainsi :

Au 1° la limite prévue à l'article L3121-41 du code du travail est de 9 semaines et non de 12.

Au 2° la limite de la durée maximale hebdomadaire est 46h, (article L3121-23 du code du travail) et non de 48h.

Au 3° la limite de 14 jours doit être précisée, l'application du code du travail impliquant une période maximale de 12 jours sans repos hebdomadaire prenant en compte une durée maximale de travail limitée à 6 jours par semaine selon l'article L3132-1 du code du travail complété par l'article 5 de la directive 2003/88/CE, (CJUE 9 novembre 2017 aff.C306/16).

40– Articulation entre la convention collective du transport urbain et le droit RATP en matière d'organisation du travail dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux franciliens de bus

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

A la fin du 52^{ème} alinéa, compléter le paragraphe par la précision suivante :

« pour la seule organisation des lignes de dessertes concernées et sans déroger aux règles régissant l'organisation du travail statutaire en vigueur au sein de la Régie autonome des transports parisiens, sauf dans les cas où les dispositions de la convention collective seraient plus favorables aux salariés que ces mêmes règles ».

Objet :

L'amendement vise à clarifier une ambiguïté du projet de loi.

La rédaction actuelle semble étendre les conditions de la convention collective urbaine aux agents de la RATP, alors même que le statut de ces agents et de cette entreprise n'a pas été modifié et que l'article L. 3316-3 indique que seuls des compléments dans la limite du statut particulier peuvent être apportés par la convention collective.

Par ailleurs, au sein de la RATP, le statut n'est pas appliqué en fonction des lignes exploitées mais bien en fonction de l'embauche dans l'entreprise. Ce statut est donc attaché aux salariés sous contrat RATP quelle que soit leur affectation. Par conséquent, si la RATP emporte un marché de Bus, elle doit juridiquement appliquer le statut pour ses salariés.

L'organisation des lignes est un sujet distinct qui devra se traiter en tenant compte de l'organisation du travail de la RATP tant qu'il existe. Si le gouvernement veut supprimer le statut des agents de la RATP il y a lieu de l'exprimer clairement et d'engager le processus légal nécessaire au risque d'une confrontation sociale évidente.

Cet amendement permet d'articuler les sources de droit en ne permettant l'application des dispositions de la convention collective aux agents RATP que pour les dessertes concernées, sur les sujets que les règles statutaires ne traitent pas ou quand il y a superposition de règles, uniquement dans un sens favorable aux salariés.

41– Négociation d'un droit de retour pour les salariés de la RATP en cas de transfert de leur contrat de travail

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 39

- Après le 27^{ème} alinéa, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-9-1 – En cas de transfert de leur contrat de travail à un nouvel employeur, les salariés issus de la Régie autonome des transports parisiens bénéficient d'un délai de réflexion suffisant durant lequel leur est ouvert un droit de retour dans un emploi équivalent au sein de leur employeur initial, sans mise en cause de leur statut d'emploi ni de leurs droits d'origine. Les conditions d'application de ce droit de retour sont précisées par un accord collectif étendu ou à défaut par un décret dans les vingt-quatre mois suivant la promulgation de la présente loi ».

- Au 33^{ème} alinéa, insérer la référence « L. 3111-16-9-1 » après la référence « L. 3111-16-7 »

Objet :

Une notion de droit de retour est primordiale pour établir un minimum de confiance des salariés dans un système où ils pourront se voir contraints de changer d'employeur. Les conditions de ce droit pourraient être recherchées par la voie de la négociation afin de fixer les éléments de garantie nécessaires à l'acceptation de ces évolutions pour les agents de la RATP et éviter ainsi une explosion sociale. Dans le cadre de la réforme ferroviaire, de tels moyens ont été recherchés lors des débats parlementaires en vue de cette acceptabilité. Il pourrait en aller de même pour l'ouverture à la concurrence des transports urbains d'Ile-de-France, car l'écoute des préoccupations sociales ne saurait s'exercer différemment en fonction des circonstances ou des opportunités.

Cette disposition devrait s'appliquer de façon non discriminatoire aux agents au statut comme aux contractuels.

