



## Maintien de la nature juridique d'EPIC pour les entités du GPF

### AMENDEMENT

*Présenté par...*

Article 1<sup>er</sup>

Rédiger ainsi l'alinéa n°2 :

« 1° Modifier les missions, l'organisation, la gouvernance et l'affectation des actifs aux entités qui composent le groupe public ferroviaire, sans remettre en cause leur caractère d'établissement public, ainsi que de déterminer les conséquences de ces modifications, notamment les conditions dans lesquelles les contrats de travail se poursuivent après leur intervention et les effets en résultant sur le droit social applicable ; »

Objet :

Cette nouvelle rédaction vise à permettre au Gouvernement d'améliorer la gouvernance du groupe public et de procéder à la réaffectation de certaines entités, telles que le gestionnaire de gares, au sein du groupe public ferroviaire, sans remettre en cause la nature juridique d'EPIC de SNCF, de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

En effet, une modification des statuts juridiques remettrait en cause un compromis juridique et social qui avait été difficilement trouvé lors de la précédente réforme ferroviaire de 2014. Cette solution « à la française » avait alors été jugée compatible avec les textes européens. A l'inverse, la détention du capital de SNCF Réseau transformé en société anonyme par une holding SNCF nécessitera de nouvelles garanties de séparation sous la forme de « murailles de Chine ». Une telle évolution pourrait être par ailleurs à l'origine de nouvelles complications organisationnelles sans aucun lien avec l'objectif d'amélioration du service public ferroviaire.

Outre le respect des équilibres généraux d'une réforme datant de moins de 4 ans, le maintien de la nature juridique d'EPIC pour les entités constituant le groupe public ferroviaire présente les avantages suivants :

- La restauration de la confiance afin d'apaiser les craintes d'une ouverture du groupe public à des capitaux privés concomitamment à l'ouverture à la concurrence ;
- Le maintien d'une forte capacité d'investissement de long terme pour SNCF Réseau alors que le besoin de renouvellement du Réseau n'a jamais été aussi fort et qu'une transformation en SA dégraderait immédiatement sa notation financière.
- Une circonscription du risque de contentieux pour distorsion de concurrence pour SNCF Mobilités est rendue possible par l'évolution de la jurisprudence européenne.

En ce qui concerne le maintien de la nature juridique d'EPIC pour SNCF Mobilités, il faut rappeler que la jurisprudence européenne est évolutive : la notion de « garantie implicite » de l'Etat a été reconnue par la CJUE en 2014 comme une « présomption simple », ce qui signifie qu'elle peut être contredite s'il est démontré que l'EPIC ne dispose pas en pratique de conditions plus favorables de marché que ses concurrents. Le 26 mai 2016 le tribunal de l'Union a encore atténué la notion de présomption en inversant la charge de la preuve : la réalité de l'avantage sélectif résultant de la nature juridique d'EPIC doit désormais être prouvée.

# Péréquation d'aménagement du territoire entre les segments du service TGV

## AMENDEMENT

*Présenté par :*

**Modification de l'article additionnel après l'article 1<sup>er</sup> tel que prévu par l'amendement « 1 bis » du gouvernement lié notamment aux redevances d'infrastructure**

Il est apporté les modifications suivantes à l'article L.2111-25 :

« L'article L. 2111-25 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé : « Le calcul des redevances d'infrastructure perçues par SNCF Réseau et liées à l'utilisation du réseau ferré national mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national, de la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des péages et de la valeur économique, pour l'attributaire du sillon, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. »

2° Il est inséré après le premier alinéa un alinéa ainsi rédigé :

« Les redevances tiennent compte des objectifs d'aménagement des territoires mentionnés à l'article L. 2100-1. A ce titre, leur niveau ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure par des segments de marché peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation de ces segments de marché, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête. En particulier, lorsque sur un réseau actuellement exploité avec des TGV, le trafic et les recettes sur certaines portions du réseau ne couvrent pas les coûts des péages, et que sur d'autres segments, les conditions de marché amènent les opérateurs

a réaliser des marges significatives, le péage devra être augmenté sur ces derniers segments et diminué sur les premiers, de façon à rendre l'ensemble des trafics économiquement viables pour un opérateur.

3° Lorsqu'un opérateur demandera à ouvrir un service, et que les dispositifs d'adaptation des péages prévus au 2° du présent article s'avèreront insuffisants pour assurer le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, l'Etat en tant qu'autorité organisatrice, ou une autre autorité organisatrice de mobilités, si la question ne relève que de son territoire, soumettront l'autorisation d'exploiter au demandeur à la condition qu'il exploite des portions de réseau relevant d'une logique d'aménagement du territoire, dans des proportions similaires à celles exercés par le ou les autres opérateurs, de façon à assurer à la fois une concurrence équitable, et le maintien et le développement de dessertes concourant à l'aménagement du territoire

4° L'Etat, ou une autre autorité organisatrice de mobilités, pourront faire mener des études socio-économiques indépendantes pour éclairer les décisions mentionnées au présent article. »

## Objet

L'ouverture à la concurrence de services ferroviaires non conventionnés sur le mode du libre accès (concurrence *sur* le marché), prévue essentiellement pour les liaisons à grande vitesse, fait peser un risque de déstabilisation et de réduction de l'offre de services TGV sur les territoires.

