

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 1969

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme DUBY-MULLER, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Poudroux, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, M. Thiériot, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 44 BIS, insérer l'article suivant:**

Le chapitre II du titre II du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Avant l'article L. 1222-2, il est inséré une sous-section 1 ainsi rédigée :

« Sous-section 1

« L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic, hors heures de pointe » ;

2° Après l'article L. 1222-7, sont insérés une sous-section 2 et un article L. 1222-7-1 ainsi rédigés :

« Sous-section 2

« L'organisation de la continuité du service public en cas de perturbation prévisible du trafic, en heures de pointe ».

« *Art. L. 1222-7-1.* – Par dérogation aux articles L. 1222-2 à L. 1222-7, un service normal sur l'ensemble du réseau est garanti, entre 7h00 et 9h00 et entre 17h00 et 19h00, pour permettre la liberté d'aller et venir, la liberté d'accès aux services publics, la liberté du travail, la liberté du commerce et de l'industrie et l'organisation des transports scolaires.

« Ce service garanti correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il garantit également l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. » ;

3° Après l'article L. 1222-11, il est inséré un article L. 1222-11-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1222-11-1.* – En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du service garanti prévu à l'article L. 1222-7-1, l'autorité organisatrice de mobilité impose à l'entreprise de transports, quand celle-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de la mobilité.

« L'autorité organisatrice de la mobilité détermine par convention, avec l'entreprise de transports, les modalités pratiques de ce remboursement selon les catégories d'usagers. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le code des transports contient un chapitre consacré à « La continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic ». Ce chapitre concerne les « services publics de transport terrestre régulier de personnes à vocation non touristique, hors transport fluvial. » (article L. 1222-1 du code des transports).

Ces dispositions, introduites dans le code des transports par la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, permet à l'autorité organisatrice d'imposer un niveau minimal de service (article L. 1222-3) pris en compte dans le cadre d'un plan de transport (article L. 1222-4) et donnent le droit aux usagers d'être remboursés de leur titre dès lors que la continuité du transport n'a pu être assurée.

Ainsi, en cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre du plan de transports adapté ou du plan d'information des usagers prévus à l'article L. 1222-4 du code des transports, l'autorité organisatrice impose au transporteur, quand celui-ci est directement responsable du défaut d'exécution, un remboursement total des titres de transports aux usagers en fonction de la durée d'inexécution de ces plans. La charge de ce remboursement ne peut être supportée directement par l'autorité organisatrice de mobilité. L'autorité organisatrice détermine par convention avec le transporteur les modalités pratiques de ce remboursement. (article L. 1222-11)

Par ailleurs, l'utilisateur qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transport, a droit à la prolongation de la validité de cet

abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé, ou à l'échange ou au remboursement du titre de transport non utilisé ou de l'abonnement.

L'acte de remboursement est effectué par l'autorité ou l'entreprise qui lui a délivré l'abonnement ou le titre de transport. Lorsque des pénalités pour non-réalisation du plan de transport adapté sont par ailleurs prévues, l'autorité organisatrice peut décider de les affecter au financement du remboursement des usagers. (article L. 1222-12).

Toutefois ces dispositions n'assurent pas obligatoirement un service garanti à 100 %, notamment aux heures de pointe. C'est pourquoi, cet amendement, qui concilie le droit de grève avec, par ailleurs, le droit de chacun à se déplacer, notamment pour se rendre sur son lieu de travail, impose un service normal garanti aux heures de pointe.