



## Décryptage du projet de loi LOM : Les dispositions relatives à l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France



**20 septembre 2019**

*Analyse basée sur le texte voté par l'Assemblée  
Nationale le 17 septembre 2019*

### SECAFI

Société d'expertise comptable inscrite  
au Tableau de l'Ordre de la région Ile de France  
Cabinet agréé par le Ministère du Travail,  
habilité IPRP et membre de la FIRPS

Direction régionale Paris Nord Est / Bureau de Paris  
20 rue Martin Bernard  
75647 Paris Cedex 13  
Tél. 01 53 62 70 00

SAS au capital de 4 029 880 €  
312 938 483 RCS Paris  
Numéro d'identification intracommunautaire  
FR 88 312 938 483

## **Sommaire**

<b>Synthèse</b>	<b>3</b>
<b>Résumé des principales dispositions de la LOM</b>	<b>6</b>
<b>L'ouverture à la concurrence en Ile-de-France confirmée. De gros enjeux sociaux en suspens.</b>	<b>7</b>
<b>1. Le contexte : le schéma d'ouverture progressif à la concurrence des transports en Ile-de-France entre 2019 et 2040 selon les modes de transports</b>	<b>7</b>
<b>2. Que prévoit le projet de loi LOM sur l'ouverture à la concurrence des transports en Ile-de-France (art.33, 38 et 39)?</b>	<b>11</b>
<b>3. Les conséquences identifiées et les difficultés soulevées</b>	<b>20</b>

## SYNTHÈSE :

### Les conditions sociales de l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France : un projet à hauts risques

Le gouvernement a choisi d'inclure dans la LOM un volet spécifique aux conditions d'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs en Ile-de-France. Le projet adopté par l'Assemblée Nationale prévoit en particulier :

- ▶ La confirmation des échéances d'ouverture à la concurrence des modes de transport exploités par la RATP dans le cadre des politiques de libéralisation engagées antérieurement. A cela s'ajouterait la possibilité pour la RATP d'exploiter en Ile-de-France des réseaux par le biais de filiales ;
- ▶ La mise en place, par décret, pour les activités de transport de voyageurs par bus et autobus en Ile-de-France, pour les réseaux aujourd'hui exploités par la RATP :
  - De dispositions qui encadreraient la durée du travail, de repos et les conditions de travail des salariés,
  - De possibles dispositions particulières sur ces sujets, pour les entreprises et les salariés opérant sur Paris et les départements de la première couronne au regard « des contraintes spécifiques d'exploitation »,
  - L'extension de la Convention Collective des Transports Urbains aux salariés des activités bus et autobus de la RATP, avec la mise en place possible, au travers d'avenants, de dispositions particulières pour Paris et les trois départements de la petite couronne.
  - Le transfert obligatoire des salariés si une activité aujourd'hui exploitée par la RATP est attribuée à un autre opérateur dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Les modalités en seront fixées par décret. Les salariés qui refuseraient seront licenciés avec une indemnité qui sera fixée par décret, et que le projet de loi prévoit ne pas pouvoir être supérieure à celle prévue par le code du travail en cas de licenciement.

Parmi les dispositions adoptées par le Sénat le 2 avril 2019, figurent en particulier :

- ▶ **l'élargissement du périmètre des missions actuelles de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) au secteur des transports urbains en Ile-de-France. Ainsi, l'ARAFER sera aussi compétente sur :**
  - La tarification des prestations de sûreté assurées par le Groupe de Protection et de Sécurisation des Réseaux (GPSR) ;
  - La rémunération du Gestionnaire d'Infrastructure et la fixation des redevances d'infrastructure par la RATP ;
  - La séparation comptable entre l'Opérateur de Transport et le Gestionnaire d'Infrastructure, et également concernant l'activité de sûreté.

Le projet de loi adopté le 18 juin 2019 par l'Assemblée Nationale introduit un champ majeur qui n'était jusque-là pas abordé : **les modalités de transfert automatique du personnel en cas de changement d'opérateur sur le réseau OPTILE, déjà exploité par des opérateurs privés dans le cadre de contrats de gré à gré. L'essentiel des modalités restera toutefois à définir par accord de branche.**

- ▶ Le cadre légal actuel et les conventions collectives applicables rendent difficiles les transferts de salariés en cas de changement d'opérateur. Le projet de loi renvoie à la négociation d'accords de branche, ce qui fait planer un risque de grandes difficultés. C'est tout particulièrement le cas pour les contrats qui sont d'ores et déjà mis en concurrence et qui changeront de titulaire avant fin 2020, créant un délai très court pour qu'une convention collective puisse être mise en place en amont.
- ▶ En l'état actuel, l'article L1224-1 ne s'appliquera que dans de très rares cas. Les employeurs ne seront pas, dans une bonne partie des cas, obligés de proposer un poste aux salariés en place et ceux-ci ne seront pas tenus d'accepter d'éventuelles propositions.

**Divers amendements ont été adoptés par l'Assemblée Nationale sur l'organisation des transports en Ile-de-France:**

- ▶ Le transfert de compétences de la gestion techniques des gares du Grand Paris à la RATP,
- ▶ La possibilité pour la Société du Grand Paris de valoriser dans le futur son patrimoine immobilier.

**Ce projet de loi soulève de nombreuses questions sociales sur le périmètre propre à la RATP mais aussi pour les salariés des entreprises du réseau OPTILE. En l'état actuel, le cadre prévu fait peser des risques importants du point de vue des salariés et sur le climat social, avec les risques induits pour les usagers en cas de conflit au moment où se produira la mise en œuvre des décrets et de l'ouverture à la concurrence :**

- ▶ **Le cadre fixé au futur décret apparaît sur certains points, en l'état actuel, très éloigné de ce que garantit aujourd'hui le Code du travail, voire les dispositions fixées par l'Union Européenne, et ne garantirait pas du tout des règles et un statut social de « haut niveau ».**
- ▶ **Ce projet, via l'application de la convention du transport urbain aux activités autobus de la RATP, oriente vers un éclatement de son cadre social.**
- ▶ **Le redécoupage opérationnel des futurs contrats des réseaux OPTILE, réduit sur 40 contrats portant sur de nouveaux périmètres, tel qu'il est annoncé aujourd'hui par Ile-de-France Mobilités, génèrera, pour la totalité des salariés des opérateurs privés concernés, un changement d'employeur et, pour une part importante, de groupe d'appartenance.** Cela aura des impacts sociaux potentiellement très importants avec le risque de garanties sociales moins disantes pour les salariés. Eviter ces risques suppose que soit mis en place un cadre légal et contractuel collectif sécurisant et de haut niveau pour les salariés. Pour le moment, le sujet est renvoyé à une négociation d'un accord dans les deux branches concernées. Il n'est pas prévu que l'Etat puisse agir par décret si aucun accord n'est signé.