La mesure de la rentabilité relative des différentes liaisons ferroviaires est complexe par manque de données publiques. Toutefois, il est manifeste que cette rentabilité est extrêmement contrastée, particulièrement entre les liaisons principales entre métropoles d'une part (notamment entre Paris et les grandes métropoles régionales), et les liaisons desservant des villes moyennes d'autre part.

De fait, la SNCF exploite certaines liaisons en TGV dans le cadre d'une mission de service public implicite. C'est en particulier les cas de la desserte de prolongement de lignes grandes vitesse, la desserte de certaines gares. Une péréquation est opérée par l'opérateur historique entre des liaisons à rentabilité relativement élevée et des liaisons déficitaires, dont l'exploitation découle, de fait, de décisions publiques à visée d'aménagement du territoire.

Afin d'éviter que cet équilibre ne soit rompu, générant une concentration de l'offre de TGV en « open acces » sur les segments rentables, laissant à la charge de la collectivité la couverture financière de cette perte différentielle, et faisant courir le risque d'abandon ou de dégradation de certaines liaisons ferroviaires, l'application de tarifs de redevances modulés par le gestionnaire d'infrastructure apparaît nécessaire, mais insuffisante.

La mise en œuvre de redevances modulées peut permettre de modifier les données d'équilibre économique de certaines liaisons, de telle sorte qu'elles deviennent attractives et puissent être exploitées par de nouveaux opérateurs dans le libre cadre du marché, et/ou qu'elles puissent continuer à être opérées par l'exploitant historique dans des conditions économiques satisfaisantes.

Cette application de tarifs de redevances différenciés ne saurait toutefois être suffisante pour une part importante des dessertes dont la rentabilité économique commerciale apparaît plus éloignée. La solution proposée dans la rédaction actuelle du projet de loi, de recourir à un conventionnement avec l'état ou les régions sur ces dessertes, va générer des besoins de financement public complémentaires importants. Or le système actuel de péréquation donne satisfaction et laisse l'offre TGV en bonne situation compétitive comparé aux autres modes.

Aussi est-il nécessaire de prévoir que les autorités organisatrices de mobilités, et particulièrement l'Etat, puissent étudier et le cas échéant, formaliser et mettre en œuvre des obligations de service public en lien avec la possibilité donnée à un opérateur d'exploiter une liaison TGV sur un réseau donné.

Ainsi, les modalités d'attribution des sillons devront être adaptées afin que les affectations puissent être subordonnées à la prise d'engagements de service par l'opérateur, sans que cela ne fasse l'objet d'une quelconque exclusivité sur l'exploitation d'une liaison ou d'un réseau par l'opérateur concerné.

Cette attribution de sillons sous conditions de service, en liant par exemple la desserte d'une métropole à l'obligation d'opérer un certain nombre de liaisons quotidiennes vers des villes voisines de taille moins importantes, situées sur le même réseau, est de nature à permettre le maintien des équilibres territoriaux et économiques tout en laissant l'opportunité d'effets d'amélioration du service rendu liés à l'introduction de la concurrence entre opérateurs et en respectant le cadre fixé par l'Union Européenne.

# Négociation en amont de la définition du marché de délégation de service public

## AMENDEMENT

*Présenté par...*

Article 3, alinéa 3

### Article L 2121-23 bis

L'article 3 2° est ainsi modifié :

2° Compléter et préciser l'application des dispositions du règlement (CE) n° 2007/1370 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les autorités compétentes en matière de service public de transport ferroviaire de voyageurs définissent les spécifications des obligations de service public, les conditions dans lesquelles ces spécifications comporteront des clauses sociales, et dans lesquelles les représentants du personnel des sociétés en place seront informés et consultés sur les projets de délégation de services publics, les modalités de négociation associant l'Autorité Organisatrice de Mobilités, les représentants du personnel et les organisations syndicales représentatives, portant notamment sur les périmètres des marchés, les clauses sociales incluses dans le marché public, leurs modalités de suivi, ainsi qu'en ce qui concerne les conditions et procédures de passation et d'exécution des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

### Objet

Afin de prendre en compte au mieux les enjeux sociaux, humains et environnementaux de la mise en concurrence d'opérateurs pour l'attribution d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, il est nécessaire que l'autorité organisatrice mette en place un processus de

concertation et de dialogue social impliquant les organisations syndicales représentatives et les représentants du personnel des entreprises exploitantes existantes.

