

N° 1977

N° 184

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
SEIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 7 décembre 2023

Enregistré à la Présidence du Sénat le 7 décembre 2023

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission mixte paritaire<sup>(1)</sup> chargée de proposer un texte  
sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi  
relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien  
de la RATP,*

PAR M. Bruno MILLIENNE,  
Rapporteur,  
Député

PAR M. Franck DHERSIN,  
Rapporteur,  
Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Didier Mandelli, sénateur, président ; M. Jean-Marc Zulesi, député, vice-président ; M. Franck Dhersin, sénateur, M. Bruno Millienne, député, rapporteurs.

Membres titulaires : M. Philippe Tabarot, Mme Marta de Cidrac, MM. Simon Uzenat, Olivier Jacquin, Mme Nadège Havet, sénateurs ; Mmes Sandrine Le Feur, Huguette Tiegna, Annick Cousin, MM. Paul Vannier, Nicolas Ray, députés.

Membres suppléants : MM. Louis-Jean de Nicolaÿ, Fabien Genet, Vincent Capo-Canellas, Hervé Gillé, Pierre Barros, Louis Vogel, Jacques Fernique, sénateurs ; MM. Damien Adam, Nicolas Dragon, Thomas Portes, Mme Fatima Keloua Hachi, MM. Vincent Thiébaud, Stéphane Peu, Guy Bricout, députés.

Voir les numéros :

Sénat : Première lecture : 943 (2022-2023), 46, 47 et T.A. 9 (2023-2024)  
Commission mixte paritaire : 185 (2023-2024)

Assemblée nationale (16<sup>e</sup> législ.) : Première lecture : 1788, 1838 et T.A. 189



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
TRAVAUX DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE .....	5
TABLEAU COMPARATIF .....	13



## TRAVAUX DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE

*Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution et à la demande de la Première ministre, la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP se réunit au Sénat le mercredi 6 décembre 2023.*

*Elle procède tout d'abord à la désignation de son Bureau, constitué de M. Didier Mandelli, sénateur, président, de M. Jean-Marc Zulesi, député, vice-président, de M. Franck Dhersin, sénateur, rapporteur pour le Sénat, et de M. Bruno Millienne, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.*

*La commission mixte paritaire procède ensuite à l'examen des dispositions restant en discussion.*

**M. Didier Mandelli, sénateur, président.** – J'ai le plaisir de vous accueillir au Sénat pour la réunion de la commission mixte paritaire (CMP) chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

Cette proposition de loi a été déposée le 29 septembre dernier par notre collègue Vincent Capo-Canellas, qui est ici présent. Elle comporte huit articles, qui visent à apporter des solutions concrètes aux difficultés opérationnelles et techniques rencontrées dans le cadre du processus d'ouverture à la concurrence, tout en confortant les garanties sociales des personnels transférés aux nouveaux opérateurs. Le travail de nos deux assemblées a permis d'améliorer le texte, dans l'intérêt des voyageurs, du service et des salariés.

Les articles 4 et 8 ayant été adoptés conformes, notre discussion se concentrera sur les six autres articles.

Je souhaite remercier les sénateurs et les députés qui se sont investis pour apporter des solutions aux défis inédits que le processus d'ouverture à la concurrence a soulevés et que la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ne pouvait anticiper. Je pense notamment à la crise sanitaire, aux difficultés de recrutement ou encore à l'évolution rapide des habitudes des voyageurs. Les rapporteurs, dont l'expertise s'est forgée au cours des auditions et des échanges menés avec les acteurs, présenteront plus en détail ces enjeux.

Enfin, je souhaite faire part de ma sincère émotion, en tant qu'ancien rapporteur de la LOM, de présider cette CMP aux côtés de celui qui a été rapporteur sur le même texte pour l'Assemblée nationale.

**M. Jean-Marc Zulesi, député, vice-président.** – Je me réjouis de l’initiative du sénateur Vincent Capo-Canellas, qui s’inscrit dans une démarche également engagée à l’Assemblée nationale. En effet, notre commission avait examiné une proposition de loi, déposée par le député Stéphane Peu, qui partait d’un constat similaire : le processus d’ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien, entamé il y a près de quinze ans, mérite d’être adapté et amélioré, dans le respect du cadre européen.