À l'issue de l'adoption du texte en 1<sup>ère</sup> lecture à l'Assemblée Nationale, la Commission Mixte paritaire Sénat-Assemblée Nationale, réunie le 10 juillet 2019 et chargée d'aboutir à la conciliation sur un texte commun, n'est pas parvenue à un accord du fait notamment de l'absence de financement des Autorités Organisatrices de la Mobilité en zone rurale.

Le texte a été réexaminé par l'Assemblée Nationale, qui l'a voté le 17 septembre 2019. Aucune modification de fond n'a été apportée aux trois articles du projet de loi qui concernent l'ouverture à la concurrence des transports pas bus et autobus en Ile de France (articles 33, 38 et 39) Le texte doit maintenant être examiné par le Sénat.

**Résumé : liste des principales mesures du projet LOM relatives à l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France**

Sujets	Source /Art. Loi	Contenu
<b>Sûreté</b>	Art. 33	Adaptation du périmètre d'intervention du Groupe de Protection et de Sécurisation des Réseaux (GPSR) de la RATP dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport public en Ile-de-France. Ouverture de la possibilité à faire réaliser des contrôles par les agents d'opérateurs de transports sous-traitants. L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER) rendra annuellement un « avis conforme » sur la tarification des prestations de la sûreté réalisées par GPSR.
<b>Ouverture concurrence des transports de voyageurs en Ile-de-France</b>	Art. 38	<p>Cadre légal confirmant l'ouverture à la concurrence des transports en Ile-de-France pour la RATP.</p> <p>Le projet permet à la RATP d'exploiter des activités d'infrastructures ou d'exploitation de transports, via des filiales en Ile-de-France, et non plus seulement en direct, via la Régie RATP, comme cela était jusqu'à aujourd'hui.</p> <p>Extension des missions qu'exerce aujourd'hui l'ARAFER au périmètre des transports publics urbains en Ile-de-France</p>
<b>Cadre social de l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs en Ile-de-France</b>	Art. 39	<p>Cadre fixant les règles sociales de l'ouverture à la concurrence avec, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les conditions de transferts automatiques des salariés de la RATP en cas de changement d'opérateur de transport et les garanties sociales apportées aux salariés.</li> <li>- Décret à venir sur l'indemnité liée à la rupture du contrat de travail pour les salariés de la RATP qui refuseraient un transfert.</li> <li>- Décret à venir sur le temps de travail et de repos et certains éléments d'organisation du temps de travail et de congés, pour les activités autobus et autocar de la RATP et des autres entreprises de transport public urbain en Ile-de-France.</li> <li>- Application de la convention collective Transports Urbains aux activités autobus de la RATP.</li> <li>- Le renvoi à des accords de branche transport routier de voyageurs, ou transport urbain de voyageurs, pour tout ce qui relève du transfert des salariés en cas de changement d'opérateur sur les réseaux OPTILE.</li> </ul>

**L'ouverture à la concurrence en Ile-de-France confirmée. De gros enjeux sociaux en suspens.**

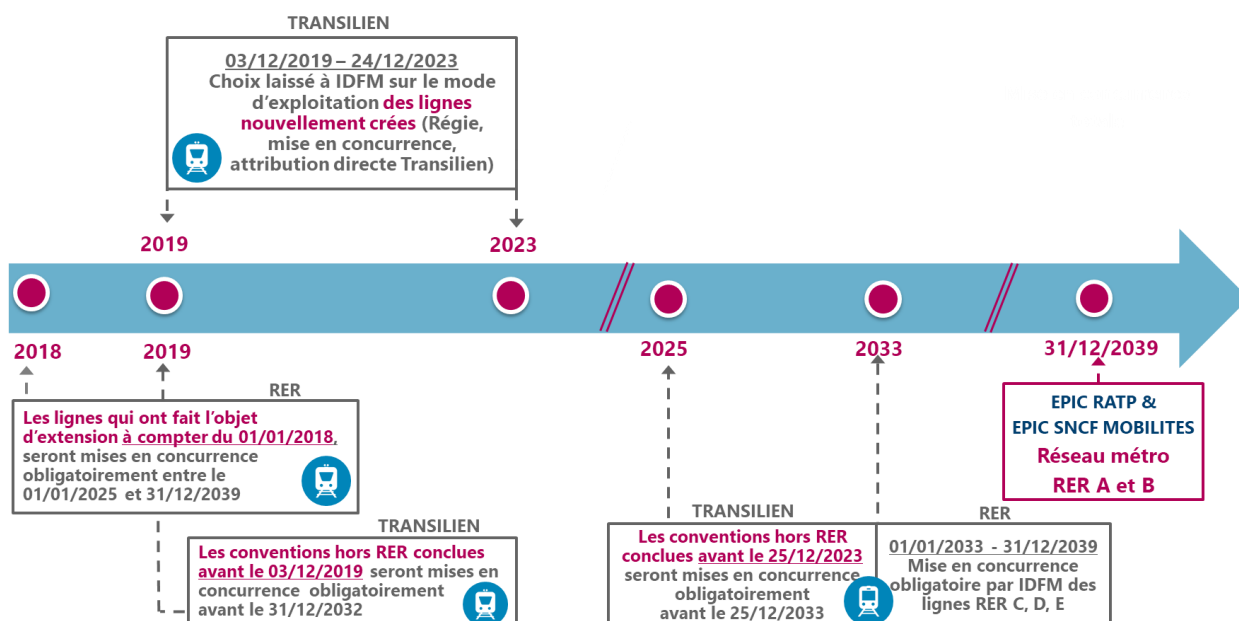
**1. Le contexte : le schéma d'ouverture progressif à la concurrence des transports en Ile-de-France entre 2019 et 2040 selon les modes de transports**

Le règlement européen d'Obligation du Service Public (OSP) du 23 octobre 2007 et sa transposition en droit français au travers de la loi ORTF du 8 décembre 2009 **prévoient et définissent l'ouverture progressive à la concurrence en Ile-de-France :**

- ▶ Des services conventionnés Transilien et RER, aujourd'hui exploités par la branche Voyage de l'EPIC SNCF Mobilités ;
- ▶ De l'activité Opérateur de Transport de l'EPIC RATP (bus, tramway, métro et RER) ;
- ▶ Des réseaux de bus franciliens (réseaux OPTILE de la grande couronne).