42 – Recours à la mobilité volontaire sécurisée visant à favoriser l'engagement des salariés au sein de nouveaux opérateurs lors de l'ouverture à la concurrence du service public ferroviaire

AMENDEMENT

Présenté par...

Article additionnel après l'article 39

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Après le dernier alinéa de l'article L.2121-23 du code des transports est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Un accord de branche étendu ou à défaut un accord du groupe public ferroviaire unifié précise les conditions dans lesquelles les articles L.1222-12 et suivants du code du travail relatifs à la mobilité volontaire sécurisée s'appliquent à l'appel prioritaire au volontariat des salariés prévu au présent article ».

Objet :

Cet amendement vise à faire compléter par des dispositions conventionnelles le dispositif mis en place pour favoriser la priorité à la mobilité volontaire des salariés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs (TER notamment).

Une négociation collective expressément prévue par la loi permettra de fixer les conditions dans lesquelles ce dispositif, prévu par le code du travail pour faciliter et inciter les salariés à des parcours professionnels inter-entreprises,

pourra s'appliquer dans le cadre d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public.

Une telle disposition doit permettre de favoriser la confiance des salariés et par conséquent leur engagement dans le dispositif de volontariat qui leur a été ouvert par la loi du 27 juin 2018.

Il s'agit donc de consolider le dispositif de transfert des salariés que le délai de six mois laissé à la négociation collective sur ce sujet n'a pas permis de traiter. L'attractivité du volontariat s'en trouvera renforcée.

La réussite du volontariat dans le cadre des changements d'attributaire est un facteur facilitateur de l'engagement des salariés dans ces évolutions, et par là même le moyen d'éviter des blocages. C'est donc une condition directe de la continuité du service public lors des changements d'attributaire.

42 bis - Sécurisation de la portabilité des droits des salariés en cas de changement d'opérateur concomitant à un changement de mode d'exploitation ferroviaire en Ile-de-France

AMENDEMENT

Présenté par...

Article additionnel après l'article 39

Après l'article 39, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article L. 2121-20 du code des transports est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les mêmes dispositions s'appliquent lorsque survient en Ile-de-France un changement d'attributaire d'un contrat de service public ou la mise en œuvre d'un nouveau contrat de service public se substituant à un service de transport ferroviaire de voyageurs existant, en raison d'un changement d'exploitation de type tramway express ou tram-train ».

Objet :

L'amendement vise à sécuriser la continuité des droits des salariés qui pourraient être transférés à un nouvel attributaire d'un contrat de service public dans le cas particulier d'une substitution d'un mode d'exploitation de type « tramway express » à certaines dessertes ferroviaires (notamment RER) en Ile-de-France.

C'est par exemple la situation posée par le projet de TRAM T12 Express qui a la particularité d'utiliser (sans la déclasser) l'infrastructure ferroviaire du RER C : phase 1 Epinay/Orge – Massy Palaiseau et phase 2 (2023) Massy Palaiseau – Versailles Chantiers.

En l'absence de telles dispositions, cette attribution de marché dans le cadre d'un changement d'exploitation ferroviaire, pourrait se faire sans transfert des personnels ou s'accompagner d'un transfert de personnels sans portabilité des droits par le dispositif de « sac à dos social » prévu et avec un probable changement vers la CCN du transport urbain.

Par conséquent, les principes de protection du salarié dans son parcours au sein de la branche ferroviaire, tels qu'ils ont été posés par la loi Nouveau Pacte ferroviaire pour tous les autres cas de changements d'opérateurs, risquent de ne pas s'appliquer dans ce cas particulier. Cette situation est notamment très problématique pour les agents au sol (commerciaux / exploitation).

43 – Sécurisation de la portabilité des droits des salariés en cas de sous-traitance ou de changement juridique affectant le cessionnaire dans les contrats de service public ferroviaire

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 43 bis

Rédiger ainsi l'article 43 bis :

« Après le troisième alinéa de l'article L. 2121-20 du code des transports sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Le présent article s'applique également aux salariés dont les contrats de travail sont transférés, dans les conditions d'application de l'article L.1224-1 du code du travail, entre l'attributaire du contrat de service public et une autre entreprise, ainsi qu'aux salariés dont les contrats de travail sont transférés dans le cadre de toute opération d'externalisation d'activité de l'attributaire du contrat de service public, dans des conditions ne correspondant pas à l'application de l'article L.1224-1 du code du travail.