Ce processus inclut notamment une consultation :

- préalable à la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres
- puis après l'attribution du marché, dans la période précédant le début de l'exploitation par l'opérateur choisi.

La concertation et le dialogue social auront notamment pour objectifs :

- de co-rédiger un « plan de développement humain concerté » qui sera annexé au cahier des charges de l'appel d'offres et fera l'objet d'un suivi régulier sur la durée du contrat de service public. Ce plan comportera en particulier des dispositions permettant de s'assurer de la loyauté des pratiques sociales de l'opérateur et de leur conformité avec les engagements pris.
- de définir des clauses sociales et environnementales à inclure dans l'appel d'offres, puis d'en assurer le contrôle et le suivi.

La pratique de clauses sociales existe dans les marchés publics dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (article 12 de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007) et s'applique dans le transport urbain et interurbain de voyageurs.

L'analyse des effets de cette loi montre que lorsque un dialogue intervient entre l'Autorité Organisatrice de Mobilités et les représentants syndicaux, et que ces derniers sont informés en amont des projets de l'Autorité Organisatrice de Mobilités, une concertation et certaines formes de négociation sur l'intégration de clauses sociales dans les spécifications des marchés permettent de trouver des solutions à d'éventuelles difficultés et d'anticiper les effets sociaux d'un possible changement d'opérateur.

Prévoir que les spécifications des marchés incluront des clauses sociales, et que celles-ci feront l'objet d'une négociation, est de nature à permettre d'anticiper les difficultés liées aux transferts éventuels des marchés et des salariés à un nouvel opérateur, ainsi qu'à faciliter un transfert se réalisant dans de bonnes conditions humaines et sociales, donc de manière favorable en termes d'objectifs de service au public.

## Clarification sur l'exclusion des activités de maintenance

### **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

Article additionnel après l'article 2

A la seconde phrase de l'alinéa n°10 (Art. L. 2121-19.), supprimer le mot « lourde ».

Objet :

La notion de « maintenance lourde » ne correspond pas à une définition précise et peut donc prêter à confusion.

Plus généralement, il convient d'éviter de complexifier à l'excès le système ferroviaire par une ouverture partielle à la concurrence des prestations de maintenance du matériel roulant.

Il convient en particulier d'interdire des solutions sous-optimales dans lesquelles l'activité maintenance serait ouverte à la concurrence alors même que les lots portant sur le transport de voyageurs n'atteindraient pas une dimension critique justifiant à elle seule un centre de maintenance du matériel.

Cette activité par ailleurs sujette à des creux de charge jusqu'en 2025 doit donc faire l'objet d'un traitement particulier visant à la maintenir intégralement au sein du groupe public ferroviaire sous la forme d'un monopole régulé accessible à l'ensemble des opérateurs.



# Garantie de continuité du contrat dans la branche ferroviaire en cas de transfert

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Ajouter un 4<sup>ème</sup> alinéa à l'article L.2121-18 :

« 4° Le cessionnaire s'engagera à affecter l'ensemble des salariés concernés, pour toute la durée du contrat, dans des structures juridiques relevant de la convention collective du transport ferroviaire; »

Objet :

Il importe d'assurer aux salariés qui changeront d'entreprise à l'occasion du changement d'opérateur, qu'ils resteront bien salariés de la branche, sans faire obstacle à la liberté du cessionnaire à choisir l'organisation juridique dans laquelle il opérera les services ferroviaires concernés, voire les organisations qu'il pourra mettre en place mutualisant des moyens entre des entreprises opérant des modes de transports différents.

Cette disposition est essentielle pour garantir l'effectivité des différentes garanties sociales que prévoit la présente loi, ou qui pourront trouver leur source dans des accords de branche. C'est le cas par exemple, de la garantie d'emploi, qui prévoit à l'Art. L2121-25 que le salarié souhaitant en bénéficier soit salarié d'une entreprise de la branche.

## Mise en place du volontariat dans le cadre des transferts

### **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Rédiger ainsi l'alinéa n°3 de l'article L.2121-20 :

« 2° Les conditions dans lesquelles il est fait appel au volontariat, parmi les salariés affectés au service concerné, ou à défaut auprès d'autres salariés de l'entreprise jusqu'ici opératrice des services concernés; »

Objet :

Une mise en œuvre socialement réussie de l'ouverture à la concurrence suppose que les salariés soient effectivement volontaires pour être mutés chez le nouvel opérateur. C'est la condition pour que l'ensemble des opérateurs et de la branche définissent des conditions sociales et une gestion des ressources humaines qui soit attractive, et permette à toutes les entreprises d'attirer les compétences et les talents dont elles ont besoin, permettant de garantir un service ferroviaire de haute qualité et sûr.

La logique de l'amendement du gouvernement est d'opter pour le volontariat des salariés, il convient d'être clair sur le sujet et d'apaiser les craintes en la matière.

