

N° 166

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

Enregistré à la Présidence du Sénat le 2 décembre 2019

PROPOSITION DE LOI

tendant à assurer l'effectivité du droit au transport, à améliorer les droits des usagers et à répondre aux besoins essentiels du pays en cas de grève,

PRÉSENTÉE

Par MM. Bruno RETAILLEAU, Hervé MARSEILLE, Pascal ALLIZARD, Serge BABARY, Philippe BAS, Jérôme BASCHER, Arnaud BAZIN, Mmes Martine BERTHET, Anne-Marie BERTRAND, Annick BILLON, MM. Jean BIZET, Jean-Marie BOCKEL, Mme Christine BONFANTI-DOSSAT, M. Gilbert BOUCHET, Mme Céline BOULAY-ESPÉRONNIER, MM. Yves BOULOUX, Jean-Marc BOYER, Max BRISSON, Mme Marie-Thérèse BRUGUIÈRE, MM. François CALVET, Christian CAMBON, Jean-Noël CARDOUX, Alain CAZABONNE, Mme Anne CHAIN-LARCHÉ, MM. Patrick CHAIZE, Pierre CHARON, Alain CHATILLON, Mme Marta de CIDRAC, MM. Olivier CIGOLOTTI, Édouard COURTIAL, Pierre CUYPERS, René DANESI, Mme Laure DARCOS, MM. Marc-Philippe DAUBRESSE, Vincent DELAHAYE, Mmes Catherine DEROCHE, Jacky DEROMEDI, Chantal DESEYNE, Catherine DI FOLCO, Nassimah DINDAR, M. Alain DUFAUT, Mme Catherine DUMAS, M. Laurent DUPLOMB, Mmes Nicole DURANTON, Dominique ESTROSI SASSONE, Jacqueline EUSTACHE-BRINIO, Françoise FÉRAT, M. Michel FORISSIER, Mmes Joëlle GARRIAUD-MAYLAM, Françoise GATEL, Frédérique GERBAUD, M. Jordi GINESTA, Mme Nathalie GOULET, M. Charles GUENÉ, Mmes Jocelyne GUIDEZ, Pascale GRUNY, MM. Loïc HERVÉ, Jean-Raymond HUGONET, Benoît HURÉ, Mme Corinne IMBERT, MM. Guy-Dominique KENNEL, Claude KERN, Marc LAMÉNIE, Mmes Élisabeth LAMURE, Florence LASSARADE, MM. Michel LAUGIER, Daniel LAURENT, Nuihau LAUREY, Mme Christine LAVARDE, MM. Antoine LEFÈVRE, Dominique de LEGGE, Ronan LE GLEUT, Jean-Pierre LELEUX, Henri LEROY, Mme Brigitte LHERBIER, MM. Jean-François LONGEOT, Jean-Claude LUCHE, Mme Viviane MALET, MM. Didier MANDELLI, Hervé MAUREY, Jean-Pierre MOGA, Albéric de MONTGOLFIER, Jean-Marie MORISSET, Philippe MOUILLER, Mmes Patricia MORHET-RICHAUD, Catherine MORIN-DESAILLY, M. Louis-Jean de NICOLAÏ, Mme Sylviane NOËL, MM. Claude NOUGEIN, Jean-Jacques PANUNZI, Philippe PAUL, Cyril PELLEVAL, Philippe PEMEZEC, Stéphane PIEDNOIR, Ladislav PONIATOWSKI, Christophe PRIOU, Mmes Catherine PROCACCIA, Frédérique PUISSAT, Isabelle RAIMOND-PAVERO, Françoise RAMOND, MM. Jean-François RAPIN, Damien REGNARD, Mmes Marie-Pierre RICHER, Denise SAINT-PÉ, MM. Hugues SAURY, René-Paul SAVARY, Michel SAVIN, Vincent SEGOUIN, Bruno SIDO, Mme Esther SITTLER, M. Jean SOL, Mmes Claudine THOMAS, Catherine TROENDLÉ, M. Michel VASPART, Mme Sylvie VERMEILLET, MM. Jean Pierre VOGEL et Jacques GROSPELLIN,

Sénateurs

(Envoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La part d'utilisation des transports publics croît dans les habitudes de déplacement des Français. Le Commissariat général au développement durable, en 2019, dans son dernier rapport, nous a appris que la France est passée pour ce qui concerne le transport collectif de 152,4 à 200 milliards de voyageurs-kilomètres entre 2001 et 2016. Cette progression souligne l'importance des transports collectifs dans la vie quotidienne de nombreux Français.