Des discussions constructives ont eu lieu entre l’État, la RATP et Île-de-France Mobilités (IDFM). Elles ont été éclairées par un rapport précieux remis par MM. Jean-Paul Bailly et Jean Grosset, dans l’objectif d’approfondir la concertation et de définir des garanties sociales supplémentaires aux personnels. Cet état d’esprit constructif s’est traduit dans les discussions parlementaires, tant au Sénat qu’à l’Assemblée nationale.

Nous avons tous à cœur d’aboutir à un texte pragmatique, en prévoyant le report d’une échéance trop rapprochée. À cet égard, l’échelonnement sur deux ans du calendrier d’ouverture à la concurrence offre une réponse satisfaisante.

Par ailleurs, nous partageons la volonté d’offrir aux agents de la RATP les garanties sociales nécessaires pour répondre à leurs inquiétudes. Le renforcement du « sac à dos social » y contribue. Enfin, la qualité du service rendu aux usagers devrait être renforcée grâce à ce texte.

Nos deux rapporteurs ont travaillé ensemble pour parvenir à un compromis ambitieux et les logiques ayant guidé les travaux de nos deux assemblées ont été proches. La navette parlementaire a permis de clarifier et d’enrichir le texte. J’espère que notre CMP permettra de conclure ce processus de façon positive, pour le bénéfice de tous les acteurs concernés.

**M. Simon Uzenat, sénateur.** – Le fait que cette CMP s’annonce conclusive ne nous surprend pas. Cependant, même si nous ne sommes pas d’accord avec le texte, je tiens à saluer le souci du président de la commission, du rapporteur et des sénateurs de la majorité mobilisés sur le texte d’avoir associé l’ensemble des composantes politiques de notre assemblée.

Après avoir pris connaissance des propositions de rédaction, nous considérons que les conditions ne sont toujours pas remplies s’agissant des garanties sociales. Nous ne tenterons pas de vous convaincre. Nous avons déjà eu l’occasion de le démontrer lors de la défense de la motion tendant à opposer la question préalable et au terme des auditions approfondies qui ont été menées avec les organisations syndicales. Les conditions ne semblent pas remplies non plus sur l’unité du réseau. Nos inquiétudes demeurent, à la lumière de l’ouverture à la concurrence réalisée pour la grande couronne, dont le bilan est plus que mitigé. Les manques en matière de garanties sociales, d’attractivité des métiers et de capacité à fidéliser les agents sur

l'unité du réseau participeront à la dégradation du service rendu aux usagers.

Enfin, en ce qui concerne le calendrier, au regard des échéances démocratiques à venir entre 2026 et 2028, il aurait été plus sage de reporter cette ouverture à la concurrence de quelques années, pour permettre à nos concitoyens de se prononcer en toute connaissance de cause.

Nous nous abstiendrons sur les propositions de rédaction n° 1 et 3 concernant l'Autorité de régulation des transports (ART). Comme la majorité sénatoriale, nous considérons que l'ART a vocation à régler les différends éventuels entre IDFM et la RATP. Cependant, nous regrettons que le Gouvernement n'ait pas donné suite à nos demandes de revalorisation des moyens de l'ART, afin qu'elle puisse exercer ses prérogatives. Par ailleurs, nous maintenons notre position défavorable sur le texte.

**M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Je commencerai par remercier nos collègues sénateurs pour le dépôt de cette proposition de loi et pour le travail effectué en première lecture, qui nous a grandement facilité la tâche. Si les débats ont été particulièrement âpres dans l'hémicycle de l'Assemblée nationale, ils n'ont que peu porté sur le fond du texte, mais plus sur le principe de l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, voire sur le principe même de concurrence. Au-delà de ces échanges, le texte n'a que très peu évolué entre ses deux versions.