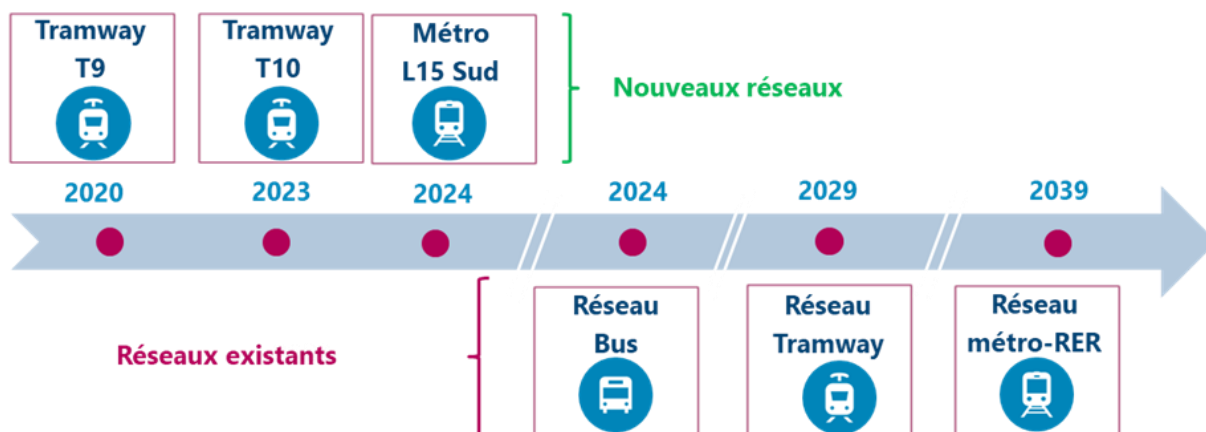
**a) Schéma d'ouverture à la concurrence de l'activité Transilien et RER de SNCF Voyageurs**

Les échéances d'ouverture à la concurrence des lignes du Réseau Express Régional (RER) et des lignes Transilien s'échelonnent entre 2019 et 2040 :



**b) Schéma d'ouverture à la concurrence des activités d'exploitation transport de l'Opérateur de Transport RATP**

Les échéances d'ouverture à la concurrence de l'activité Opérateur de Transport RATP sur son périmètre historique sont les suivantes :



Toute nouvelle exploitation de lignes de tramway et de métro en Ile-de-France est soumise à appels d'offres<sup>(1)</sup>, comme en témoigne la décision émise par Ile-de-France Mobilités le 14 février 2018 visant à mettre en place une délégation de service public sur la future ligne de tramway T9, à travers une structure juridique dédiée, attribuée au groupe Keolis, dont l'exploitation devrait débuter en 2020. Suivront en 2023 et 2024 les mises en exploitation du tramway T10 et de la ligne 15, première ligne de métro du Grand Paris Express.

A noter que l'EPIC RATP conserve l'intégralité de son rôle en tant que Gestionnaire d'Infrastructure du réseau de transport affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France et prendra en gestion les futures infrastructures du Grand Paris Express.

**c) Calendrier d'ouverture à la concurrence des réseaux de bus en Ile-de-France : une divergence entre Ile-de-France Mobilités et les opérateurs de transports**

Une divergence est apparue entre les différentes parties prenantes sur le calendrier d'ouverture à la concurrence concernant les bus en Ile-de-France. Initialement, le **Conseil d'Etat** avait estimé que les réseaux de bus francilien devaient être ouverts à la concurrence dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017, à l'échéance des contrats Ile-de-France Mobilités de type 2 et non en 2025 comme le prévoit le calendrier de mise en concurrence des modes de transport en Ile-de-France.

<sup>(1)</sup> Concernant Transilien SNCF, IDFM garde le choix de mise en concurrence ou d'attribution directe jusqu'en 2023 (exemple : TransKeo pour le tram-train T11).



De son côté, **Ile-de-France Mobilités** a estimé devoir disposer d'un délai de 4 ans avant l'ouverture effective à la concurrence, **soit dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021**, à l'échéance des contrats Ile-de-France Mobilités de type 3. À ce titre, Ile-de-France Mobilités a publié le 13 décembre 2017 au Journal Officiel de l'UE un « avis de pré-information relatif à un contrat de service public » indiquant la prochaine « mise en concurrence de réseaux de transport régulier routier de voyageurs en région d'Île-de-France, exploités à ce jour par des opérateurs privés, et qui n'ont jamais fait l'objet d'une mise en concurrence ».

**Les opérateurs de transport** (*regroupés dans l'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France, OPTILE*) estiment que la date d'ouverture à la concurrence des lignes qu'ils exploitent doit être le 1<sup>er</sup> janvier 2025, date fixée par la loi ORTF, et applicable aux lignes de bus de l'EPIC RATP, afin d'éviter toute distorsion de concurrence.

**Le Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités a décidé, le 14 février 2018, de lancer des appels d'offres pour 4 réseaux de bus de la grande couronne :**

- ▶ Le réseau « Sénart », exploité actuellement par Transdev,
- ▶ Le réseau « Bord de l'Eau », actuellement exploité par Keolis, auquel a été ajoutée la future ligne de tramway T9,
- ▶ Le réseau « Mantois », actuellement exploité par RATP Développement,
- ▶ Et le réseau « Lignes Express Grand Ouest », exploité conjointement par plusieurs entreprises (filiales de Transdev et PME).

**A ce jour, seul l'appel d'offres portant sur le réseau « Bord de l'Eau + Tramway T9 » (réseau n° 22) a été concrétisé et attribué à une filiale de Keolis, pour mise en exploitation fin 2020.**

Le réseau « Mantois » devrait être mis en concurrence d'ici fin 2019 (réseau n° 36). Les deux autres appels d'offres semblent reportés au-delà de 2019.

Les entreprises des transports d'Ile-de-France ont déposé le 16 avril 2018 devant le tribunal administratif de Paris un recours en contentieux contre cette décision, en s'appuyant sur la loi ORTF. Le Groupe Keolis s'est désisté en juin 2018 de cette procédure reflétant probablement des divergences d'intérêts entre Keolis, acteur moins implanté actuellement en Ile-de-France, et les deux acteurs principaux, le Groupe RATP et le Groupe Transdev.

**Le gouvernement n'a pas inclus dans le projet de LOM de disposition qui permettrait de trancher le différend sur l'interprétation du cadre régissant le calendrier d'ouverture à la**

concurrence, ce qui revient à laisser Ile de France Mobilités poursuivre le calendrier qu'il s'est choisi, et le contentieux se poursuivre également.