La substitution du transport collectif au transport individuel est une réponse essentielle aux enjeux environnementaux. En ce domaine, la France a encore beaucoup de progrès à faire puisque, dans un jugement du 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a estimé que la France a dépassé depuis 2010 « de manière systématique et persistante » le seuil limite de dioxyde d'azote, un gaz issu notamment des moteurs diesel. Ce jugement pourrait conduire, dans un deuxième temps, à d'éventuelles sanctions si la France ne fait rien pour remédier à cette situation.

Le développement du transport collectif est une solution pour pallier ces mauvais résultats, il doit être encouragé et il doit être accéléré. Il le sera d'autant plus que les transports publics apparaîtront fiables et assurant en toutes circonstances le transport des passagers.

La nécessaire continuité des services publics de transport

La fiabilité du transport public, sa continuité, est une condition de son développement, mais c'est aussi une exigence pour les Français qui l'utilisent de plus en plus et qui en font parfois leur seul moyen de transport. On comprend dès lors l'exaspération de nos compatriotes qui se tournent vers des transports publics qui, régulièrement, les prennent en otage. On ne peut pas à la fois promouvoir les vertus du transport public et ne pas lui imposer des obligations de régularité de service. Le respect de la continuité du service public de transport est une des conditions de sa croissance rapide.

Le droit de grève n'est pas le droit de bloquer le pays. Or, dans les faits, l'importance, désormais, du transport public dans les déplacements quotidiens des Français conduit à la paralysie.

C'est pour éviter cette paralysie qu'est proposée la création d'un service minimum de transport garanti applicable aux transports publics ferroviaire, aérien et maritime. Le futur service garanti contribuera à assurer la liberté d'aller et venir, la liberté d'accès aux services publics, la liberté du travail et la liberté du commerce et de l'industrie.

C'est un rééquilibrage des droits qu'il est proposé de mettre en œuvre. Le principe de continuité des services publics a une valeur constitutionnelle et sa déclinaison aux transports publics s'accommode mal aujourd'hui d'une rupture en cas de grève.

Le dialogue préalable de la loi du 21 août 2007

La loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs a constitué un progrès, mais n'a pas atteint l'objectif d'assurer, en toutes circonstances, la continuité du service public.

Cette loi prévoit des règles pour favoriser le dialogue social et permettre une meilleure organisation des services de transports publics en cas de grève. Elle instaure l'obligation pour les salariés d'indiquer 48 heures à l'avance qu'ils ont l'intention de faire grève. La mise en œuvre d'un service minimum aux heures de pointe est laissée aux accords entre syndicats et autorités organisatrices.

Cette première étape de négociation est indispensable. Elle doit demeurer. En revanche, lorsqu'elle s'avère inopérante, un dispositif complémentaire doit permettre d'assurer la continuité du service public de transport. Tel est l'objet de la présente proposition de loi qui s'attache à rendre obligatoire le fonctionnement partiel des transports publics les jours de grève.

Un service minimum garanti

Le dispositif proposé pose le principe de l'ouverture aux usagers, les jours ouvrés, en cas de grève, d'un tiers des transports publics quotidiens prioritairement concentrés sur les heures de pointe qui correspondent à deux heures le matin et le soir.

Il est prévu que ce dispositif puisse être abaissé ou augmenté par l'organe délibérant ou l'autorité organisatrice de transport afin d'adapter le service à la situation locale et à l'exigence constitutionnelle « des besoins essentiels du pays ».

Pour assurer la continuité du service public, la possibilité est donnée aux entreprises de transport de requérir des agents grévistes, le nombre des agents réquisitionnés ne devant pas excéder les besoins qui permettent d'assurer le service minimum garanti.

