

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 182

présenté par

Mme Duby-Muller, M. Saddier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Ramadier, M. Le Fur, M. Thiériot, M. Cordier, M. Cinieri, M. Brun, M. Bony, M. Abad, M. Pierre-Henri Dumont, M. Schellenberger, M. Lurton, M. Ciotti, M. Cattin, M. Door, M. Bazin, M. de la Verpillière, M. Hetzel, M. Sermier, M. Straumann, M. de Ganay et M. Vialay

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la congestion automobile dans les zones frontalières franco-suisse, notamment celle provoquée par la limitation du télétravail pour les travailleurs frontaliers résultant du 1 de l'article 13 du règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi d'orientation des mobilités néglige un aspect pourtant important dans la réduction de la congestion du trafic automobile : le développement du télétravail.

Le télétravail est une organisation de travail qui est actuellement en pleine expansion. Il est défini par le code du travail comme une organisation du travail dans laquelle un travail est effectué hors des locaux de l'employeur, mais aurait pu y être effectué, de façon régulière et volontaire dans le cadre d'un contrat de travail grâce aux technologies de l'information et de la communication. Le télétravailleur n'a pas de statut particulier, il s'agit uniquement d'un mode d'organisation du travail. Ce système permet souvent aux salariés d'être plus efficaces : moins de stress, mais surtout aucune perte de temps dans les trajets domicile – lieu de travail, et donc une rationalisation des trajets sur les horaires d'engorgement routier. A terme, donc, une plus faible empreinte carbone, et des résultats pour l'entreprise identiques sinon meilleurs.

Cet amendement soulève une incohérence dans la volonté du Gouvernement de décongestionner les routes, affichée dans le titre de ce chapitre III, car la législation européenne empêche à une partie des Français travaillant en Suisse de pratiquer le télétravail.

Dans le Genevois, les bouchons font partie du quotidien des frontaliers. Le canton de Genève enregistre chaque jour quelques 600 000 mouvements à ses frontières, dont la majorité concerne les travailleurs transfrontaliers. En 2015, Genève a été sacrée capitale suisse du bouchon routier. Le nombre de permis de travail transfrontaliers – plus de 100 000 actuellement – a doublé en 10 ans, entraînant une augmentation très importante des déplacements domicile-travail et une saturation du réseau routier local aux heures de pointes. Aujourd’hui, le bassin franco-genevois souffre d’un fort déficit d’infrastructures et d’offres en matière de transport en commun transfrontalier : moins de 16 % des personnes qui effectuent les 550 000 déplacements quotidiens enregistrés à la frontière du canton de Genève utilisent les transports en commun. Nous sommes mobilisés au niveau local pour améliorer la situation, notamment avec le projet Léman Express qui reliera Genève et Annemasse. Mais ces projets ne peuvent avancer sans les coupler avec des choix nouveaux d’organisation de travail pour les frontaliers.

En effet, la volonté politique exprimée au sein du Grand Genève est très claire : le développement du télétravail est une solution à l’engorgement des routes mise en avant par les élus français et suisses.

Or depuis 2015, les employés frontaliers en télétravail sont considérablement handicapés par le Règlement (CE) n°883/2004 - Article 13 §1, fruit d’un accord entre la Suisse et l’Union européenne, mis en œuvre depuis 2012 mais dont la portée n’a été révélée que depuis juin 2014. C’était une autre conséquence du passage « forcé » à la CMU pour les frontaliers.

Ce règlement prévoit que la personne qui réside en France et qui exerce une activité salariée en Suisse est soumise à la législation française, pays de résidence, si elle exerce une partie substantielle (+25 %) de son activité en France. L’employeur suisse est donc tenu de verser les cotisations sociales afférentes à la législation française, en appliquant le taux français, largement supérieur. **La situation très concrète se pose pour les frontaliers qui souhaitent pratiquer le télétravail, et qui se voient donc empêcher de le faire plus d’un jour par semaine, puis que le temps passé à leur domicile est comptabilisé comme du temps de travail à l’étranger.**

En clair, une entreprise genevoise employant un frontalier devrait s’acquitter auprès de l’URSSAF de l’ensemble des charges sociales pour cet employé si celui-ci travaille plus d’un jour et demi par semaine depuis chez lui. Considérant l’écart dans les taux de cotisation entre la France et la Suisse, on imagine facilement que les employeurs suisses ne sont pas intéressés. Un surcoût et des complications administratives qui sont tombés sur le dos de certaines sociétés suisses et que les autres veulent éviter, en arrivant aujourd’hui au point que des Français frontaliers sont discriminés sur le marché du travail suisse.