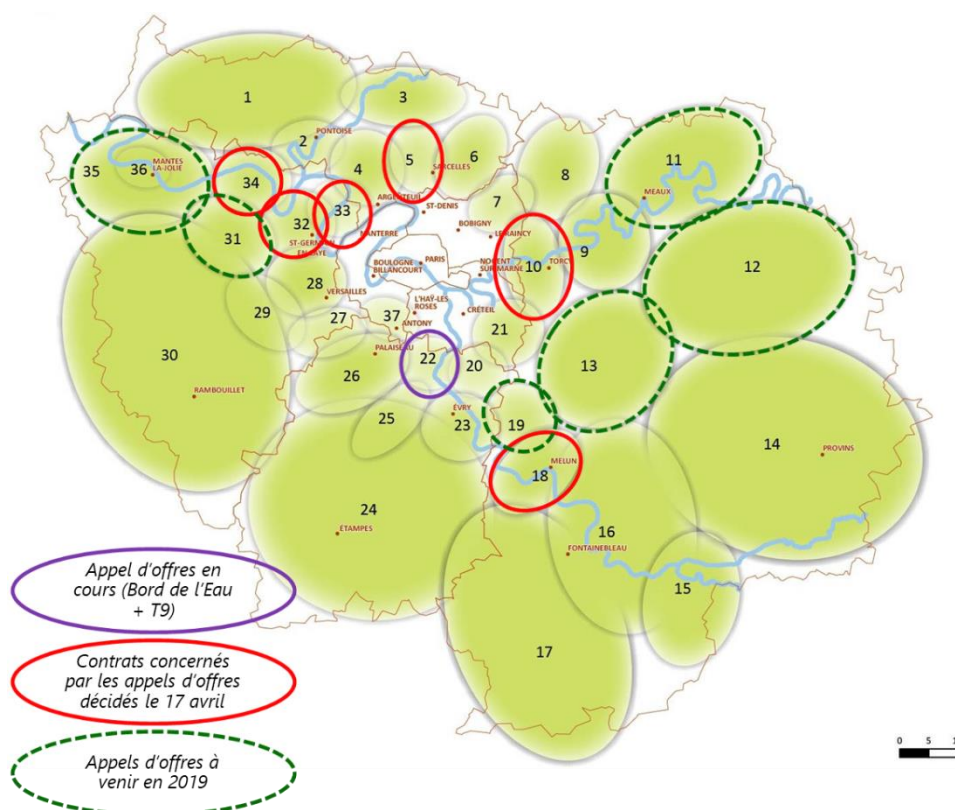
Le Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités du 17 avril 2019 a acté la mise en concurrence de six nouveaux réseaux franciliens d'OPTILE, suivant ainsi la décision du Conseil d'Etat permettant la mise en œuvre d'appel d'offres public avant fin 2024.

Les zones concernées qui feront l'objet d'un appel public à concurrence en juillet 2019 pour une attribution prévue au printemps 2020 et une mise en exploitation le 1<sup>er</sup> janvier 2021 sont les suivantes :

- ▶ L'agglomération de Plaine Vallée (contrat n°5),
- ▶ L'agglomération de Val d'Europe et Marne et Gongoire (contrat n°10),
- ▶ Melun Val de Seine (contrat n°18),
- ▶ L'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine (contrat n°32),
- ▶ L'est de l'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine et Argenteuil (contrat n°33),
- ▶ L'est de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (contrat n°34).

Transdev est le principal opérateur présent sur les réseaux exploitant actuellement ces 6 périmètres.

### Périmètres indicatifs des futurs contrats et appels d'offres lancés



D'ici juillet 2019, six nouveaux lots OPTILE devraient faire l'objet d'une mise en appel d'offres par Ile-de-France Mobilités. Au total, l'ouverture progressive de la quarantaine de lots structurant le futur réseau francilien pourrait être achevée en 2022.

Dès 2019, c'est un tiers des périmètres du réseau OPTILE qui sont concernés par le lancement des procédures de mise en concurrence et par la réforme des périmètres des entreprises qui les gèrent.

## 2. Que prévoit le projet de loi LOM sur l'ouverture à la concurrence des transports en Ile-de-France (art.33, 38 et 39) ?

### a) L'article 33 du projet de Loi d'Orientations des Mobilités concerne l'évolution du périmètre d'intervention du Groupe de Protection et de Sécurisation des Réseaux (GPSR) dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports.

Le GPSR est le service interne de la RATP ayant une mission de prévention et de protection des voyageurs et des personnels de la RATP sur l'ensemble des réseaux gérés par la RATP (article L. 2251-1 et L. 2251-1-2 du code des transports).

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports en Ile-de-France et de l'extension progressive du réseau de transport dans le cadre du Grand Paris Express, **la compétence du GPSR :**

- ▶ Serait ainsi étendue à l'ensemble des réseaux Métro et RER en Ile-de-France exploités par la RATP ou entrant dans son périmètre de gestion d'infrastructure,
- ▶ Sera effective sur le réseau de surface (Bus et Tramway) pour les services exploités par la RATP dans le cadre de l'ouverture à la concurrence,
- ▶ Pourrait s'exercer sur les réseaux de surface (Bus et Tramway) à la demande de l'autorité organisatrice, Ile-de-France Mobilités, à travers la mise en place de système de conventionnement spécifique déterminant les objectifs et les moyens alloués à l'exercice de cette mission.

**Cette mesure entrerait en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021.**

**Le Sénat a introduit plusieurs éléments dans le projet de loi :**

- ▶ Une disposition permettant aux entreprises auxquelles seraient confiées des opérations de transport, de réaliser également elles-mêmes des opérations de sûreté et de contrôle des titres ;

- ▶ Une extension du champ d'intervention de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER). Cette dernière émettra, annuellement, un avis conforme sur la tarification de prestations de sûreté réalisées par le GPSR et fixées par la RATP.

**b) L'article 38 prévoit plusieurs dispositions en vue de l'ouverture à la concurrence :**

- ▶ **Il confirme de façon générale les échéances d'ouverture à la concurrence**, telles que fixées, du réseau de transport sur lequel opère l'EPIC RATP, sans trancher le contentieux entre OPTILE et IDFM.
- ▶ Il introduit la possibilité **de réaliser via des filiales de la RATP, la construction ou l'aménagement d'autres réseaux ou exploiter d'autres lignes dans la région Ile-de-France**  
(L 2142-2) ;
- ▶ **Il laisse le choix à l'EPIC RATP du statut juridique de ses filiales hors Ile-de-France et à l'étranger**, dont le statut était jusqu'ici obligatoirement en Société Anonyme (SA).