Si l'entreprise n'assume pas ses obligations de continuité de service public, elle pourra être condamnée à payer une amende administrative.

Des démarches simplifiées

La proposition de loi prévoit également, afin d'éviter que les voyageurs dont le voyage est annulé ne soient pénalisés financièrement, de simplifier leurs démarches. L'absence de remboursement et la nécessité pour le voyageur lésé de faire une démarche apparaissant comme injustement contraignante, l'avoir serait interdit au profit d'un remboursement. Ce dernier serait automatique lorsque le paiement est électronique.

L'aménagement de l'exercice du droit de grève : une jurisprudence constante du Conseil Constitutionnel

Le service garanti ne remet pas en cause le droit de grève ; il propose d'aménager son exercice à l'instar de ce que prévoit la loi pour d'autres services publics comme les hôpitaux ou la télévision publique. Il s'inscrit dans une jurisprudence bien établie du Conseil constitutionnel.

Aux termes du septième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946, « *Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent* ». Cette réglementation générale du droit de grève n'a jamais été adoptée. Ont seulement été adoptées des lois particulières, réglementant ou interdisant ce droit pour certaines catégories professionnelles.

Le Conseil constitutionnel admet que la loi peut aller « *jusqu'à l'interdiction du droit de grève aux agents dont la présence est indispensable pour assurer le fonctionnement des éléments du service [public] dont l'interruption porterait atteinte aux besoins essentiels du pays* ».

Il a en outre posé de manière générale que le législateur peut apporter des « limites » au droit de grève. La formulation de principe en la matière est issue de la décision n° 79-105 DC du 25 juillet 1979 et a été reprise sans modification depuis lors :

« Considérant qu'aux termes du septième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946 : "Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent" ; qu'en édictant cette disposition, les constituants ont entendu marquer que le droit de grève est un principe de valeur constitutionnelle, mais qu'il a des limites et ont habilité le législateur à tracer celles-ci en opérant la conciliation nécessaire entre la défense des intérêts professionnels, dont la grève est un moyen, et la sauvegarde de l'intérêt général auquel la grève peut être de nature à porter atteinte ; que, notamment en ce qui concerne les services publics, la reconnaissance du droit de grève ne saurait avoir pour effet de faire obstacle au pouvoir du législateur d'apporter à ce droit les limitations nécessaires en vue d'assurer la continuité du service public qui, tout comme le droit de grève, a le caractère d'un principe de valeur constitutionnelle. »

C'est dans ce cadre constitutionnel qu'est prévu le dispositif de la présente proposition de loi.

Le futur service garanti a naturellement vocation à s'appliquer aux services qui sont déjà soumis aux dispositions du code des transports relatives à la continuité du service en cas de perturbation prévisible de trafic, à savoir les services publics de transport terrestre régulier de personnes, à vocation non touristique, hors transport fluvial. C'est pourquoi le dispositif de la proposition de loi s'inscrit dans la division du code des transports prévue à cet effet.

L'exigence constitutionnelle de la continuité des services publics ne s'arrête cependant pas aux limites de la France métropolitaine continentale. L'effectivité du droit au transport doit bénéficier à tous les citoyens, quel que soit le territoire sur lequel ils se trouvent. C'est pourquoi l'**article 1^{er}** prévoit l'application du service garanti aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte des îles françaises, ce qui recouvre non seulement les îles métropolitaines, mais aussi d'outre-mer dans la mesure où le code des transports y est applicable. Pour éviter des difficultés d'interprétation, il est précisé que, s'agissant de la Corse, la collectivité territoriale doit être regardée comme l'autorité organisatrice de transports pour les délibérations que la déclinaison du service garanti au niveau local peut nécessiter. Ce champ d'application est complété par des dispositions propres au transport aérien (**article 3**, notamment).

L'**article 2** procède, pour des questions de lisibilité du code des transports, à un simple déplacement des dispositions précisant ce qu'il convient d'entendre par « perturbation prévisible du trafic ».