# Anticipation et extension d'un volontariat encadré en vue des transferts d'activité

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Substituer la première phrase de l'alinéa n°16 (Art. L. 2121-21.) par les phrases suivantes :

« Le cédant informe, individuellement et par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré, au plus tard dix-huit mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire. Dans un délai compris entre douze mois et six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'attributaire, le cessionnaire peut solliciter le volontariat de salariés du cédant en vue d'un transfert complémentaire, en fonction de critères de priorité et dans des conditions fixées par un accord de branche étendu ou à défaut par un décret en Conseil d'Etat ».

(le reste de l'alinéa sans changement).

Objet :

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, la continuité et la qualité du service public devront être garanties par la poursuite de deux objectifs :

- la visibilité donnée aux nouveaux opérateurs sur les personnels qui leur seront transférés dans un délai compatible avec l'organisation du service ;

- la confiance des salariés dans les conditions de transfert et par conséquent leur mobilisation au service des activités transférées.

Pour répondre au premier objectif de visibilité, il convient d'anticiper le délai de prévenance des salariés transférables et, ce faisant, le délai dans lequel il leur sera demandé de faire connaître leur acceptation ou leur refus. Un délai de 18 mois semble compatible avec le calendrier des appels d'offres dont l'attributaire sera généralement choisi 24 mois au moins avant le transfert effectif d'activité. Le nombre de salariés concernés sera quant à lui connu encore plus tôt dès la publication de l'avis d'appel à concurrence conformément à l'article L. 2121-19 du code des transports.

Ce délai de 18 mois laisse le temps nécessaire à des appels à volontariat complémentaires en amont de la date de transfert effectif de l'activité afin d'assurer la continuité du service.

Pour répondre à l'objectif de confiance et d'acceptabilité sociale, les transferts doivent être réalisés intégralement sur la base d'un volontariat encadré :

- volontariat dans le cadre d'un droit au transfert avec option de refus pour les salariés figurant sur la liste de transférabilité (de 18 mois à 12 mois avant le transfert effectif d'activité) ;
- volontariat sollicité en fonction de critères de priorité et sur des périmètres précisés par accord de branche ou disposition réglementaire supplétive, s'il s'avère nécessaire de procéder à des transferts complémentaires permettant de pallier à des refus (de 12 mois à 6 mois avant le transfert effectif d'activité).

Le délai résiduel de six mois permet encore une marge d'adaptation pour compléter en tant que de besoin l'effectif nécessaire à l'organisation du service.

## Droit au transfert avec option de refus du salarié

### **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Compléter l'alinéa n°17 par la phrase suivante :

« En cas de refus du salarié dans le délai fixé par la réglementation, le contrat de travail du salarié se poursuit auprès de son employeur dans toutes les conditions statutaires, réglementaires, d'usage et conventionnelles en vigueur, notamment celles relatives à la mobilité résultant des mesures d'organisation et d'évolution d'emploi ».

Objet :

Ces dispositions doivent permettre de garantir une option de refus pour les salariés figurant sur les listes de transférabilité sans que ce refus soit sanctionné par une rupture du contrat de travail.

Ce droit d'option apparaît comme une condition indispensable de l'acceptabilité sociale des transferts d'activité et de leurs conséquences. Il doit permettre aux salariés concernés de faire un choix en connaissance de cause entre :

- la continuité de leur contrat de travail et de leur emploi garantie auprès du nouvel opérateur sur leur bassin d'emploi et de vie ;
- ou la continuité de leur contrat de travail auprès de leur employeur avec d'éventuelles contraintes de mobilité déjà prévues par la réglementation, les usages, le contrat de travail ou les accords d'entreprise.

Plutôt que la contrainte, le choix du salarié, éclairé par les conditions sociales dans lesquelles pourraient s'opérer le transfert, doit faciliter la mobilisation du salarié à la réussite du service transféré.

Les particularités suivantes justifient en outre cette solution de droit au transfert avec option de refus du salarié sans cessation du contrat de travail :

- L'option de refus ouvre des marges de négociation à l'ensemble des acteurs et incite à une contractualisation positive.
- L'attachement des salariés du groupe public ferroviaire à leur bassin de vie devrait très fortement limiter l'usage de cette option de refus si des garanties sociales suffisantes leur sont apportées.