Les principes et les objectifs fondamentaux ont été préservés, qu'il s'agisse du renforcement de la protection des salariés, de l'échelonnement de l'ouverture effective des lots à la concurrence ou de la possibilité pour IDFM de monter rapidement en compétences sur certaines nouvelles missions.

Par l'adoption de ce texte, que j'espère effective dans les prochains jours, le législateur reste dans le strict champ de ses compétences et répond présent au rendez-vous fixé par cette évolution majeure. Le cadre légal sera le meilleur possible pour que cette ouverture à la concurrence soit une réussite. Le cadre réglementaire qui en découlera ne tardera sans doute pas à s'ajuster pour atteindre cet objectif.

**M. Franck Dhersin, rapporteur pour le Sénat.** – Je remercie le rapporteur Bruno Millienne pour la qualité de nos échanges. Nous parvenons à un moment charnière de l'examen de ce texte, à l'issue de son adoption par nos deux assemblées. Malgré l'encombrement de l'ordre du jour et en dépit des lois de finances qui monopolisent une bonne partie des travaux parlementaires de l'automne, nous sommes parvenus à examiner ce texte en à peine deux mois. J'espère que nous poursuivrons sur notre lancée et que notre CMP sera conclusive.

Ce texte n'instaure pas l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP, mais il en module la mise en œuvre et précise les garanties sociales pour les salariés transférés aux nouveaux opérateurs. Il ne s'agit aucunement d'un texte idéologique, mais d'un texte qui aménage

l'ouverture effective à la concurrence, dans un esprit d'équité concurrentielle et de bon sens.

Je salue l'initiative de Vincent Capo-Canellas, qui a fait œuvre utile en déposant cette proposition de loi, animé par une intention aussi simple que louable : s'assurer que le processus soit équitable et améliore la qualité du service. Les acteurs rencontrés en audition estiment que ce texte parvient à un point d'équilibre, à même de fluidifier le processus et de rassurer les salariés, en offrant un aménagement de calendrier raisonnable et respectueux du cadre réglementaire européen. Il semble que cette vision soit également partagée de façon majoritaire au Palais-Bourbon.

Les points de désaccord qui subsistent sont en somme assez minimes et seuls six articles restent en discussion. Les évolutions apportées par l'Assemblée nationale aux articles 5 et 6 me satisfont. M. Millienne et moi-même vous soumettons des propositions de rédaction aux articles 1<sup>er</sup>, 2, 3 et 7. La plupart ne sont que des modifications relevant de la clarification rédactionnelle, de la cohérence sémantique ou de l'harmonisation légistique.

En définitive, il ne subsiste qu'une seule divergence entre nos deux assemblées, qui concerne les modalités de règlement des différends relatifs au nombre de salariés transférés entre IDFM et la RATP. La LOM a confié cette mission arbitrale à l'ART, qui a – enfin ! – un président, depuis aujourd'hui. Au cours des auditions que j'ai menées, les représentants de l'Autorité m'ont indiqué que leurs moyens ne leur permettaient pas de trancher les conflits dans le délai de trois mois à compter de la demande, imposé par la LOM. Persuadé de la compétence et du professionnalisme de cette autorité publique indépendante, mais conscient de ses difficultés, j'ai proposé de faire courir ce délai à compter de la saisine complète et de pouvoir étendre ce délai, sur décision motivée, de trois mois supplémentaires. Le Sénat a adopté cette rédaction et l'ART m'avait alors félicité de cette évolution.

Cependant, les députés ont souhaité retirer cette compétence à l'ART pour la confier au juge ordinaire. Cette suppression de l'intervention du régulateur des transports comme juge de paix en la matière me paraît problématique, car elle n'est pas encadrée par un délai dans lequel la décision doit être rendue. En cas de contentieux et en tenant compte des voies de recours – appel et cassation –, l'aménagement du calendrier de l'ouverture à la concurrence pourrait ne pas être tenu.

Nous y reviendrons au cours de la discussion des articles 1<sup>er</sup> et 3, afin de trouver un accord qui puisse satisfaire à la fois la volonté du Sénat de voir les contentieux rapidement tranchés par une autorité légitime et l'inquiétude exprimée par le rapporteur de l'Assemblée nationale, quant aux moyens de l'ART de répondre à cette mission confiée par le législateur depuis la LOM.



