

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 3380

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Thiériot, M. de Ganay, M. Viala, M. de la Verpillière, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Beauvais, Mme Dalloz, M. Reda, Mme Valentin, M. Menuel, M. Leclerc et M. Door

-----

**ARTICLE 39**

Substituer aux alinéas 5 à 39 les deux alinéas suivants :

« III. – La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3111-16-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 3111-16-1.* – Lorsque survient un changement d’attributaire d’un contrat de service public portant sur tout ou partie d’un service de transport public routier de voyageurs dans la région Île-de-France, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois des salariés affectés majoritairement au service transféré et concourant directement ou indirectement à la production du service transféré sont automatiquement transférés au nouvel employeur. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

La mise en concurrence des lignes de transport de voyageurs par autobus et autocar en Île-de-France prescrite par le règlement européen OSP de 2007 et la loi ORTF du 8 décembre 2009 implique, pour Île-de-France Mobilités, de faire évoluer ses relations contractuelles avec les opérateurs vers des contrats de service public attribués par voie concurrentielle.

Cette mise en concurrence recouvre donc un enjeu social important puisqu’elle nécessite de définir un dispositif permettant aux personnels des sociétés aujourd’hui exploitantes (plus de 30 000 salariés) de pouvoir intégrer sereinement les entreprises attributaires.

Le principe d’une automaticité du transfert des personnels concernés pour toute l’Île-de-France, et ce quelle que soit la convention collective applicable (urbain ou interurbain), est ainsi impératif car

il garantit la continuité du service et est protecteur des intérêts des salariés, des opérateurs et de l'autorité organisatrice.

Le présent amendement vise donc à élargir à l'ensemble des opérateurs la proposition initialement formulée par le Gouvernement pour les seuls personnels de l'EPIC RATP.

Cet élargissement fait consensus au sein des parties prenantes du secteur (UTP, FNTV,...), lesquelles rappellent que les personnels affectés aux lignes de bus de grande couronne seront concernés dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Par ailleurs, la nouvelle rédaction vise à préciser le périmètre des personnels concernés, en actant qu'il s'agit des salariés affectés majoritairement au service transféré et concourant directement et indirectement à la production du service. Ce périmètre recouvre ainsi les conducteurs de bus, les personnels chargés de la maintenance des bus, ceux chargés de la régulation opérationnelle, les agents d'humanisation,... Cette définition exclut en revanche les emplois portant sur des fonctions supports (paie, communication, achats,...) qui, par nature, correspondent à des organisations propres à chaque opérateur.