« Dans ces deux cas, il est également fait application des dispositions du premier alinéa de l'article L.2102-22 du code des transports lorsque l'entreprise employant les salariés transférés n'applique pas la convention collective mentionnée à l'article L.2162-1 du même code ».

Objet :

L'amendement vise à sécuriser la continuité des droits des salariés transférés à un nouvel attributaire d'un contrat de service public notamment en cas de sous-traitance mise en place pour la réalisation de l'activité transférée et de transfert ultérieur des contrats de travail vers ce ou ces sous-traitants (que ceux-ci soient des entreprises filiales ou des entreprises tierces). La disposition s'appliquerait aussi en cas d'autres changements affectant la nature juridique du cessionnaire.

Il s'agit de garantir l'application pleine et entière des garanties données par la loi aux salariés transférés en prévenant des montages susceptibles de contourner les dispositions prévues.

Le non-traitement de cette question a constitué un point de blocage dans le cadre de la négociation de l'accord de branche sur les transferts de personnel prévu à l'article L.2121-23 du code des transports.

A l'inverse le confortement des garanties des salariés est propice à instaurer un climat de confiance et à éviter les réticences voire les blocages lors des transferts d'activité et des contrats de travail nécessaires à leur réalisation. C'est donc une condition directe de la continuité du service public lors des changements d'attributaire.

43 bis – Caractère obligatoire de la fixation par voie réglementaire de minima en matière d'indemnisation des déplacements dans le secteur du transport routier

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 42

Au 6^{ème} alinéa supprimer le mot « peut » et remplacer le mot « fixer » par le mot « fixe ».

Objet :

Il s'agit de s'assurer d'une transcription réglementaire obligatoire et non pas facultative des minima en matière d'indemnisation des frais de déplacement dans le secteur professionnel. En cas d'accord collectif cette transcription réglementaire obligatoire tient compte des dispositions de l'accord.

44 – Disposition d’habilitation visant à favoriser les conditions de la négociation collective dans les secteurs des transports en forte mutation

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 43

Au 1^{er} alinéa, insérer après les mots « branche ferroviaire » les mots « ainsi que dans les secteurs du transport urbain », et remplacer les mots « 31 décembre 2019 » par les mots « 30 juin 2021 »

Objet :

Cet amendement vise à reconduire pour une durée suffisante une disposition d’habilitation mise en œuvre dans le cadre de la loi Nouveau Pacte ferroviaire qui avait malheureusement été réduite à une durée de 6 mois.

Compte tenu des fortes mutations pour les secteurs des transports concernés, il s’agit d’étendre également cette disposition au secteur des transports urbains.

Dans ces secteurs, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire et le présent projet de loi prévoient de nombreuses négociations collectives sur divers périmètres et dans des délais contraints, parfois avec des dispositifs expérimentaux.

Afin de maximiser les chances de réussite de la négociation collective sur ces sujets complexes, le Gouvernement disposerait ainsi d’un outil utile. La contrainte de délai fixée par la loi a été à l’origine de l’échec récent de la négociation de la branche ferroviaire sur les transferts de personnel. Un allongement du délai légal par intervention d’une telle ordonnance aurait pu faciliter une issue positive. En ce qui concerne la seule branche ferroviaire, le

délai du 31 décembre 2019 reste trop court compte tenu de l'importance des dispositions restant à négocier.

45– Renforcement de la transparence économique dans le suivi de l'exécution des contrats de performance

AMENDEMENT

Présenté par...