Je forme le vœu que nos débats soient constructifs et permettent d'aboutir à un accord, dans l'intérêt de tous, en ayant opéré une synthèse délicate entre garanties sociales, équité concurrentielle et respect du droit européen, tout en promouvant une ouverture à la concurrence équitable, juste et bénéfique à tous.

#### EXAMEN DES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION

##### *Article 1<sup>er</sup>*

**M. Franck Dhersin, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 1 – comme la proposition n° 3 portant sur l'article 3 – vise à rétablir la rédaction du Sénat sur la compétence de l'ART en matière de règlement des différends concernant le nombre de salariés transférés.

La suppression de l'intervention arbitrale du régulateur est problématique, car elle remet le règlement d'un éventuel différend à la compétence du juge ordinaire, qui ne possède pas la même expertise que l'ART. De plus, l'engorgement des tribunaux fait craindre des délais de traitement excessifs ; je rappelle à cet égard que la durée moyenne d'une affaire civile en première instance est de 420 jours... En cas de contentieux sur le nombre d'équivalents temps plein (ETP), l'aménagement du calendrier d'ouverture à la concurrence pourrait ne pas être tenu.

**M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – Je ne ferai pas de cette question un *casus belli* mais je souhaiterais expliquer ce qui a conduit l'Assemblée nationale à la suppression de la compétence de l'ART.

D'abord, l'ART n'a pas de compétence préexistante sur les réseaux de surface à Paris, pas plus qu'en petite et grande couronnes. Aujourd'hui, l'Autorité n'a pas les moyens d'assumer cette compétence sans nuire à ses autres missions, en raison de problèmes de financement et de ressources humaines, ce dont nous sommes collectivement responsables. M. Thierry Guimbaud, futur président de l'ART, a dit que l'Autorité assumerait cette compétence si elle leur était donnée, même aux dépens d'autres missions.

Effectivement, ce n'est pas à l'ART de dicter au législateur ce qui doit figurer dans la loi. M. Guimbaud l'a dit très clairement aujourd'hui. Il n'y a pas eu de lobbying acharné en la matière, mais des prises de parole qui ont été écoutées sans être prises pour argent comptant. Nous avons ensuite analysé les difficultés de l'ART pour savoir si elles pouvaient mettre en péril le bon déroulement de l'ouverture à la concurrence. Le problème des délais trop courts a été réglé par la proposition de Franck Dhersin d'allonger la durée jusqu'à trois mois supplémentaires. Cependant, nous craignons une contestation systématique des avis rendus, qui aurait entraîné un processus beaucoup plus long, puisque le pôle économique et commercial de la cour d'appel aurait été chargé de trancher, sans aucun cadrage dans le temps.

Je ne reviendrai pas sur le fait que la responsabilité a été confiée à l'ART par la LOM. Nous pouvons réintégrer l'ART comme autorité compétente, mais je voudrais mettre en garde sur les conséquences d'une éventuelle saisine de la cour d'appel. À cet égard, nous avons proposé avec le ministre des transports, après avoir travaillé avec la Chancellerie, de renvoyer les litiges directement à la cour d'appel, en intégrant au décret un bornage dans le temps de neuf mois et une clause d'effet non suspensif.

**M. Franck Dhersin, rapporteur pour le Sénat.** – L'ouverture à la concurrence concerne treize lots et les risques de contentieux sont donc peu nombreux. De plus, les relations entre la RATP et IDFM ne sont pas si mauvaises.

**M. Simon Uzenat, sénateur.** – L'examen de la proposition de loi a été très contraint dans le temps et s'est fait sans étude d'impact ni avis du Conseil d'État. Cette rapidité s'explique par la façon dont la majorité sénatoriale et la majorité présidentielle ont su travailler de concert, comme la présidente de la région Île-de-France et le Gouvernement. Nous espérons que vous saurez aussi faire front commun sur ce sujet, pour doter l'ART de moyens qui soient à la hauteur de ses missions.