**Les dispositions introduites par le Sénat et l'Assemblée Nationale ont concerné :**

- ▶ **L'évolution du périmètre d'intervention de l'ARAFER, qui régulerait**, outre les activités ferroviaires, routières et des autoroutes concédées, **l'activité du gestionnaire d'infrastructure de la RATP dédié au réseau du Grand Paris** (Art. 38 bisA) ;
- ▶ **La possibilité pour Ile-de-France Mobilités de sous-traiter** les missions de conception, de construction, d'aménagement des sites de maintenance et de remisage des modes à un autre opérateur économique (Art. 38 bis).

**A ce titre, concernant la RATP, l'ARAFER :**

- ▶ **Emettra un avis juridiquement contraignant sur :**
  - ▶ **l'activité de gestion technique du réseau du Grand Paris** afin de garantir une équité d'accès aux infrastructures aux différents exploitants (absences d'entraves et de discriminations) ;
  - ▶ **la rémunération de la RATP**, fixée par Ile-de-France Mobilités dans le cadre du contrat d'exploitation pluriannuel, au titre des activités de gestionnaire d'infrastructure du réseau métro et RER et du Grand Paris et sur la gestion technique du réseau du Grand Paris ;
  - ▶ **la fixation des redevances d'infrastructure** liées à l'utilisation de ces dernières.

- ▶ **Vérifiera la séparation comptable des deux périmètres d'activités** : celui d'exploitant de services de transport public de voyageurs et de gestionnaire d'infrastructure pour les métros et RER (ainsi que pour le GPSR) ;
- ▶ **Approuvera les règles d'imputation comptable** qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.
- ▶ **Pourra être saisie de tout différend entre un exploitant et la RATP gestionnaire des infrastructures, et prendre des décisions (Art. 38 Bis A).**

**Les amendements votés par l'Assemblée Nationale sont principalement :**

- ▶ **Le rôle de l'ARAFER comme régulateur pour le futur réseau du Grand Paris Express**, dont la RATP est gestionnaire d'infrastructure et ;
- ▶ **Confirme la compétence de l'ARAFER** en matière de règlement des différends entre Ile-de-France mobilité et la RATP concernant la détermination des effectifs à transférer dans le cadre des appels d'offres en cas de changement d'exploitant d'un service public de bus en Ile-de-France (article 38 bis AA).
- ▶ **Adapte ses compétences** concernant la séparation comptable entre l'Opérateur de Transport, le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) et le Gestionnaire d'Infrastructure du Grand Paris (GIGP) (article 38 bis A et 38 bis B):
  - L'ARAFER ne rendra plus un avis conforme mais motivé (non contraignant) concernant le document de référence publié par la RATP sur les dispositions prévues afin d'assurer un traitement non discriminatoire des exploitants désignés par Ile-de-France Mobilités dans le cadre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris (Article L. 2142 - 19 du code des transports),
  - Les pouvoirs de l'ARAFER seront étendus pour assurer l'accès aux données de mobilité (pouvoir de contrôle, de règlement des différends entre parties prenantes et de sanction) ; ainsi, la structure composant l'ARAFER sera renforcée (5 membres à temps plein).
- ▶ **Une modification de l'article 38 bis** ouvrant la possibilité pour la Société du Grand Paris de recourir à un marché global pour la construction et l'aménagement des infrastructures du réseau du Grand Paris Express. Précédemment, ce champ concernait IDFM.
- ▶ **Un transfert de compétence de la gestion technique des gares à la RATP** pour le gros œuvre initialement dans le périmètre de la SGP. IDFM sera en charge de la gestion du second œuvre et des équipements et pourra par la suite déléguer cette mission aux différents opérateurs dans le cadre des procédures d'appels d'offres à

partir de 2020. L'autorité Organisatrice percevra les recettes liées à la valorisation commerciales et publicitaires des gares (article 38 quater).

- **La valorisation du patrimoine, notamment immobilière de la SGP.** L'article 38 quinquies donne la possibilité à la SGP de réaliser des opérations de valorisations immobilières en créant ou prenant des participations dans des sociétés par apport en nature (immeubles) ou de droit à construire à des partenaires de façon à pouvoir le valoriser.



### **Qu'est-ce-que l'ARAFER, l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières ?**

**L'ARAFER est une autorité publique indépendante de régulation**, créée en décembre 2009, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des marchés ferroviaires. **Ses compétences ont été élargies**, par la loi Macron du 6 août 2015, **aux activités de transport interurbain par autocar**, ainsi qu'à partir du 1<sup>er</sup> février 2016 **aux autoroutes sous concession**.

#### **Ses rôles et missions sont notamment :**

- ▶ Garantir à l'ensemble des entreprises ferroviaires un accès non discriminatoire et équitable au réseau ferré ;
- ▶ Rendre un avis « juridiquement contraignant » concernant le budget prévisionnel de SNCF Réseau, le projet de contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau ainsi que sur les subventions publiques accordées à SNCF Réseau (sur les investissements >200 M€) ;
- ▶ Contrôler l'application des règles de séparation comptable des activités ferroviaires, notamment entre l'activité infrastructure et l'activité opérateur de transport ;
- ▶ S'assurer que l'ouverture de nouveaux services de transport par autocar ne porte pas atteinte à l'équilibre économique des services publics conventionnés ferroviaires ou routiers sur les liaisons de moins de 100 kilomètres et comprises entre 40 et 100 km en Ile-de-France ;
- ▶ Assurer le suivi économique des concessions autoroutières et veiller au respect des procédures de mises en concurrence pour l'attribution des marchés.

c) **L'article 39 traite des questions sociales liées à l'ouverture à la concurrence des réseaux bus et autobus actuellement exploités par la RATP.**

Les règles en matière sociales de l'ouverture à la concurrence au 31 décembre 2024 du réseau Bus de la RATP seront déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Le projet de loi LOM initial du 27 novembre 2018 prévoyait :

- ▶ **La mise en place par décret d'un cadre commun concernant la durée du temps de travail et de repos** qui serait applicable à l'ensemble des salariés des entreprises de transport public urbain concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transport par autobus avec des dispositions particulières pour Paris et les 3 départements de la petite couronne.

Notons que la version votée par l'Assemblée Nationale confirme ces éléments et recouvre à la fois les autobus et les autocars.