Article additionnel après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article L. 2102-5 du code des transports est ainsi complété :

Après la première phrase du second paragraphe est insérée une phrase ainsi rédigée « *La SNCF rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat-cadre mentionné au premier alinéa du présent article. Ce compte-rendu prend la forme d'un chapitre spécifique où sont mesurés et analysés les écarts par rapport aux objectifs annuels de trajectoire économique et financière fixés par ledit contrat ».*

Objet :

Le Nouveau pacte ferroviaire a l'ambition de poser de nouvelles bases pour l'avenir du secteur ferroviaire et son évolution en modifiant à la fois les paramètres de l'équation économique, le niveau et la destination des contributions publiques ainsi que le cadre juridique de l'opérateur historique et de son environnement économique. La présente loi apporte une dimension programmatique dans laquelle le ferroviaire a une large part.

L'efficacité de ce nouveau pacte et de cette programmation doit pouvoir être régulièrement mesurée à la fois par les citoyens, leurs représentants et les autorités organisatrices des mobilités.

Les dispositions actuelles sur l'obligation pour la SNCF de « rendre compte de la mise en œuvre » du contrat de performance dans son rapport d'activité sont insuffisamment précises : elles méritent d'être renforcées pour répondre convenablement à cette attente.

Dans une telle perspective, cet amendement vise à améliorer la transparence en précisant les modalités de suivi du contrat de performance du groupe public ferroviaire, par la présentation de données économiques annuelles précises. Il s'agit ainsi d'alimenter le débat public sur le développement du système ferroviaire national, afin de prévenir de nouvelles dérives, alors même que l'observation d'autres pays européens démontrent qu'elles peuvent se produire y compris dans des modèles réformés.

A titre d'exemple, on notera que malgré la disposition légale existante, le rapport financier SNCF 2018 ne fait figurer aucun chapitre sur le suivi du contrat de performance. Par ailleurs, si l'on peut y retrouver par analyse certains indicateurs financiers du contrat, n'y figure pas non plus une liste exhaustive des indicateurs retenus dans le cadre de ce contrat. Or, parmi ces indicateurs on trouve de nombreux éléments qui pour être extra-financiers méritent de la transparence : nombre d'événements de sécurité remarquable, nombre d'événements sûreté majeurs, qualité des sillons, satisfaction des voyageurs, régularité des circulations, nombre de logements créés sur le foncier SNCF... Certains éléments peuvent être retrouvés dans le rapport sur l'engagement sociétal de l'entreprise (ou RSE) mais ce document ne reprend pas davantage les indicateurs de référence ni l'écart à l'objectif. Le dispositif proposé par cet amendement est donc loin d'être superflu.

Au-delà des indicateurs du contrat de performance qui permettent un pilotage de ces contrats entre les parties signataires, l'amendement prévoit que soient analysés et expliqués, dans ce rapport d'activité produit et rendu public chaque année par la SNCF, les écarts constatés sur des enjeux majeurs de la politique ferroviaire tels que la trajectoire de désendettement, la programmation et la réalisation des différents types d'investissements (renouvellement du réseau, modernisation et mise en conformité...), l'atteinte des résultats économiques attendus, l'amélioration de la qualité de service...

45 bis– Renforcement de la transparence économique dans le suivi de l'exécution des contrats de performance et lien avec la responsabilité sociale d'entreprise

AMENDEMENT

Présenté par...

Article additionnel après l'article 44

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article L. 2102-5 du code des transports est ainsi modifié :

La première phrase du second paragraphe est remplacée par une phrase ainsi rédigée « *La SNCF rend compte chaque année, dans son rapport d'engagement sociétal d'entreprise, de la mise en œuvre du contrat-cadre mentionné au premier alinéa du présent article, notamment en y faisant figurer un suivi annuel des indicateurs prévus dans ledit contrat* ».

Objet :

Cet amendement vise à déplacer l'obligation de compte-rendu annuel des contrats de performance de la SNCF de son rapport d'activité (disposition en vigueur) vers son rapport d'engagement sociétal d'entreprise (disposition proposée).

Le Nouveau pacte ferroviaire a l'ambition de poser de nouvelles bases pour l'avenir du secteur ferroviaire et son évolution en modifiant à la fois les paramètres de l'équation économique, le niveau et la destination des contributions publiques ainsi que le cadre juridique de l'opérateur historique et

de son environnement économique. La présente loi apporte une dimension programmatique dans laquelle le ferroviaire a une large part.