Les articles 3 et 4, complémentaires, instaurent un service garanti afin que les besoins essentiels de la population soient assurés en cas de grève dans les transports publics réguliers de personnes.

La définition de ces besoins essentiels repose sur un socle posé par le législateur que les autorités organisatrices de transport adapteront, en tant que de besoin, en fonction des circonstances locales.

Le socle, objet de l'**article 3**, pose le principe de l'ouverture aux usagers, en cas de grève un jour ouvré, d'un tiers des liaisons ouvertes en service normal. Afin d'optimiser les trajets ainsi rendus disponibles, il est prévu qu'ils seront prioritairement consacrés aux périodes de pointe, dans la limite, bien sûr, du nombre de voyages assurés au cours de ces périodes en service normal. Il est cependant prévu que l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport puisse abaisser cette limite dans la mesure où il n'en résulterait pas une atteinte aux besoins essentiels de la population ni un risque pour la sécurité des voyageurs.

Ce socle pourra, et même devra, être adapté aux circonstances locales par les autorités organisatrices, bien entendu sous le contrôle du juge administratif, afin de faire en sorte qu'il ne soit ni excessif ni insuffisant au regard des besoins essentiels de la population. Pour ce faire, l'**article 4** se greffe sur le dispositif actuel en vertu duquel les autorités organisatrices sont appelées à identifier des dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic :

- d'une part, il leur appartiendra, le cas échéant, d'identifier les liaisons ou parties de liaison dont l'interruption ne porterait pas atteinte aux besoins essentiels de la population (et pour lesquelles le service garanti n'aurait donc pas lieu d'être) ;

- d'autre part, les autorités organisatrices pourront, et même devront, apporter des compléments au minimum de principe prévu par la loi dans la mesure, et seulement dans la mesure, où ce minimum se révélerait insuffisant pour répondre aux besoins essentiels de la population. Ces compléments pourront notamment porter sur des dessertes à assurer selon une certaine fréquence en dehors des heures de pointe ou, pour les heures de pointe, consister à prévoir (sur certaines lignes, voire parties de ligne) des fréquences plus fortes que celles qui résulteraient du socle prévu par la loi.

Ainsi, le niveau de service garanti qui résulterait de la présente proposition de loi correspondrait à l'équation suivante : service minimal garanti = socle prévu par la loi + adaptations jugées nécessaires par les autorités locales pour répondre strictement aux besoins essentiels de la population.

En cas de grève, il appartiendrait à l'entreprise de transport (ou à l'autorité organisatrice si elle exécute elle-même le service) d'assurer le service garanti ainsi défini. Pour ce faire, l'**article 3** prévoit qu'elle pourrait, dès lors que le nombre d'agents non grévistes ne suffirait pas, requérir des agents grévistes dans la mesure du strict nécessaire pour assurer les besoins essentiels de la population. Ce faisant, serait garanti le niveau de service le plus élevé possible compte tenu des marges de manœuvre ouvertes par le Conseil constitutionnel en matière de réquisition de grévistes. Comme nous l'avons indiqué ci-dessus, selon une jurisprudence bien établie, celui-ci permet en effet au législateur d'aller « *jusqu'à l'interdiction du droit de grève aux agents dont la présence est indispensable pour assurer le fonctionnement des éléments du service [public] dont l'interruption porterait atteinte aux besoins essentiels du pays* » (décision n° 79-105 DC du 25 juillet 1979 ; jurisprudence réitérée dans les décisions n° 86-217 DC du 18 septembre 1986 et n° 87-230 DC du 28 juillet 1987)¹. Le tout récent rappel de cette jurisprudence par le Conseil constitutionnel dans son commentaire de la décision sur la loi de transformation de la fonction publique (n° 2019-790 DC du 1^{er} août 2019) souligne qu'elle demeure plus que jamais d'actualité.