*La proposition de rédaction n° 1 du rapporteur pour le Sénat est adoptée.*

*L'article 1<sup>er</sup> est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

## **Article 2**

**M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 2 vise à clarifier le dispositif. Nous avons procédé en accord avec Franck Dhersin.

**M. Simon Uzenat, sénateur.** – Comme pour toutes les propositions rédactionnelles, nous avons décidé de ne privilégier ni la version du Sénat ni la version de l'Assemblée nationale. Nous nous abstiendrons donc sur ces propositions de rédaction.

*La proposition n° 2, rédactionnelle, du rapporteur pour l'Assemblée nationale est adoptée.*

*L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

## **Article 3**

**M. Franck Dhersin, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 3 vise à revenir à la rédaction du Sénat.

*La proposition de rédaction n° 3 du rapporteur pour le Sénat est adoptée.*

*L'article 3 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

### **Article 5**

**M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 4 vise à maintenir la rédaction de l'Assemblée nationale sur la clarification de la date d'effet du cadre social territorialisé.

*La proposition de rédaction n° 4 du rapporteur pour l'Assemblée nationale est adoptée.*

*L'article 5 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

### **Article 6**

**M. Bruno Millienne, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** – La proposition de rédaction n° 5 vise à maintenir la rédaction de l'Assemblée nationale.

*La proposition de rédaction n° 5 du rapporteur pour l'Assemblée nationale est adoptée.*

*L'article 6 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

### **Article 7**

**M. Franck Dhersin, rapporteur pour le Sénat.** – La proposition de rédaction n° 6 vise à préciser et clarifier la rédaction de l'article 7 relatif à la date de transfert à IDFM des biens de retour et des biens de reprise.

*La proposition n° 6, rédactionnelle, du rapporteur pour le Sénat est adoptée.*

*L'article 7 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

*La commission mixte paritaire adopte, ainsi rédigées, l'ensemble des dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.*

**M. Vincent Capo-Canellas, sénateur.** – En tant qu'auteur de la proposition de loi, je remercie les deux présidents et j'ai une pensée amicale pour Jean-François Longeot, qui m'a permis d'assister à cette CMP en me laissant sa place. Je salue le travail de Franck Dhersin, de Bruno Millienne et des membres des deux commissions.

Le texte a été adopté dans un délai contraint, mais nous l'étions par le dispositif initial. Le texte améliore le droit par rapport à la LOM, qui avait fait l'objet d'un très bon travail, mais ne pouvait pas tout appréhender. À l'usage, il est apparu qu'il fallait apporter des modifications.

Le texte est pragmatique et attendu par chacun des acteurs. J'espère qu'il nous permettra de mener l'ouverture à la concurrence dans de bonnes conditions. Il s'agit d'un enjeu important compte tenu du nombre de

conducteurs et de machinistes concernés. Nous souhaitons que le texte soit utile pour développer la mobilité et qu'elle soit la plus décarbonée possible.

**M. Jean-Marc Zulesi, député, vice-président.** - Nous avons démontré ce soir notre capacité à avancer ensemble.

*La réunion est close à 19 h 25.*

## TABLEAU COMPARATIF

### Texte adopté par le Sénat en première lecture

#### Proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP

##### Article 1<sup>er</sup>

I. – La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'article L. 3111-16-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque survient un changement d'exploitant d'un service ou d'une partie des missions ~~de~~ service régulier de transport public par autobus ou autocar dans la région d'Île-de-France opéré par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens, l'ensemble des contrats de travail en cours des salariés affectés à l'exploitation et à la continuité du service public concerné ~~sont transférés~~ aux nouveaux employeurs.