L'efficience de ce nouveau pacte et de cette programmation, qui ont une forte dimension sociétale, doit pouvoir être régulièrement mesurée à la fois par les citoyens, leurs représentants et les autorités organisatrices des mobilités.

Par ailleurs conformément aux dispositions de la loi PACTE, la SNCF, société nationale à capitaux publics, aura toutes les caractéristiques d'une entreprise à objet social étendu.

Dans ce contexte, les dispositions actuelles sur l'obligation pour la SNCF de « rendre compte de la mise en œuvre » du contrat de performance dans son rapport d'activité sont insuffisamment précises : elles méritent d'être renforcées et réorientées vers un objectif de responsabilité sociale d'entreprise pour répondre convenablement à cette attente.

A titre d'exemple, on notera que malgré la disposition légale existante, le rapport financier SNCF 2018 ne fait figurer aucun chapitre sur le suivi du contrat de performance. Par ailleurs, si l'on peut y retrouver par analyse certains indicateurs financiers du contrat, n'y figure pas non plus une liste exhaustive des indicateurs retenus dans le cadre de ce contrat. Or, parmi ces indicateurs on trouve de nombreux éléments qui pour être extra-financiers méritent de la transparence : nombre d'événements de sécurité remarquable, nombre d'événements sûreté majeurs, qualité des sillons, satisfaction des voyageurs, régularité des circulations, nombre de logements créés sur le foncier SNCF...

Certains éléments peuvent en revanche être d'ores et déjà retrouvés dans le rapport sur l'engagement sociétal de l'entreprise (rapport ESE 2018). Le dispositif proposé par cet amendement vise à officialiser cette pratique et à la clarifier en utilisant ce rapport plutôt que le rapport financier. Cette officialisation permettrait de renforcer la cohérence entre la stratégie sociétale de la SNCF et sa stratégie économique, en cohérence avec le rôle éminemment social du groupe SNCF.

46– Rétablissement du délai de prévenance de 48h applicable aux déclarations individuelles d'intention de faire grève dans les transports publics

AMENDEMENT

Présenté par...

Article 44 bis

Supprimer cet article.

Objet :

Le projet de loi prévoit de porter le délai de prévenance applicable aux déclarations individuelles de grève pour les personnels nécessaires à la continuité du service de 48h à 72h sans pour autant modifier le délai de rétractation fixé à 24h. Il s'agit d'une mesure inefficace pour l'amélioration du service et inopportune, voire risquée compte tenu de sa sensibilité sociale. Elle n'était d'ailleurs pas souhaitée par le Gouvernement.

Pour mémoire, le cadre de prévisibilité des conflits a été mis en place dans les entreprises publiques de transport pour appliquer la loi du 21 août 2007 relative au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ainsi que la loi du 19 mars 2012 relative à l'organisation du service et à l'information des passagers.

A la SNCF, par exemple, ce cadre a été fixé dans un protocole d'accord (RH 0826 « amélioration du dialogue social et prévention des conflits à la SNCF ») qui a notamment rendu obligatoire la DCI (Demande de Concertation Immédiate) qui était facultative à l'origine. Les autres entreprises de transport ont connu une évolution similaire

1) En amont l'entreprise bénéficie ainsi des outils de prévisibilité suivants :

- Intervenant au plus tard 14 jours avant la cessation de travail, l'alerte sociale (DCI) doit obligatoirement comporter les motifs d'un éventuel préavis de grève.
- Le préavis de grève doit être déposé 5 jours francs avant la cessation de travail.
- Enfin, dans le cadre d'un plan de prévisibilité d'entreprise qui définit les catégories d'agents indispensables à l'exécution du plan de transport à l'exécution du plan de transport, ces derniers doivent déclarer au plus tard 48 heures à l'avance, conformément à la loi, leur intention de participer à la grève en déposant une DII (Déclaration Individuelle d'Intention). A noter que l'agent qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce finalement à y participer doit en informer la Direction au plus tard 24h avant l'heure prévue de sa participation à la grève. Cela permet alors à la Direction de le réaffecter sur un service.