Ainsi autorisée à réquisitionner des agents au cas où le nombre de non-grévistes ne serait pas suffisant, l'entreprise de transports disposera des moyens juridiques pour assurer le service garanti. En conséquence, le fait d'avoir manqué à cette obligation devrait pouvoir appeler à une sanction que l'**article 4** propose de prévoir sous la forme d'une amende administrative à prononcer par l'autorité administrative. Le plafond de cette amende, dont le montant effectif devra être fixé par l'autorité organisatrice en fonction des circonstances de l'espèce, sera proportionnel au nombre de dessertes non assurées par l'entreprise.

¹ Pour le Conseil constitutionnel, « *dans le cadre des services publics, la reconnaissance du droit de grève ne saurait avoir pour effet de faire obstacle au pouvoir du législateur d'apporter à ce droit les limitations nécessaires en vue d'assurer la continuité du service public qui, tout comme le droit de grève, a le caractère d'un principe de valeur constitutionnelle ; que ces limitations peuvent aller jusqu'à l'interdiction du droit de grève aux agents dont la présence est indispensable pour assurer le fonctionnement des éléments du service dont l'interruption porterait atteinte aux besoins essentiels du pays* ».

Par essence, le service garanti n'a vocation à s'appliquer qu'en cas d'échec des négociations que les employeurs et les organisations syndicales doivent tenir en vertu des dispositions du code du travail applicables en cas de préavis de grève dans les services publics (article L. 2512-2). C'est pourquoi l'**article 5** impose à l'entreprise de transport d'informer l'autorité organisatrice de l'évolution des négociations et, s'il apparaît que la grève s'annonce inévitable, de lui indiquer au moins vingt-quatre heures avant le terme du préavis les mesures qu'elle envisage de prendre pour se conformer à ses obligations au titre du service garanti ainsi que les éventuelles difficultés qu'elle risque de rencontrer. L'information ainsi dispensée pourra notamment être un élément d'appréciation des circonstances pour fixer le montant de l'amende administrative qui pourrait être prononcée par l'autorité organisatrice au cas où l'entreprise aurait manqué à son obligation de service garanti.

L'**article 6** vise à améliorer les droits des usagers en cas d'annulation d'un voyage. Ainsi, en principe, serait interdit le remboursement d'un titre non utilisé sous la forme d'un avoir ou d'un échange ; en cas de réservation payée par voie dématérialisée, l'utilisateur serait automatiquement remboursé sur son compte bancaire dans les sept jours. Une exception est cependant admise, au nom du pragmatisme, pour l'échange d'un billet aller annulé puisque, s'il conserve son retour, l'utilisateur aura nécessairement besoin d'un billet aller.

L'**article 7** prévoit la consultation des comités de suivi de dessertes sur les mesures envisagées par les autorités organisatrices de transport ferroviaire dans le cadre du service garanti.

Enfin, l'**article 8** instaure un service minimal garanti applicable aux services de transport aérien public à l'intérieur du territoire français. Il reprend dans une large mesure le dispositif prévu pour les autres modes en tenant compte des spécificités de l'aérien (absence d'autorité organisatrice désignée, caractère souvent inapproprié du concept de période de pointe, caractère non systématique d'une convention de service public...). L'une des spécificités tient au nombre important d'acteurs à mobiliser puisque, outre l'entreprise de transport elle-même, sont concernés les contrôleurs aériens, les bagagistes, les personnels de sécurité, etc. Elle rend d'autant plus nécessaire l'information par l'entreprise de transport des représentants de l'État sur l'évolution des négociations durant le préavis, ceux-ci pouvant alors eux-mêmes répercuter auprès des autres acteurs les éléments qui pourraient leur être utiles pour se préparer au service garanti dans les meilleures conditions.

