

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 septembre 2019

## ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 700

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, Mme Anthoine, M. Abad, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Door, M. Forissier, M. Leclerc, M. Lurton, M. Masson, M. Menuel, M. Straumann, M. Brun, M. Le Fur, M. Bazin et M. Vialay

-----

**ARTICLE 39**

I. – À la seconde phrase de l’alinéa 23, substituer aux mots :

« le cessionnaire »,

les mots :

« la Régie autonome des transports parisiens ».

II. – En conséquence, procéder à la même substitution au début de l’alinéa 24 et à l’alinéa 25.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à améliorer le projet de loi en proposant la correction d’une erreur aux multiples conséquences indésirables graves.

En effet, pour l’ouverture à la concurrence du réseau d’autobus RATP en 2025, imposée par l’Union Européenne, le projet de loi prévoit et encadre légitimement les conséquences d’un refus éventuel d’un salarié de la RATP d’être transféré en cas de changement d’opérateur. Mais en l’état, le texte prévoit que le cessionnaire assume la procédure et le coût de l’indemnité de licenciement du salarié de la RATP qui refuserait son transfert.

Cette disposition est sans précédent et totalement hétérodoxe en Europe dans le secteur du transport routier de voyageurs.

Ainsi, elle fragilise le projet de loi au plan juridique, précarise l'ouverture à la concurrence et menace directement la continuité du service public.

En premier lieu, elle comporte des risques juridiques sérieux en termes de respect de la Constitution puisqu'elle porte notamment atteinte à la liberté d'entreprendre, aux règles de libre concurrence et au principe d'égalité devant la loi.

De fait, elle revient à faire supporter par une entreprise le licenciement d'un salarié d'une autre entreprise, un salarié avec lequel elle n'a et n'aura jamais eu de contrat de travail puisque le salarié ne sera jamais transféré (il doit notifier son refus deux mois au plus tard avant le changement d'opérateur).

Ensuite, en cas de refus unilatéral du transfert par les salariés de la RATP, qui seront nécessairement tentés de profiter de l'effet d'aubaine prévu par le dispositif, elle expose potentiellement le nouvel exploitant à une triple peine sans faute de sa part puisqu'il se trouvera contraint à la fois de :

- Assumer le montant des indemnités de licenciement
- Engager des frais pour recruter et former en urgence des conducteurs dans un contexte du marché francilien du travail caractérisé par une pénurie de chauffeurs d'autobus et d'autocars.
- Acquitter des pénalités auprès d'IDFM pour des services non effectués en l'absence de conducteurs en nombre suffisant

Enfin, la rédaction actuelle fausserait la concurrence en la rendant déloyale, ce qui aurait des effets désincitatifs pour les opérateurs candidats aux appels d'offres. En effet, ils n'auront aucun moyen d'évaluer les coûts liés à ces refus alors que la RATP pourrait anticiper les coûts par sa connaissance de ses propres salariés.

Afin de corriger cette erreur juridique qui fragilise le projet de loi et dont les conséquences économiques et sociales sont préjudiciables pour l'ensemble des acteurs (voyageurs, salariés, AO, opérateurs), cet amendement propose donc de rendre le dispositif conforme au droit commun en prévoyant que le licenciement du salarié refusant son transfert soit effectué par son employeur, la RATP.