« Par dérogation au premier alinéa, les contrats de travail des salariés concourant aux missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article ~~L. 2251-1-2~~, aux missions des structures centrales de la Régie autonome des transports parisiens hors entités mutualisées, ainsi qu'à certaines fonctions des entités mutualisées dont la liste est fixée par décret, ~~sont exclus du champ du transfert~~ » ;

b) ~~Au 1<sup>o</sup>, après le mot : « partie », sont insérés les mots : « des missions » ;~~

~~c) Au 2<sup>o</sup>, après le mot : « partie », sont insérés les mots : « des missions » ;~~

2° Après le même article L. 3111-16-1, il est inséré un article L. 3111-16-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-1-1. – Pour l'application de la présente section, on entend :

« 1° Par "centre-bus" : toute entité du cédant chargée de l'exploitation des lignes régulières de transport public par autobus ou autocar, du remisage et, le cas échéant, de la maintenance des véhicules associés aux

### Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

#### Proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP

##### Article 1<sup>er</sup>

I. – La section 2 du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° L'article L. 3111-16-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque survient un changement d'exploitant d'un service ou d'une partie des missions ~~d'un~~ service régulier de transport public par autobus ou autocar dans la région d'Île-de-France opéré par l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens, l'ensemble des contrats de travail en cours des salariés affectés à l'exploitation et à la continuité du service public concerné ~~est transféré~~ aux nouveaux employeurs.

« Par dérogation au premier alinéa, les contrats de travail des salariés concourant aux missions réalisées par le service interne de sécurité mentionné à l'article ~~L. 2251-1~~, aux missions des structures centrales de la Régie autonome des transports parisiens hors entités mutualisées ainsi qu'à certaines fonctions des entités mutualisées dont la liste est fixée par décret ~~ne sont pas transférés~~ » ;

b) ~~Aux 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, les mots : « partie de » sont remplacés par~~ les mots : « ~~partie de~~ » sont remplacés par les mots : « ~~partie des missions d'un~~ » ;

2° Après le même article L. 3111-16-1, il est inséré un article L. 3111-16-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-1-1. – Pour l'application de la présente section, on entend :

« 1° Par "centre-bus" : toute entité du cédant chargée de l'exploitation des lignes régulières de transport public par autobus ou autocar ~~ainsi que~~ du remisage et, le cas échéant, de la maintenance des véhicules associés aux

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

lignes ;

« 2° Par ~~“entités mutualisées”~~ : toute entité du cédant, dont l'activité n'est pas ~~dédiée qu'~~ à un seul centre-bus, au sein de laquelle des salariés concourent directement ou indirectement au service régulier de transport public par autobus ou autocar, ou à une partie des missions exercées ~~au sein de~~ ce service ;

« 3° Par “service” : l'exploitation des lignes régulières de transport public par autobus ou autocar, le remisage et, le cas échéant, la maintenance des véhicules associés aux lignes ~~au sein d'~~ un centre-bus, ainsi que les activités y concourant directement ou indirectement. » ;

3° Le 1° de l'article L. 3111-16-2 est ainsi modifié :

a) Après le mot : « transmises », sont insérés les mots : « individuellement et collectivement » ;

b) Après le mot : « “cessionnaire”, », sont insérés les mots : « concernant notamment l'existence et les conditions du transfert de leur contrat de travail, » ;

c) ~~Après le~~ mot : « ~~partie~~ », sont insérés les mots : « des missions » ;

4° L'article L. 3111-16-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-3. – Sans préjudice des articles L. 3111-16-1 et L. 3111-16-4, le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès des nouveaux employeurs est déterminé par centre-bus, par entité mutualisée, par catégorie d'emploi et par poste.

« Ce nombre correspond à l'équivalent en emplois à temps plein concourant à l'exploitation du service concerné, à l'exception des salariés concourant aux missions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 3111-16-1, ~~dans les~~ douze mois qui précèdent la ~~date de notification du contrat de concession~~.

« Ce nombre peut être déterminé en fonction de l'évolution prévisionnelle des effectifs du cédant jusqu'à la date du changement d'attributaire.

« Ce nombre est arrêté d'un commun accord par le cédant et par l'autorité organisatrice sur la base des éléments transmis par le cédant et dans le respect du secret des affaires.