A l'inverse :

- En raison de la progressivité de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés, les premiers appels d'offre ne concerneront que 3000 à 5000 salariés du groupe public ferroviaire (soit de 2 à 3,5% de l'effectif). Il semble difficile d'imposer une obligation de transfert à une faible minorité de salariés qui pourraient le vivre comme une mesure d'exception ou d'exclusion contrainte.
- En l'absence de dédicace des personnels aux activités transférées, l'obligation de transfert est juridiquement fragile. Elle imposerait à beaucoup de salariés transférables une modification substantielle du contenu de leur emploi consécutive au transfert d'activité, alors même qu'une autre partie de leurs missions pourrait demeurer au sein de l'opérateur cédant.
- Au moins pour les salariés statutaires, l'hypothèse d'un transfert obligatoire dont le refus serait sanctionné par un licenciement avec indemnités résultant d'un refus de modification substantielle du contrat de travail serait contestable et source de contentieux. Le licenciement avec indemnité ne s'appliquant pas aux salariés sous statut, il serait nécessaire de modifier d'abord les conditions juridiques d'exécution de leur contrat de travail en raison du transfert, dans le seul objectif de pouvoir utiliser immédiatement cette nouvelle disposition de cessation du contrat. En outre, selon ce dispositif, la mise en œuvre effective de cette nouvelle disposition incomberait nécessairement au nouvel opérateur. Cette situation déséquilibrée et créatrice d'insécurité juridique est donc à éviter.

# Survivance de droits individuels en l'absence d'accord de substitution

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Compléter l'alinéa n°18 (Art. L. 2121-22) par la phrase suivante :

« Par dérogation aux articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail et en l'absence d'accord ou de convention de substitution prévue au premier alinéa de l'article L2261-14 du code du travail, les salariés issus de l'opérateur cédant conservent les droits individuels résultant des conventions, décisions unilatérales, usages ou accords qui leur étaient applicables avant leur transfert dans le nouvel opérateur ».

Objet :

Cette disposition complémentaire doit inciter les partenaires sociaux à une contractualisation positive de substitution en cas de transfert d'activité.

La survivance au-delà de la durée légale des droits individuels issus des accords, décisions et usages préexistants est sécurisante pour les salariés transférés. Elle rend aussi indispensable l'inventaire des droits et pratiques existants sur le périmètre de chaque lot transféré afin de déterminer le cadre social nouveau qui devrait s'y substituer en tenant compte des enjeux économiques et sociaux spécifiques au secteur concerné.

# Différé du délai de survivance des accords après dénonciation suivant la réalisation d'élections professionnelles permettant la mesure de la représentativité

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

Article additionnel après l'article 2

Article à créer après l'article L2121-22 :

### **« Article L 2121-22 bis**

Le délai de préavis prévu à l'alinéa 1 de l'article L2261-14 du code du travail commence à courir à partir du moment où le cessionnaire a organisé des élections au Conseil Social et Economique dans la ou les structures juridiques qui ont pris en charge la mise en œuvre du contrat de service et que ce processus électoral est terminé.

La négociation prévue à l'article L 2261-14-3 du code du travail, s'engage entre le cessionnaire et les organisations syndicales représentatives dans le mois qui suit l'attribution du marché ».



Objet :

Pour assurer la négociation du devenir des accords collectifs et conventions prévue par les articles L. 2261-14, L. 2261-14-2 et L. 2261-14-3 du code du travail, il est important que des élections au CSE soient intervenues chez le cessionnaire, de façon à pouvoir s'appuyer sur les organisations syndicales qui y sont représentatives. Prévoir que le préavis de 3 mois, puis le délai de négociation de un an pendant lesquelles les négociations se déroulent prenne origine à l'issue du premier processus électoral suivant le transfert permet que ce délai trouve sa pleine effectivité.

Cette disposition est d'autant plus nécessaire, que le délai pour organiser des élections de CSE de un an.

Par ailleurs, le législateur a prévu à l'article L 2261-14-3 du code du travail que la négociation puisse s'engager avant le transfert de l'activité. Il est important dans le cas d'espèce que cette négociation s'engage rapidement après l'attribution du marché, compte tenu de la complexité des sujets à traiter et du besoin d'informer en amont les salariés ayant vocation à être transférés vers le cessionnaire des conditions sociales qui vont être mises en œuvre chez le cessionnaire.

# Portabilité du droit aux allocations familiales supplémentaires

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Insérer un deuxième alinéa à l'article L.2121-24 :

« Les salariés issus du groupe public ferroviaire conservent le bénéfice du droit aux allocations familiales supplémentaires lorsque le contrat de travail se poursuit avec un autre employeur dans des conditions fixées par décret en conseil d'Etat ».

Objet :

Il s'agit de garantir la portabilité de ce droit qui représente un complément de rémunération significatif pour les salariés statutaires ou contractuels ayant des charges de famille à partir du deuxième enfant.

Ce droit ancien créé par une décision du conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer Français le 5 novembre 1941 bénéficie d'un régime fiscal et social dérogatoire pour les salariés sous statut et pour les salariés contractuels exerçant des fonctions équivalentes. La portabilité de ce régime dérogatoire devra être sécurisée par décret.

# Extension de la portabilité de certains droits au sein de la branche à tous les salariés issus du groupe public ferroviaire

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Au premier alinéa de l'article L.2121-24 substituer les mots « précédemment employés par SNCF Mobilités » par les mots « issus du groupe public ferroviaire ».