La déclaration d'intention dans le délai de 48h est donc loin d'être l'alpha et l'oméga des outils de prévisibilité. L'entreprise dispose en réalité d'une longue période d'anticipation pour préparer son service et respecter l'obligation imposée par la loi d'informer les voyageurs 24 heures à l'avance et permettre l'organisation du service.

Par ailleurs, l'entreprise organise ensuite son service en utilisant tout un panel de moyens qui lui donne une grande flexibilité sur cette organisation :

- Elle le prépare en fonction de scénarios de niveaux de service préétablis S0, S1... jusqu'à S9 en fonction des prévisions sur la probabilité et l'ampleur du mouvement social.
- L'entreprise peut anticiper à ce stade et placer certains agents en « service facultatif », ce qui lui permet de ne pas déterminer à l'avance le roulement de l'agent et l'adapter en fonction des circonstances.
- Elle peut aussi recourir à du personnel supplémentaire habilité (notamment personnel d'encadrement) pour préparer son service dans cette période.
- L'entreprise a également la possibilité de transférer la charge de travail à assurer sur une entité qui n'est pas concernée par le préavis dans le cas d'un ou plusieurs préavis locaux.

- Enfin la loi permet à l'entreprise de réaffecter les agents disponibles en fonction des besoins qu'elle a identifiés. Ceux-ci peuvent alors être réaffecté sur un emploi, un poste ou un service différent de celui prévu initialement ou bien encore sur une mission particulière qui soit conforme à leurs compétences.

Il faut aussi rappeler qu'un accord de la branche ferroviaire comme l'accord d'entreprise SNCF sur le temps de travail (renégociés en 2016) prévoient qu'en cas de situation perturbée prévisible dont la grève (art. 1222-2 du code des transports) le service des agents non grévistes peut être très adaptable :

- Le roulement d'un agent roulant (succession des journées de service et de repos) peut être modifié jusqu'à 24h avant ;
- La commande d'un agent roulant (horaires de début et de fin du service) peut être modifié jusqu'à une heure avant.

Pour les personnels roulants, l'Art 6.3 bis de l'accord d'entreprise SNCF du 14 juin 2016 prévoit que tous les agents non grévistes soient placés en service facultatif ce qui rend l'agent disponible à la fin du repos journalier réglementaire et non à l'issue du repos initialement prévu à son roulement de service.

Pour les personnels sédentaires, l'Art 24.2bis de l'accord d'entreprise SNCF prévoit que le tableau de roulement et le programme semestriel des agents puissent être modifiés.

En conclusion, on notera que les plates-formes en charge de la conception et de l'adaptation du plan de transport qui ont notamment pour mission de construire les roulements opérationnels d'utilisation du matériel roulant ainsi que du personnel sont conçues pour évaluer 48H avant le début de la grève le niveau et la consistance du plan de transport qu'elles sont en capacité de mettre en œuvre dans les 24 heures suivantes.

Elles sont ainsi capables de satisfaire également à l'obligation légale d'information des voyageurs 24h avant le début du conflit.

Le délai de 48h de prévenance est ainsi largement suffisant pour l'organisation des roulements en fonction du niveau de service visé (et possible). Les outils organisationnels sont prévus en conséquence.

Le cadre collectif de l'organisation du travail a également été négocié en fonction de ces règles pour permettre à l'entreprise une grande adaptabilité et réactivité. L'entreprise dispose de ces nombreux moyens qui lui permettent sans difficulté de mettre en œuvre en 48h le meilleur niveau de service possible en fonction des salariés présents.

Il serait donc sage de revenir sur cette solution à la fois inutile et dangereuse, car cet allongement du délai de prévenance mettrait en cause un compromis social fragile sur au moins 2 plans :

- Si le délai légal de 72 heures devenait définitif, les organisations syndicales pourraient demander une révision des règles d'adaptation du roulement et de la commande dans le cadre des accords collectifs de branche et d'entreprise (allongement des délais de 24h et d'1h pour modifier la commande des agents).
- Une telle évolution pourrait aussi conduire à mettre en cause l'application de ces règles de prévisibilité sur tous les services commerciaux (hors service public) qui seront de surcroît en situation concurrentielle au 1er janvier 2020 (services TGV pour la SNCF notamment).