Proposition de loi tendant à assurer l'effectivité du droit au transport, à améliorer les droits des usagers et à répondre aux besoins essentiels du pays en cas de grève

Article 1^{er}

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 1222-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elles s'appliquent également aux transports maritimes réguliers publics de personnes pour la desserte des îles françaises mentionnés à l'article L. 5431-1. » ;
- ③ 2° Après le premier alinéa de l'article L. 5431-2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « Elle prend, en tant que de besoin, les délibérations prévues aux articles L. 1222-1-2 et L. 1222-1-3. »
- ⑤ II. – Le paragraphe 1 de la sous-section 2 de la section 2 du chapitre IV du titre II du livre IV de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales est complétée par un article L. 4424-21-1 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 4424-21-1.* – La collectivité territoriale de Corse est l'autorité organisatrice de transports pour l'application du chapitre II du titre II du livre II de la première partie du code des transports. »

Article 2

- ① La section 1 du chapitre II du titre II du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1222-1-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 1222-1-1.* – Sont réputées prévisibles au sens du présent chapitre les perturbations du trafic qui résultent :
- ③ « 1° De grèves ;
- ④ « 2° De plans de travaux ;
- ⑤ « 3° D'incidents techniques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis leur survenance ;
- ⑥ « 4° D'aléas climatiques, dès lors qu'un délai de trente-six heures s'est écoulé depuis le déclenchement d'une alerte météorologique ;

- ⑦ « 5° De tout événement dont l'existence a été portée à la connaissance de l'entreprise de transports par le représentant de l'État, l'autorité organisatrice de transports ou le gestionnaire de l'infrastructure depuis trente-six heures. »

Article 3

- ① Après la section 1 du chapitre II du titre II du livre II la première partie du code des transports, est insérée une section 1 *bis* ainsi rédigée :

- ② « Section 1 bis

- ③ « ***La garantie de la continuité du service public en cas de grève***

- ④ « Art. L. 1222-1-2. – En cas de grève pendant un jour ouvré, toute personne publique ou entreprise chargée d'un service public de transport régi par le présent chapitre doit assurer, sur les liaisons ou parties de liaison autres que celles identifiées par l'autorité organisatrice de transport en application du second alinéa, un service correspondant au minimum à un tiers, arrondi à l'entier supérieur, des voyages assurés en service normal sur chacune de ses liaisons ou parties de liaisons régulières de transport.

- ⑤ « Par délibération motivée de son organe délibérant, prise après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport identifie, le cas échéant, les liaisons ou parties de liaison pouvant donner lieu à un service moindre ou à une interruption totale sans porter atteinte aux besoins essentiels de la population.

- ⑥ « Art. L. 1222-1-3. – Les voyages devant être assurés sur chaque ligne en application de l'article L. 1222-1-2 le sont prioritairement durant les périodes de pointe dans la limite du nombre de voyages assurés au cours de ces périodes en service normal. Par délibération motivée de son organe délibérant, prise après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transports peut abaisser cette limite dans la mesure où il n'en résulterait pas une atteinte aux besoins essentiels de la population, ni un risque pour la sécurité des voyageurs.

- ⑦ « Sauf stipulation contraire ou, lorsqu'elle assure elle-même le service public, délibération contraire de l'autorité organisatrice de transports, les périodes de pointe s'entendent des deux plages horaires du matin et de l'après-midi d'une amplitude de deux heures au cours desquelles, en l'absence de grève, sont, les jours ouvrés, ouverts aux usagers le plus de trajets aller et retour sur la liaison ou partie de liaison considérée.

- ⑧ « *Art. L. 1222-1-4.* – Lorsque les personnels non-grévistes sont en nombre insuffisant pour assurer le respect des fréquences fixées par l'autorité organisatrice de transports en application de l'article L. 1222-3, la personne publique ou l'entreprise peut requérir les catégories de personnels ou les agents qui doivent demeurer en fonction pour la couverture des besoins essentiels de la population. Le nombre de personnels réquisitionnés ne peut excéder celui strictement indispensable pour assurer cette couverture.
- ⑨ « Le cas échéant, les personnels réquisitionnés sont prioritairement ceux qui n'ont pas déclaré leur intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'article L. 1324-7 du présent code ou au II de l'article 7-2 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.
- ⑩ « Tout membre du personnel réquisitionné en est informé vingt-quatre heures au moins avant l'heure à laquelle il lui est enjoint de se trouver à son poste. »