Au dernier alinéa du même article substituer le début de la phrase « Ces derniers continuent de bénéficier des garanties prévues au premier alinéa du présent article et dans les mêmes conditions, » par les mots « Les salariés issus du groupe public ferroviaire continuent de bénéficier des garanties prévues aux précédents alinéas du présent article et dans les mêmes conditions, » (le reste inchangé).

Objet :

La loi du 4 août 2014 a consacré l'unité sociale du groupe public ferroviaire que le présent projet de réforme ne remet pas en cause.

Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de restreindre la portabilité des droits au niveau de la branche aux seuls salariés de SNCF Mobilités. L'ensemble des salariés issus du groupe public ferroviaire doit pouvoir bénéficier de cette portabilité.

La référence « aux précédents alinéas » est purement rédactionnelle : elle intègre l'insertion par sous-amendement de l'alinéa relatif à la portabilité des allocations familiales supplémentaires.

PROJET

## Garantie de l'emploi et droit au retour

### **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

**Article additionnel après l'article 2**

Ajouter un dernier alinéa à l'article L.2121-24 :

« Un décret en conseil d'état précisera les modalités de mise en œuvre de la garantie de l'emploi, y compris celles d'un possible retour vers SNCF Mobilités ou d'une autre entreprise du Groupe Public Ferroviaire, dans les cas de défaillance du cessionnaire ou les cas où cette garantie d'emploi ne pourrait être mise en œuvre sur les services transférés; »

Objet :

La rédaction actuelle du texte risque de ne pas être opérante si les modalités opérationnelles n'en sont pas précisées. Il convient en effet de prévoir certaines situations difficiles spécifiques, comme la défaillance du cessionnaire, une réduction du service offert décidée par l'Autorité Organisatrice de Mobilité, des licenciements pour motifs économiques.

Il convient également de prévoir les conditions selon lesquelles les salariés ayant quitté SNCF Mobilités réintégreraient l'entreprise ou une autre filiale du Groupe Public Ferroviaire.

# Continuité des droits dans le régime spécial de sécurité sociale

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

Article additionnel après l'article 2

Rédiger ainsi l'article L. 2121-25 :

« Art. L. 2121-25. - En cas de changement d'employeur, les salariés relevant de la convention collective nationale de la branche ferroviaire qui ont été régis par le statut mentionné à l'article L. 2101-2, ainsi que leurs ayants droit, continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient dans des conditions définies par décret. Leur employeur s'acquitte des cotisations correspondantes dans des conditions définies par décret ».

Objet :

L'objectif de la disposition vise à garantir la portabilité des droits des agents effectuant un transfert.

La précision initiale de la rédaction indique que « les salariés (...) ainsi que leurs ayants droit, continuent de relever du régime spécial de sécurité sociale dont ils bénéficiaient » en limitant au « pensions et prestations de retraite ».

Cette disposition limitative emporte un risque sur la pérennité du régime spécial concerné puisque l'ensemble des prestations qu'il recouvre (dont la prévoyance) n'est pas intégré. Dès lors, l'équilibre économique global du régime est menacé.

Afin de répondre aux objectifs de l'amendement, il convient donc de supprimer le fléchage relatif aux pensions et prestations de retraites, de sorte à donner une garantie effective à la portabilité des droits qui est visée.

PROJET

# Création d'un institut public de la donnée afin d'en garantir un accès équitable et durable

## AMENDEMENT

*Présenté par...*

### Article XX

Ajouter un XX alinéa à l'article L.XXX:

Un institut indépendant et public de la donnée du secteur ferroviaire est créé. Il a pour objectif de collecter, conserver, organiser et mettre à disposition des Autorités Organisatrices de Mobilités l'ensemble des données et informations nécessaires à l'élaboration des cahiers de charges organisation l'attribution des services ferroviaires.

Les entreprises ferroviaires titulaires de contrat d'exploitation de services ferroviaires et les Gestionnaires d'Infrastructures en charge de l'exploitation, la maintenance et le développement de tout ou partie du réseau ferré national sont tenus de mettre à disposition l'ensemble des données relatives à leur activité auprès de l'Institut de la Donnée du Secteur Ferroviaire.

Un décret en conseil d'Etat précise les conditions de création, les attributions, les moyens et les objectifs de cet Institut de la Donnée du Secteur Ferroviaire.

Objet :

L'ouverture à la concurrence nécessite de mettre à disposition de l'ensemble des acteurs du système ferroviaire les données relatives à la gestion et l'exploitation des services ferroviaires.

Ces données constituent une source d'information qui doit être collectée, conservée et mise à disposition de manière équitable et durable.



La création d'un Institut de la Donnée du Secteur Ferroviaire répond à cet objectif. Il se doit d'être indépendant et public afin de garantir l'intégrité des données et leur équitable accès.