- ▶ **Ce décret déterminerait plusieurs dispositions extrêmement importantes pour les conditions de travail des salariés et pour la sécurité des transports :**

1° « **La période de référence**, supérieure à la semaine, sur laquelle l'employeur peut mettre en place **un dispositif d'aménagement du temps de travail**, dans la limite de douze semaines » ;

2° « Les possibilités de dépassement de **la durée maximale hebdomadaire de travail** mentionnée à l'article L. 3121-22 du Code du travail, dans la limite de quarante-huit heures calculée sur une période de référence pouvant aller jusqu'à six mois » ;

3° « **Les conditions de suspension du repos hebdomadaire**, dans la limite de quatorze jours, ainsi que celles de réduction du repos hebdomadaire, dans la limite de vingt-quatre heures, si des conditions objectives, techniques ou d'organisation, le justifient » ;

4° « **Les modalités de remplacement du temps de vingt minutes minimum dès que le temps de travail quotidien atteint six heures** (L. 3121-16 du Code du travail) par une période de repos compensateur équivalente attribuée avant la fin de la journée suivante. » ;

5° **Le nombre et les modalités de fixation des jours fériés ainsi que les modalités de compensations des jours fériés travaillés ;**

6° **La durée des congés**, qui pourra, par dérogation, être supérieure à 30 jours ouvrables ;

7° **Les délais de prévenance** concernant les changements d'horaires ;

**8° Les dépassements de la durée maximale quotidienne du travail, ou la réduction des durées minimales de repos quotidien ;**

**9° Les modalités de réduction du repos quotidien par l'employeur en cas de circonstances exceptionnelles.**

Certaines dispositions apparaissent potentiellement fortement dérogoires au Code du travail, ou au cadre fixé par l'UE. Elles ne se situent pas dans la perspective annoncée de « garanties sociales de haut niveau ».

- ▶ **Ces règles seraient fixées par le décret en Conseil d'Etat.**
- ▶ Dans les attendus de l'amendement gouvernemental au Sénat, celui-ci fait référence à **un éventuel avenant territorial à la convention collective du transport urbain.**
- ▶ Ces attendus indiquent que les dispositions du décret pourraient s'inspirer de celles en vigueur à la RATP.
- ▶ Au sein de la RATP, ces questions sont aujourd'hui régies par des accords collectifs. Les dispositions prévues par le décret devront respecter les limites fixées par le statut de la RATP (lequel pourra lui-même être modifié par le décret mentionné ci-dessous), et pourront en déterminer les modalités d'application.
- ▶ **Le décret pourrait déterminer des dispositions particulières,** concernant principalement Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne, applicables à l'ensemble des opérateurs de transport, public comme privé, opérant sur ce périmètre, « compte tenu des contraintes spécifiques d'exploitation, au regard notamment de la densité de population, des conditions de circulation, des conditions de travail et des exigences particulières en matière de dessertes ». **Un arrêté ministériel viendra fixer la liste des communes concernées.**
- ▶ Le texte du projet de loi indique que ces dispositions particulières pourraient s'appliquer aux salariés effectuant des services majoritairement situés sur cette zone géographique, même si cela ne constitue pas l'activité principale de leur entreprise.



### Périmètre concerné par décret prévoyant un cadre social spécifique sur le temps de travail



**A noter :** certaines communications avaient analysé ces dispositions comme créant un « cadre social territorialisé ». Cela ne nous semble pas en l'état répondre à l'objectif de création d'un cadre social de haut niveau, pour éviter le développement du dumping social dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Ces dispositions ne concernent en effet que le seul sujet du temps de travail et de son organisation. Le terme « haut niveau » apparaît avoir besoin d'être traduit plus concrètement et sur une orientation différente que le cadre donné en l'état actuel au futur décret.

L'article 39 prévoit également l'**extension de la Convention Collective des Transports Urbains aux salariés de la RATP** concourant aux activités de gestion, d'exploitation et de maintenance de transport par autobus. La loi autoriserait **la convention collective** à prévoir des dispositions spécifiques pour Paris et les 3 départements de la petite couronne, pour ce qui concerne le temps de travail et les repos au travers d'avenants territoriaux.

L'article 39 **définit aussi le cadre du transfert automatique des contrats de travail en cas de transfert d'attributaire d'un contrat de service public urbain de transport opéré par la RATP en autobus et autocar en Ile-de-France.**

Des amendements adoptés prévoient que les modalités de ces transferts seront fixées par un **décret en Conseil d'Etat** après consultations des parties prenantes (organisations professionnelles du secteur, organisations syndicales représentantes au niveau de la convention collective Transport Urbains et de la RATP).

**Le projet de loi prévoit que :**

- ▶ **Le nombre de salariés transférés** sera défini par accord entre le cédant, et l'autorité organisatrice (IDFM), ou, en cas de désaccord, par l'ARAFER.
- ▶ Un décret définira **les informations qui seront communiquées aux salariés et à leurs représentants** dans la phase d'attribution du contrat. La formulation actuelle n'inclut pas la période de préparation des contours et du contenu de l'appel d'offres. Il ne

prévoit pas de dispositions qui donneraient un droit particulier aux représentants du personnel, d'information, de consultation ou de négociation, par exemple sur les clauses sociales du contrat, sur les éléments du statut social autres que ceux mentionnés par le projet de loi (notamment le déroulement de carrière, etc.).

- ▶ Suite à un amendement à l'Assemblée nationale, les délais d'information préalable des salariés (entre l'attribution du contrat et le changement effectif d'attributaire) sont réduits de 6 mois à 4 mois, pour les salariés de la RATP amenés à être transférés vers le nouvel exploitant. Toutefois, la période de deux mois qui est laissée aux salariés pour accepter ou de refuser le transfert n'est pas remise en cause.
- ▶ Les salariés de la RATP transférés à un autre opérateur, dès lors qu'ils restent salariés d'une entreprise de transport de voyageurs urbains ou interurbains, conserveraient leur régime de retraite spécial et l'accès aux centres de soin de la RATP ainsi que, durant une durée limitée à 12 mois, l'accès aux activités sociales et culturelles du CSE.
- ▶ Le maintien, pour les salariés de la RATP transférés vers un nouvel exploitant, de l'ensemble des éléments de rémunération (versés lors des 12 mois précédant le transfert hors éléments exceptionnels) à durée de travail équivalente.
- ▶ Le maintien de la garantie d'emploi des salariés issus de la RATP bénéficiant du statut RATP. Les modalités de mise en œuvre de cette garantie ont besoin d'être précisées, pour qu'elle puisse être effective. Cette garantie s'appuie-t-elle sur un éventuel droit de retour à la RATP ?
- ▶ Que les accords collectifs et usages perdurent après le transfert jusqu'à négociation d'accords de substitution, ou à défaut pendant 15 mois : cela correspond au cadre légal de droit commun pour le transfert d'une activité autonome sur le plan économique et social via le L1224-1. Par contre, les dispositions relatives au statut des salariés de la RATP ne suivront pas ce régime et cesseront de produire leurs effets immédiatement après le transfert.

