

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

8 décembre 2015

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS - (N° 3109)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° CD100

présenté par  
M. Savary, rapporteur

-----

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

Après l'article L. 2101-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2101-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L 2101-2-1. - Le prêt de main d'œuvre à but non lucratif entre la SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau est exercé dans les conditions suivantes, lorsqu'il est effectué afin de répondre à un besoin temporaire de main-d'œuvre supplémentaire, soit en cas de circonstance imprévue, accidentelle ou exceptionnelle, soit afin d'accompagner un salarié dans l'évolution de son parcours professionnel, notamment dans le cadre d'une restructuration, d'un retour à l'emploi après une longue période d'absence ou en cas d'inaptitude :

« 1° Par dérogation au cinquième alinéa de l'article L. 8241-2 du code du travail, une convention cadre passée entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités précise les conditions de mise en œuvre de ce prêt. Cette convention cadre définit notamment les cas de recours au prêt de main d'œuvre ainsi que les conditions dans lesquelles sont déterminés les salaires, charges sociales et frais professionnels qui seront facturés à l'établissement public utilisateur par l'établissement public prêteur ;

« 2° Le sixième alinéa du même article n'est pas applicable ;

« 3° Par dérogation aux douzième, treizième et quatorzième alinéas du même article, le comité central du groupe public ferroviaire est consulté préalablement à la conclusion de la convention cadre. Les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont informés de la conclusion de la convention cadre et sont tenus informés de sa mise en œuvre. »

**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 prêts de personnels entre EPIC, qui sont notamment nécessaires à la gestion des situations de crise (agents d'information en gare, contrôleurs, conducteurs).

Le formalisme requis pour les mises à disposition de personnels entre entreprises distinctes impliquerait 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 ».