PROJET

# Sécurisation des parcours et solidarité de branche

## AMENDEMENT

*Présenté par...*

### Article XX

Ajouter un XX alinéa à l'article L.XXX:

« Le principe de solidarité est créé et inscrit au sein de la branche ferroviaire.

Il répond notamment à l'objectif de sécurisation des emplois au sein de la branche ferroviaire et engage l'ensemble des acteurs qui la compose.

Sa définition, ses objectifs et ses déclinaisons font l'objet d'une négociation au sein de la branche dans un délai de 24 mois.

A défaut d'accord à l'issue de ce délais, un décret en Conseil d'Etat fixera la définition, les objectifs et les déclinaisons au sein de la branche du principe de solidarité ».

Objet :

La branche ferroviaire doit être un instrument conventionnel de performance et d'efficacité du système ferroviaire.

Les ressources disponibles au sein du système ferroviaire constituent une richesse. La formation et les compétences doivent être préservées et développées. Il convient donc de sécuriser leurs transferts entre les différents opérateurs.

Les investissements réalisés traduisent une volonté de développement du trafic ferroviaire.

Par ailleurs, l'arrivée de nouveaux opérateurs doit être, *a minima*, l'occasion de développer de nouveaux trafics.

Enfin, la démographie des agents du système ferroviaire aboutit à un nombre de départs à la retraite conséquent dans les années à venir et que le renouvellement générationnel est un enjeu important (notamment en termes de formation et de coût de formation) ;

Il apparaît alors évident que la branche doit être un instrument de sécurisation des parcours professionnels. Il s'agit de l'enjeu principal.

Pour cela, la création d'un principe de solidarité interne à la branche permettant de réguler et répartir les ressources, en se prémunissant du risque de perte, est indispensable.

Il engage les parties prenantes de sorte à assurer la pérennité du système ferroviaire grâce à un mécanisme de fidélisation des agents au sein de la branche au bénéfice du système et de ses parties prenantes.

## Obligation de recours à la SUGE

### **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 173**

*Présenté par le Gouvernement*

#### **Article additionnel après l'article 3**

Supprimer les mots « à leur demande » à la fin du second alinéa de l'amendement.

Nouvelle rédaction de l'amendement :

« Le premier alinéa de l'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi modifié :

« Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit des gestionnaires d'infrastructure, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, dans un cadre formalisé. »

#### Objet

Les agents de la SUGE (police ferroviaire) sont des cheminots avec un pouvoir de police spécifique, qui ont reçu une formation initiale spécifique de 4 mois au sein de l'Université de la Sûreté SNCF. Ils sont assermentés, armés, et en uniforme. Ils préviennent les actes de malveillance en gares et dans les trains, font respecter la réglementation, traitent les infractions, rassurent et renseignent, protègent les installations de la SNCF, contribuent à la lutte anti-fraude via des opérations de contrôle.

Un amendement du gouvernement qui vise à assurer un « haut niveau de sûreté et garantir une application homogène sur son territoire » propose d'élargir le champ des personnes susceptibles de recourir à la SUGE. Cet

amendement propose de contractualiser les missions de la SUGE « à la demande » de chaque acteur du système ferroviaire.

L'amendement ici proposé retire la mention « à leur demande », en cohérence avec l'objectif affiché, et prévoit ainsi clairement de ne pas mettre la SUGE en concurrence avec des sociétés privées, et de rendre ses services obligatoires, avec une contractualisation de ses moyens.

Pour information, la version actuelle de l'article L.2251-1 du Code des transports définit les missions de la SUGE, sans préciser leur caractère obligatoire ou les conditions de leur rémunération :

Art. L.2251-1 du Code des transports

*« Sans préjudice des dispositions prévues par les titres III et IV du présent livre, la Société nationale des chemins de fer français et la Régie autonome des transports parisiens sont autorisées à disposer d'un service interne de sécurité.*

*Les services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens sont chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par ces établissements publics et dans leurs véhicules de transport public de personnes.*

*Les services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens sont soumis aux dispositions du deuxième alinéa de l'[article 2](#) et de l'[article 4](#) de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance.*

*Les conditions dans lesquelles les agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent exercer ces missions sur la voie publique sont fixées par décret en Conseil d'Etat ».*

# Garantie de maintien de la propriété des gares au sein du groupe public ferroviaire

## AMENDEMENT

*Présenté par :*

### Article 4

A la fin de l'alinéa n°6 (5°) de l'article 4 du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire portant modification de l'article L. 2121-16 du code des transports Ajouter la phrase suivante :

« 5° Modifier les modalités de gestion et d'exploitation des gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire en permettant, notamment, aux autorités compétentes d'inclure, à leur demande, dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs tout ou partie des prestations de gestion ou d'exploitation de gares. La propriété des gares, bâtiments et installations afférentes, est conservée au sein du Groupe Public Ferroviaire ».