**Les amendements votés en 1<sup>ère</sup> lecture à l'Assemblée Nationale ont concerné notamment les conséquences du refus du transfert de salariés et les garanties procédurales associées.**

- ▶ En cas de refus de transfert, la rupture du contrat de travail constituerait une cause réelle et sérieuse. Le projet de loi prévoit que le salarié recevra une indemnité dont les modalités de calcul seront fixées par décret en Conseil d'Etat. Elle devra tenir compte de la situation du salarié au regard de l'emploi. Son montant ne pourra excéder celui prévu en cas de licenciement. Cette indemnité pourra être modulée selon la situation du salarié. Cela signifie que certains salariés refusant le transfert pourraient se voir attribuer une indemnité inférieure à celle prévue au cadre légal général pour un licenciement.

**d) Le transfert des salariés des entreprises privées du réseau OPTILE, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.**

Concernant le réseau OPTILE, pour le transfert des contrats de travail des salariés relevant du transport routier de voyageurs ou du transport urbains de voyageurs qui changeront d'employeur, la loi renvoie à la négociation d'accords de branche par les partenaires sociaux des branches *Transports routiers et des activités auxiliaires* et *Transport public urbain de voyageurs*. Elles sont invitées à négocier un accord qui définira les modalités de transfert des contrats de travail en cas de changement d'exploitant, pour les salariés affectés exclusivement ou essentiellement aux services ou aux parties de services transférés.

**Cet accord de branche devra définir :**

- ▶ Les informations qui seront communiquées aux salariés et à leurs représentants et leurs modalités de transmissions,
- ▶ Les modalités d'accompagnement individuel et collectif mis en place pour les salariés transférés,
- ▶ Les conditions de maintien de la rémunération des salariés transférés,

Il devra également prendre en compte les dispositions conventionnelles de l'entreprise « cédante ». La loi fixe trois solutions possibles :

- ▶ Par le maintien des dispositions conventionnelles durant 12 mois suivant la dénonciation de l'accord,
- ▶ Pour le cas où les salariés viennent d'entreprises différentes avec une multiplicité de contrats de travail, les stipulations conventionnelles de l'entreprise seront celles dont est issu le plus grand nombre de salariés transférés,
- ▶ Soit par l'application des dispositions conventionnelles du nouvel exploitant à partir du 1<sup>er</sup> jour du transfert.

La loi ne prévoit pas que des décrets puissent être pris si les négociations de branche n'aboutissent pas. La loi ne prévoit pas non plus les cas de salariés qui ne seraient pas affectés essentiellement à un service transféré. Or, cette situation sera fréquente et pourra concerner les conducteurs travaillant sur plusieurs lignes, les salariés des services administratifs et support, les salariés et techniciens d'exploitation chargés de l'organisation des services, les salariés des garages ?...

### 3. Les conséquences identifiées et les difficultés soulevées

Au regard du schéma d'ouverture à la concurrence des transports en Ile-de-France, les enjeux, chantiers et réflexions à mener sont considérables afin que les conditions de mise en concurrence permettent d'éviter toute forme de « dumping social » entre les opérateurs de transport.

#### a) Concernant la RATP

- ▶ **Une vigilance sera nécessaire vis-à-vis de ce qui serait une mise en place de statuts différenciés au sein de la RATP, selon les activités (Bus/ modes lourds et infrastructures) dans un contexte d'étalement temporel de l'ouverture à la concurrence.**
- ▶ **Le risque d'une multiplicité de conventions collectives au sein de la RATP** compte tenu également d'une filialisation possible des autres activités réalisées par la RATP (ingénierie, ferroviaire, maintenance, sureté, études...).
- ▶ **Les conditions de transfert des salariés et les garanties sociales**, en cas d'appels d'offres perdus, par la RATP ou une autre entreprise, ainsi que les conditions de reprise du personnel sous statut RATP, **constituent un enjeu majeur, compte tenu des différences importantes entre les statuts actuels de l'EPIC RATP et des conventions collectives urbaines et interurbaines en vigueur dans le privé. L'application du régime juridique existant prévoyant le transfert automatique des contrats de travail soulève à ce jour des questions** compte tenu des différences entre les salariés sous statut et ceux relevant de droit privé. Certains droits individuels ne sont pas, contrairement aux salariés contractuels, inscrits dans le contrat de travail, ce qui risque de créer un contexte particulièrement défavorable pour les salariés sous statut.
- ▶ **Les conséquences en cas d'un refus de transfert, qui ont été précisées, se traduiront désormais par un licenciement du salarié.**
- ▶ Il serait utile également de préciser les **conditions sociales d'éventuels transferts vers des filiales dédiées de la RATP.**

#### b) Concernant les entreprises du réseau OPTILE

- ▶ L'ouverture à la concurrence des réseaux OPTILE, **aujourd'hui exploités au travers d'environ 140 contrats de type 3 devrait entraîner la création d'une quarantaine de nouvelles entités juridiques, basées sur une organisation que IDFM souhaite recentrer sur environ 40 contrats.** IDFM demande par ailleurs à ce que chacun des 40 nouveaux contrats soit signé avec une structure juridique spécifique. Il conviendra

d'être très attentif à l'hétérogénéité existante, sur la région Ile-de-France, en termes d'accords collectifs et de rattachement des entreprises, soit à la convention des transports routiers, soit à celle des transports urbains.

- ▶ **Cela va amener un changement très important du périmètre actuel des entreprises et structures juridiques.** Un très grand nombre de salariés, si ce n'est la totalité, va être conduit à changer d'employeur à l'occasion des appels d'offres et de l'attribution des marchés, soit par changement d'opérateur, soit par création de filiale nouvelle ou transfert dans une autre filiale chez le même opérateur.
- ▶ **Ces transferts amèneront, de fait, le besoin de renégocier l'ensemble des accords collectifs et statuts sociaux des entreprises concernées.**

**Les branches Transports routiers et des activités auxiliaires et Transport public urbain de voyageurs sont invitées à négocier des accords de branche pour gérer les transferts des salariés et les conditions sociales dans les futures entreprises titulaires des marchés.** Des transferts entre entreprises des branches différentes étant prévisibles, la logique serait de négocier un accord commun aux deux branches.

