

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 décembre 2024

DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE EN
MATIÈRE ÉCONOMIQUE, FINANCIÈRE, ENVIRONNEMENTALE, ÉNERGÉTIQUE, DE
TRANSPORT, DE SANTÉ ET DE CIRCULATION DES PERSONNES - (N° 631)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 109

présenté par

M. Dufau, M. Delautrette, M. Leseul, M. Barusseau, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Jourdan,
M. Roussel, Mme Allemand, M. Aviragnet, M. Baptiste, Mme Battistel, M. Baumel, Mme Bellay,
M. Benbrahim, M. Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, Mme Capdevielle, M. Christophle,
M. Courbon, M. David, M. Delaporte, Mme Diop, Mme Dombre Coste, M. Echaniz, M. Faure,
M. Garot, Mme Godard, M. Gokel, Mme Got, M. Emmanuel Grégoire, M. Guedj, M. Hablot,
Mme Hadizadeh, Mme Herouin-Léautey, Mme Céline Hervieu, M. Hollande, Mme Karamanli,
Mme Keloua Hachi, M. Lhardit, Mme Mercier, M. Naillet, M. Oberti, Mme Pantel, M. Pena,
Mme Pic, Mme Pirès Beaune, M. Potier, M. Pribetich, M. Proença, Mme Rossi, Mme Rouaux,
M. Aurélien Rousseau, Mme Runel, Mme Récalde, M. Saint-Pasteur, Mme Santiago,
M. Saulignac, M. Simion, M. Sother, Mme Thiébault-Martinez, Mme Thomin, M. Vallaud,
M. Vicot et M. William

ARTICLE 33

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à supprimer cet article pour alerter sur les dangers pour la sécurité ferroviaire et les droits des travailleurs du secteur que représente les changements proposés.

L'article L. 2221 7-1 du code des transports porte sur les conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels en charge de tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains (aiguilleur, agent de signalisation, chef de bord, etc.).

Aujourd'hui le décret n° 2017 527 du 12 avril 2017 précise que l'aptitude physique et psychologique des personnels ferroviaires est établie par des médecins ou psychologues agréés par le ministère chargé des transports après avoir réalisé une liste d'examen médicaux et

psychologiques prévus par la réglementation. Ces examens consistent notamment en un examen de médecine générale et un contrôle des fonctions sensorielles des agents (contrôle de la vision par exemple). A la suite de ces examens, les professionnels de santé agréés décident si le personnel remplit ou non les critères d'aptitude aux tâches essentielles de sécurité autres que la conduite, eux aussi, prévus au niveau réglementaire.

Une visite d'aptitude est systématiquement réalisée lors de la première affectation d'un personnel à une tâche essentielle de sécurité autre que la conduite. Au cours de leur carrière, les personnels doivent également effectuer des examens périodiques de contrôle de leur aptitude pour vérifier qu'ils répondent toujours aux critères exigés par la réglementation. Ces examens périodiques sont réalisés selon une périodicité variable en fonction de l'âge des agents. Ils ont au minimum lieu tous les 5 ans. La réglementation impose un examen périodique annuel pour les agents de plus de 62 ans.

L'article que nous souhaitons supprimer abroge les dispositions législatives devenues incompatibles avec le droit de l'Union européenne tel qu'il résulte de la révision de la STI OPE (règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE). La STI OPE prévoit, au niveau de l'Union européenne, une reconnaissance entre exploitants de l'aptitude des personnels exerçant des tâches critiques pour la sécurité, et donc une suppression de la fixation par décret des modalités de reconnaissance des documents d'aptitude délivrés à l'étranger.

Nous ne pouvons pas laisser aux exploitants ferroviaires le soin de déterminer quelles sont les tâches critiques de sécurité sans risquer de détériorer les conditions de sécurité, aujourd'hui établies par décret. De plus, une telle modification des règles pose un problème d'équité puisqu'un même métier pourrait faire l'objet de règles différentes si elles ne sont pas unifiées par le législateur.

Enfin, la réglementation européenne ne permet plus aux États qui le souhaitent de mettre en place un recours administratif, aussi il est prévu de le supprimer de la législation nationale. Pour mémoire, le recours administratif tel que prévu aujourd'hui par l'article L. 2221 7-1 est instruit par la commission ferroviaire d'aptitudes et le contentieux de ses décisions est confié au juge administratif. En parallèle, afin d'unifier le contentieux juridictionnel, le projet de loi en précise les modalités en indiquant que les décisions relatives à l'aptitude des personnels en charge de tâches critiques pour la sécurité autres que la conduite pourront être contestées devant le juge administratif.

Le recours auprès du tribunal administratif est beaucoup plus lourd qu'un recours interne tel que prévu actuellement dans la législation. Les délais sont plus longs, et un employé placé dans une situation d'inaptitude sécurité pourrait se trouver sans salaire pendant des mois en attendant l'issue du recours.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous demandons la suppression de cet article.