47 – Renforcement de la transparence due aux autorités organisatrices de mobilités préalablement aux fermetures ou modifications substantielles de conditions d'exploitation des lignes ferroviaires du quotidien

AMENDEMENT

Présenté par...

Article additionnel après l'article 49

L'article L. 2111-2 du code des transports est ainsi modifié :

« 1° Dans le premier paragraphe, les mots « *informent les régions de tout projet* » sont remplacés par les mots « *consultent les autorités organisatrices de mobilités de tout projet* ».

« 2° Après le premier paragraphe, sont insérées les dispositions suivantes :

« *Cette consultation préalable est notamment requise en cas de fermeture d'une section de ligne à la circulation publique pour une durée supérieure à trois mois. Après consultation des régions et des parties prenantes, la décision de fermeture à la circulation publique ou de modification substantielle des conditions de circulation sur une section de ligne est prise par délibération du conseil d'administration ou du conseil de surveillance de SNCF Réseau* ».

Objet :

Aujourd'hui, la fermeture administrative d'une ligne ou d'une section de ligne, qui acte définitivement sa sortie du réseau ferré national, est régie par l'article 22 du décret 97-444 modifié. Ces dispositions réglementaires prévoient une procédure très formalisée validée par le conseil d'administration de SNCF

Réseau après consultation des parties intéressées (régions et entreprises ferroviaires).

Cependant, cette procédure ne vaut que pour la fermeture administrative qui intervient couramment de nombreuses années après la fin des circulations effectives sur la ligne, après des dégradations successives des conditions d'exploitation et d'entretien et à un stade où la réversibilité de la situation est souvent devenue impossible.

La fermeture aux circulations ou la mise en œuvre de modifications substantielles des conditions d'exploitation (ralentissements notamment) fait l'objet d'une simple information des régions. Même la fermeture à la circulation publique n'est pas tracée au niveau des instances de gouvernance de SNCF Réseau, hormis la décision générale d'approbation annuelle du document de référence du réseau ferré national qui comporte entre autres nombreuses informations la liste des lignes « ouvertes à la circulation publique ».

Il est donc indispensable de renforcer le contrôle des parties prenantes, notamment des régions, en transformant l'information en une véritable consultation tout en prévoyant une gouvernance partagée des décisions de fermeture à l'exploitation ferroviaire avec les autorités organisatrices au moment où la décision est réellement prise.

Dans un contexte de mise en cause de la pérennité de certaines lignes de desserte fine des territoires, un renforcement de la transparence sur ce type de décision susceptible d'affecter les trains du quotidien est particulièrement nécessaire.

48 – Déclinaison précise de la programmation annexée à la LOM dans le rapport stratégique d'orientation et les contrats de performance

AMENDEMENT

Présenté par...

RAPPORT ANNEXE

Après le deuxième alinéa, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans l'année suivant la promulgation de la présente loi, les contrats prévus aux articles L. 2102-5, L. 2111-10 et L. 2141-3 sont actualisés pour tenir compte notamment de cette programmation. Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le rapport stratégique d'orientation visé à l'article L. 2100-3 du code des transports est amendé pour préciser les conditions techniques et financières de réalisation des investissements ferroviaires jusqu'en 2026, notamment les contributions publiques correspondantes ».

Objet :

Le Rapport annexé à la loi d'orientation vise à définir « de manière opérationnelle » la stratégie posée dans la loi. Cependant, son niveau de précision est variable en fonction de la nature des investissements.

Pour le système ferroviaire, la programmation inscrite dans la loi d'orientation des mobilités a des incidences directes sur les contrats de performance qui sont censés « garantir la cohérence des objectifs et des moyens assignés au groupe public ferroviaire ». Pour devenir effective cette programmation doit donc être rapidement détaillée et déclinée dans le rapport stratégique d'orientation qui définit, dans ses différents éléments et dans une perspective décennale, la politique ferroviaire nationale, puis dans les contrats de performance qui fixent les objectifs et les moyens correspondant à cette politique.

Il s'agit de passer de la stratégie des mobilités, à des programmations sectorielles concrètes, puis à un engagement de réalisation selon des modalités contractualisées.