- ▶ Notons que, en l'état actuel, si des transferts de salariés interviennent **dans le cadre général de l'article L 1224-1 du Code du travail, à défaut d'accord collectif, seule la rémunération globale annuelle de salarié est garantie, ce qui exclut, par exemple, les grilles de progression d'ancienneté, ou tout ce qui relève des conditions de travail et d'emploi. Le projet de loi n'apporte pas de garanties supplémentaires sur ce point.**
- ▶ Plus préoccupant encore, en l'état actuel, à défaut d'accord de branche, et sans cadre légal adapté, cet article L1224-1 ne s'appliquera que très rarement. Dans ces situations, aucune garantie n'existe sur le transfert des salariés opérant actuellement sur les réseaux OPTILE.
  - ▶ Actuellement, la convention collective sur le transport interurbain de voyageurs prévoit que, si un salarié exerce depuis plus de 6 mois et a plus de 65% de son activité sur un marché de transport régulier qui change de titulaire, il doit lui être proposé un transfert chez le nouvel opérateur.
  - ▶ Compte tenu de l'organisation de l'exploitation chez les actuels opérateurs, et de nombreux services de conducteurs organisés sur plusieurs lignes, ces dispositions conventionnelles sont très insuffisantes pour donner un droit au transfert à tous les salariés, pour garantir un bon déroulement sur le plan social, et pour garantir une continuité du service.
  - ▶ Aucune disposition autre que le cadre légal du L1224-1 n'existe dans la convention des transports urbains.

Sans cadre légal ou conventionnel adapté, les transferts de contrats vont conduire à des difficultés sociales très importantes, des risques de conflits, des risques de difficultés d'exploitation pour les opérateurs sur les nouveaux contrats, ainsi que des risques de licenciements, en particulier sur les populations autres que conducteurs.

**c) Un besoin de garanties sociales et d'un cadre en cas de changement d'opérateur**

- ▶ **Un besoin de garanties globales pour éviter le dumping social, notamment vis-à-vis des conditions d'emploi et de rémunération des nouveaux embauchés.** Cette question ne peut trouver sa réponse que dans une négociation de la convention collective plus large et plus ambitieuse que celle qui semble prévue.
- ▶ La mise en place de ce cadre est maintenant urgente. Les 6 marchés, dont l'ouverture à la concurrence a été annoncée, et ceux qui doivent être annoncés prochainement, vont vraisemblablement se traduire par des transferts le 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans moins d'un an et demi, avec des appels d'offres lancés au second semestre 2019, et l'annonce des transferts vers mi-2020.
- ▶ Il convient de noter que ces mutations majeures interviennent dans un contexte où les difficultés de recrutement vont croissantes depuis quelques années. Cette situation doit selon nous être pleinement prise en compte.

**Pour contacter les auteurs de ce document :**

Bérénice FERRIER  
[berenice.ferrier@secafi.com](mailto:berenice.ferrier@secafi.com)  
 06 71 86 14 14

Vincent LITTOLFF  
[vincent.littolff@secafi.com](mailto:vincent.littolff@secafi.com)  
 06 07 62 93 30

Philippe GERVAIS  
 Coordinateur secteur Transports SECAFI  
[philippe.gervais@secafi.com](mailto:philippe.gervais@secafi.com)  
 06 80 91 60 64



**EN EUROPE, EN FRANCE  
 MÉTROPOLITAINE ET D'OUTRE-MER**  
 NOUS SOMMES À VOTRE ÉCOUTE PRÈS DE VOS SITES...

**SECAFI Paris**  
**Agnès MICHEL**  
 + 33 (0)1 53 62 71 74 • + 33 (0)6 85 23 80 88  
[agnes.michel@secafi.com](mailto:agnes.michel@secafi.com)

**SECAFI Lyon**  
**Florian DELVAUX**  
 + 33 (0)4 78 63 60 34 • + 33 (0)6 20 62 49 68  
[florian.delvaux@secafi.com](mailto:florian.delvaux@secafi.com)

**SECAFI Lille**  
**Philippe DUCHAMP**  
 + 33 (0)3 20 14 64 58 • + 33 (0)6 81 44 89 82  
[philippe.duchamp@secafi.com](mailto:philippe.duchamp@secafi.com)

**SECAFI Metz**  
**Eric LEFEBVRE**  
 +33 (0)3 87 56 20 12 • +33 (0)6 78 85 11 75  
[eric.lefebvre@secafi.com](mailto:eric.lefebvre@secafi.com)

**SECAFI Nantes**  
**Éric JULIENNE**  
 + 33 (0)2 40 80 24 09 • + 33 (0)6 07 22 02 39  
[eric.julienne@secafi.com](mailto:eric.julienne@secafi.com)

**SECAFI Toulouse**  
**Nicolas AIT CHEIKH**  
 + 33 (0)5 62 72 36 02 • + 33 (0)6 71 27 77 45  
[nicolas.aitcheikh@secafi.com](mailto:nicolas.aitcheikh@secafi.com)

**SECAFI Bordeaux**  
**Hélène CROUZET**  
 +33 (0)5 57 22 45 09 • +33 (0)6 32 23 10 88 et  
[helene.crouzet@secafi.com](mailto:helene.crouzet@secafi.com)

**SECAFI Marseille**  
**Rod MAAMRIA**  
 + 33 (0)4 91 93 92 20 • +33 (0)6 07 90 17 48  
[rod.maamria@secafi.com](mailto:rod.maamria@secafi.com)

**Secafi Outre-Mer Ile-de-la Réunion**  
**Isabelle GOUDARD**  
 +262 (0)6 92 79 06 72  
[isabelle.goudard@secafi.com](mailto:isabelle.goudard@secafi.com)

**Secafi Nouvelle Calédonie**  
**Yodit PASTOR**  
 + (687) 26 06 02 • + (687) 75 75 26  
[yodit.pastor@secafi.com](mailto:yodit.pastor@secafi.com)

**Secafi Bruxelles**  
**Sophie MOSCA**  
 + 33 (0)6 73 08 14 58  
[sophie.mosca@secafi.com](mailto:sophie.mosca@secafi.com)

**Comptabilité des CSE**  
**Guillaume SAUVAGE**  
 + 33 (0)6 75 60 08 40  
[guillaume.sauvage@secafi.com](mailto:guillaume.sauvage@secafi.com)

**Service Formation**  
 + 33 (0)1 56 53 65 05  
[formation@atlantes.fr](mailto:formation@atlantes.fr)