Article 4

- ① La section 2 du chapitre II du titre II du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 1222-2 est ainsi modifié :
- ③ *a)* Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les perturbations résultant de grèves, elle prend en compte le niveau de service que doivent assurer les personnes publiques et les entreprises de transports en application de l'article L. 1222-1-2. » ;
- ④ *b)* Les six derniers alinéas sont supprimés ;
- ⑤ 2° Le deuxième alinéa de l'article L. 1222-3 est ainsi modifié :
- ⑥ *a)* Après la première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Pour les perturbations résultant de grèves, elle procède à cette définition en ajoutant, en tant que de besoin, les dessertes et fréquences indispensables pour assurer la couverture des besoins essentiels de la population à celles devant être assurées en application des articles L. 1222-1-2 et L. 1222-1-3. » ;
- ⑦ *b)* La troisième phrase est complétée par les mots : « ou, en cas de grève, à la couverture de ces besoins restant éventuellement à assurer, y compris en dehors de périodes de pointe, après la mise en application des mêmes articles L. 1222-1-2 et L. 1222-1-3 » ;

- ⑧ 3° Après les mots : « organisatrice de transports », la fin du 1° de l'article L. 1222-4 est ainsi rédigée : « ainsi que, le cas échéant, aux obligations prévues à l'article L. 1222-3. Ce plan précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer ; »
- ⑨ 4° La deuxième phrase de l'article L. 1222-5 est ainsi rédigée : « Les plans en cours prennent en compte au plus tard le 1^{er} juillet 2020 le niveau de service que doivent assurer les personnes publiques et les entreprises de transports en application de l'article L. 1222-3 dans sa rédaction issue de la loi n° du et les conventions en cours sont modifiées en ce sens avant le 1^{er} septembre 2020. » ;
- ⑩ 5° Après l'article L. 1222-6, il est inséré un article L. 1222-6-1 ainsi rédigé :
- ⑪ « *Art. L. 1222-6-1.* – En cas de non-respect des fréquences fixées par l'autorité organisatrice de transports en application de l'article L. 1222-3, l'entreprise de transports peut se voir infliger par l'autorité organisatrice une amende administrative dont le montant maximal correspond à une somme fixée par décret en Conseil d'État multipliée par le nombre de dessertes qui auraient dû être assurées, en sus, le cas échéant, de celles qui l'ont effectivement été, pour se conformer à ses obligations. Ce décret peut prévoir des sommes différentes selon les modes de transport et les distances entre les dessertes. » ;
- ⑫ 6° La seconde phrase du troisième alinéa de l'article L. 1222-7 est complétée par les mots : « et, le cas échéant, ceux réquisitionnés en application de l'article L. 1222-1-4 ».

Article 5

L'article L. 1222-9 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée : « En outre, lorsque le risque de perturbation résulte du dépôt d'un préavis de grève, elle la tient informée de l'évolution des négociations prévues à l'article L. 2512-2 du code du travail et, en cas d'échec de celles-ci à ce stade, lui indique au moins vingt-quatre heures avant le terme du préavis les mesures qu'elle envisage de prendre pour se conformer à ses obligations au titre de l'article L. 1222-3 du présent code ainsi que les éventuelles difficultés qu'elle risque de rencontrer. »

Article 6

- ① La section 3 du chapitre II du titre II du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 1222-11 est ainsi modifié :
- ③ a) Après la première phrase du premier alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée : « En cas de grève, l'entreprise est considérée comme directement responsable du défaut d'exécution si elle n'a pas fait usage, ou en a fait un usage inadapté, des dispositions de l'article L. 1222-1-4. » ;
- ④ b) Le dernier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ces modalités ne peuvent déroger aux dispositions de l'article L. 1222-12. » ;
- ⑤ 2° L'article L. 1222-12 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ⑦ – les mots : « ou à l'échange » sont supprimés ;
- ⑧ – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « L'échange du titre de transport ou l'attribution d'un avoir pour compenser sa non utilisation ne vaut pas remboursement ; toutefois, le remboursement est considéré comme effectué si l'usager qui avait réservé un voyage aller et retour et n'a pu utiliser son titre de transport pour l'aller accepte l'échange de celui-ci. » ;
- ⑨ b) Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque l'usager a procédé à une réservation et payé son titre de transport par voie dématérialisée, le remboursement s'effectue, sauf lorsque l'usager a accepté un échange en application du premier alinéa, par la même voie et doit intervenir dans les sept jours suivant la date mentionnée dans la réservation. » ;
- ⑩ c) Après le même deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑪ « Le droit à remboursement d'un trajet aller entraîne, le cas échéant, le droit au remboursement du trajet retour sur simple demande de l'usager qui n'a pas utilisé le titre de transport correspondant, quand bien même ce voyage serait assuré. Lorsque l'usager a payé son titre de transport par voie dématérialisée, le remboursement intervient alors par la même voie dans les sept jours suivant sa demande. » ;
- ⑫ d) Le dernier alinéa est supprimé.

