

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 décembre 2015

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS - (N° 3109)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD94

présenté par
M. Savary, rapporteur

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

Après le troisième alinéa de l'article L. 2101-2 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont considérées comme constituant une entreprise unique pour l'application des articles L. 4511-1 et L. 8241-2 du code du travail pour ce qui concerne les agents du service interne de sécurité défini à l'article L. 2251-1 du code des transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Une gestion efficace du système ferroviaire et la réactivité des services qui concourent à son bon fonctionnement permettent de garantir un niveau optimal de sûreté pour le public.

La sûreté ferroviaire repose sur des interactions quotidiennes entre des personnels qui dépendaient historiquement de la Société Nationale des Chemins de Fer français et qui sont, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, répartis entre les trois EPIC du groupe public ferroviaire.

Il en va notamment ainsi des interventions du service interne de sécurité de la SNCF au sein de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, que ce soit pour des prestations de sûreté préventives (tournées, pose de caméras, sécurisation d'une zone) ou pour des interventions inopinées suite à la commission d'infractions pénales ; c'est également le cas des prêts de personnels entre EPIC, qui sont notamment nécessaires à la gestion des situations de crise (agents d'information en gare, contrôleurs, conducteurs).

Les règles de co-activité et le formalisme requis pour les mises à disposition de personnels entre entreprises distinctes impliqueraient de différer de plusieurs jours, voire de plusieurs semaines, l'intervention des personnels concernés, qui est pourtant requise sans délai au regard des impératifs de sûreté dans les gares et les trains.

La présente proposition d'amendement permet de conserver un fonctionnement efficace au sein du groupe public ferroviaire, dans la continuité de pratiques depuis longtemps éprouvées ; elle s'inscrit dans le respect des objectifs de la loi du 4 août 2014 qui visent notamment à éviter « le risque de perte d'un certain nombre de synergies commerciales, opérationnelles et de savoir-faire des personnels », ainsi que « de sérieuses lourdeurs dans le fonctionnement opérationnel du système ».