### Objet

Les gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire sont un outil essentiel de politiques d'aménagement du territoire, d'aménagement urbain et de services publics, et de gestion des intermodalités.

En outre, même si les évaluations de rentabilité s'avèrent complexes, il est manifeste qu'il existe une péréquation économique au sein du groupe public ferroviaire entre un ensemble de gares générant plus de coûts que de revenus et quelques gares dont l'exploitation est, réellement ou potentiellement, rentable.

La cession à un opérateur privé, de tout ou partie des actifs liés à une gare, pourrait donc être de nature à enlever la capacité à la puissance publique

d'adapter de façon réactive les gares aux besoins du service public, et à accroître les coûts pour la collectivité. Cela laisserait également à la charge de la collectivité un surcoût de financement lié à l'exploitation des gares dont le maintien en activité découle d'obligations de service public et de contribution à l'aménagement du territoire.

Indépendamment du positionnement du gestionnaire de gares au sein du groupe public ferroviaire, cette précision est nécessaire.

PROJET

# Continuité des contrats de travail au sein du groupe public ferroviaire en cas de filialisation par SNCF Mobilités d'une activité conventionnée

## **SOUS-AMENDEMENT**

*Présenté par...*

**SUR L'AMENDEMENT N°CD 174**

*Présenté par le Gouvernement*

Article additionnel après l'article 2

L'article suivant est ajouté après l'article L2121-27 :

« L. 2121 – 28. - Si pour répondre à la demande d'une autorité organisatrice, ou pour toute autre raison, SNCF Mobilités est amené à créer une filiale pour exploiter une délégation de services publics, les effectifs de l'opérateur ferroviaire public restent sous l'autorité du même employeur. Ces effectifs seront refacturés aux filiales selon la réglementation en vigueur, sans transfert d'employeur ».

### Objet

L'étude d'impact du projet de loi envisage une structure juridique plus souple du groupe public ferroviaire, par exemple par l'intermédiaire de filiales pour répondre à des appels d'offre des autorités organisatrices régionales. Les autorités organisatrices sont susceptibles de demander la constitution d'une structure juridique dédiée au périmètre de leurs appels d'offre, dans un objectif de transparence des comptes.

L'amendement affirme le principe d'employeur unique des agents SNCF Mobilités. Ce principe est compatible avec la création de filiales ad-hoc destinées à assurer la transparence dans la relation avec les autorités



organisatrices. Les salariés seraient mis à disposition des filiales, dans le cadre du fonctionnement normal d'un groupe.

Ceci permet de continuer à assurer la cohérence du Groupe Public ferroviaire, en termes gestion des ressources humaines, recrutement, formation, le déroulement des carrières.

PROJET

Distinction de la procédure d'habilitation et de la procédure législative ordinaire – nécessité de traiter les points issus de la concertation par une loi ordinaire

## AMENDEMENT

*Présenté par...*

Articles XX (articles ajoutés par le gouvernement et article 3 de la loi d'habilitation initiale)

Les articles numéros ..... (Correspondant aux amendements du gouvernement 1, 1 bis, à 10) et l'article 3 de la loi initiale sont supprimés.

Objet :

Le gouvernement a adopté un projet de loi d'habilitation à légiférer par ordonnance sur un nouveau pacte ferroviaire, et l'a transmis à l'assemblée nationale.

Il a ensuite annoncé, dans le cadre de sa concertation avec les organisations syndicales, qu'il abandonnait le projet de légiférer par ordonnance sur tout ce qui relève de l'ouverture à la concurrence, et notamment la transposition en droit français du « 4<sup>ème</sup> paquet ». Il a indiqué qu'il allait procéder sur ces sujets par la voie législative ordinaire.

La procédure choisie consistant à produire des amendements gouvernementaux « de fond » dans le cadre de la procédure d'habilitation ne permet pas un travail législatif satisfaisant. La procédure à suivre consiste à préparer un projet de loi, soumis au conseil d'état et adopté en conseil des ministres.

Cette procédure est par ailleurs vue par les organisations syndicales du spectre comme une façon déloyale de mettre en œuvre l'engagement du

gouvernement à abandonner la procédure des ordonnances sur les questions liées à l'ouverture à la concurrence, et de ce fait va à l'inverse du besoin de favoriser un dialogue constructif avec les organisations syndicales.

C'est la raison pour laquelle le présent amendement prévoit de supprimer les dispositions ainsi introduites par amendements, et d'acter que la loi d'habilitation n'a plus à porter sur les questions liées à l'ouverture à la concurrence.

Conformément aux annonces du Premier Ministre, ces mêmes questions devraient être traitées dans le cadre d'une procédure législative ordinaire distincte de la loi d'habilitation.

PROJET