Article 7

À la seconde phrase de l'article L. 2121-9-1 du code des transports, après le mot : « correspondance, », sont insérés les mots : « les mesures envisagées dans le cadre de la mise en œuvre du service minimum garanti par l'article L. 1222-1-2, ».

Article 8

- ① Le chapitre IV du titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À l'intitulé, les mots : « au droit à l'information » sont remplacés par les mots : « aux droits » ;
- ③ 2° La section 2 est complétée par un article L. 1114-2-1 ainsi rédigé :
 - ④ « *Art. L. 1114-2-1.* – Les entreprises, établissements ou parties d'établissement au sein desquels a été déposé un préavis de grève en informent immédiatement les représentants de l'État des départements concernés. Ils les tiennent informés de l'évolution des négociations prévues à l'article L. 2512-2 du code du travail et, en cas d'échec de celles-ci à ce stade, leur indiquent au moins vingt-quatre heures avant le terme du préavis les mesures qu'ils envisagent de prendre pour se conformer à leurs obligations au titre de l'article L. 1114-6-1 du présent code ainsi que les éventuelles difficultés qu'ils risquent de rencontrer. » ;
 - ⑤ 3° Après la section 3, est insérée une section 3 *bis* ainsi rédigée :
 - ⑥ « *Section 3 bis*
 - ⑦ « ***Garantie de la continuité du service public en cas de grève***
 - ⑧ « *Art. L. 1114-6-1.* – En cas de grève, toute entreprise, établissement ou partie d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre doit, les jours ouvrés, prendre les mesures nécessaires pour que soit assuré au minimum, sur chacune des liaisons régulières de transport aérien public à l'intérieur du territoire français, un service correspondant à un tiers, arrondi à l'entier supérieur, des fréquences du service normal.
 - ⑨ « Toutefois, par arrêté conjoint des représentants de l'État dans les départements des points d'origine et de destination pris à la demande de l'entreprise, celle-ci est dispensée de cette obligation ou tenue à assurer un nombre inférieur de fréquences dès lors qu'il ne résulte pas de cette dérogation une atteinte aux besoins essentiels de la population.

- ⑩ « En cas de manquement à l'obligation prévue au présent article, l'entreprise de transports peut se voir infliger par le représentant de l'État dans le département une amende administrative dont le montant maximal correspond à une somme fixée par décret en Conseil d'État multipliée par le nombre de dessertes qui auraient dû être assurées à partir du point d'origine, en sus le cas échéant de celles qui l'ont effectivement été, pour se conformer à ses obligations. Ce décret peut prévoir des sommes différentes selon les distances entre les dessertes.
- ⑪ « *Art. L. 1114-6-2.* – Lorsque les personnels non-grévistes sont en nombre insuffisant pour assurer le service garanti prévu à l'article L. 1114-6-1, l'entreprise peut requérir les catégories de personnels ou les agents qui doivent demeurer en fonction pour la couverture des besoins essentiels de la population. Le nombre de personnels réquisitionnés ne peut excéder celui strictement nécessaire pour assurer cette couverture.
- ⑫ « Tout membre du personnel réquisitionné en est informé vingt-quatre heures au moins avant l'heure à laquelle il lui est enjoint de se trouver à son poste.
- ⑬ « Le cas échéant, les personnels réquisitionnés sont prioritairement ceux qui n'ont pas déclaré leur intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'article L. 1114-3. »