~~« En cas de différend entre l'autorité organisatrice de transport et le cédant, l'une ou l'autre partie peut saisir l'Autorité de régulation des transports dans les conditions~~

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

lignes ;

« 2° Par “entité mutualisée” : toute entité du cédant dont l'activité n'est pas réservée à un seul centre-bus et au sein de laquelle des salariés concourent directement ou indirectement au service régulier de transport public par autobus ou autocar ou à une partie des missions exercées dans ce service ;

« 3° Par “service” : l'exploitation des lignes régulières de transport public par autobus ou autocar, le remisage et, le cas échéant, la maintenance des véhicules associés aux lignes dans un centre-bus ainsi que les activités y concourant directement ou indirectement. » ;

3° Le 1° de l'article L. 3111-16-2 est ainsi modifié :

a) Après le mot : « transmises », sont insérés les mots : « individuellement et collectivement » ;

b) Après le mot : « “cessionnaire”, », sont insérés les mots : « concernant notamment l'existence et les conditions du transfert de leur contrat de travail, » ;

c) La deuxième occurrence du mot : « de » est remplacée par les mots : « des missions d'un » ;

4° L'article L. 3111-16-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-3. – Sans préjudice des articles L. 3111-16-1 et L. 3111-16-4, le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès des nouveaux employeurs est déterminé par centre-bus, par entité mutualisée, par catégorie d'emploi et par poste.

« Ce nombre correspond à l'équivalent en emplois à temps plein concourant à l'exploitation du service concerné, à l'exception des salariés concourant aux missions mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 3111-16-1, au cours des douze mois qui précèdent la publication des avis de concession, la notification de l'attribution directe ou la notification au cédant de la décision de l'autorité organisatrice de fournir elle-même le service ou d'en attribuer l'exécution à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services.

« Ce nombre peut être déterminé en fonction de l'évolution prévisionnelle des effectifs du cédant jusqu'à la date du changement d'attributaire.

« Ce nombre est arrêté d'un commun accord par le cédant et par l'autorité organisatrice sur la base des éléments transmis par le cédant et dans le respect du secret des affaires.

⑩

⑪

⑫

⑬

⑭

⑮

⑯

⑰

⑱

⑲

⑳

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

~~fixées aux articles L. 1263-1 et L. 1263-3. La décision de l'Autorité de régulation des transports s'impose aux parties.~~

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 3111-16-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-4. – I. – Les contrats de travail des salariés affectés à un centre-bus sont transférés au nouvel exploitant du service auquel ce centre-bus est rattaché.

« Par dérogation au premier alinéa du présent I, les salariés affectés à un service devant être rattaché, en tout ou partie, à un autre centre-bus à l'issue de la procédure de mise en concurrence peuvent, à la demande de l'autorité organisatrice, lorsque les besoins prévisionnels en effectifs du service transféré le justifient, se porter volontaires, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, en vue de la reprise de leur contrat de travail par le nouvel exploitant du service public ~~au sein de~~ cet autre centre-bus.

« II. – Par dérogation au I, un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles le cédant fait appel au volontariat, parmi les salariés affectés à la conduite de nuit, pour le transfert de leur contrat de travail ~~auprès du~~ nouvel exploitant du service de nuit auquel ils sont actuellement affectés.

« III. – Pour les salariés du cédant affectés à chaque entité mutualisée participant à l'exploitation de l'ensemble des centres-bus auxquels se rattachent les services transférés, un décret en Conseil d'État fixe pour chaque service transféré :

« 1° Les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat ;

« 2° Les modalités de désignation des salariés, par entité mutualisée, par catégorie d'emplois et par poste ;

« 3° Les modalités et les délais d'établissement et de communication par le cédant de la liste des salariés désignés dont le contrat est susceptible d'être transféré.

« IV. – Pour les services ou parties de services ou les missions ou parties de missions exercées au sein de ces services, que l'autorité organisatrice décide de fournir elle-même ou ~~d'en attribuer l'exécution à~~ une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, les salariés du cédant concourant à l'exploitation du service ou de la mission concerné font l'objet d'un transfert de leur contrat de travail, selon le cas, à l'autorité organisatrice ou à l'entité.

« V. – Les modalités d'application du présent

« Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

5° L'article L. 3111-16-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3111-16-4. – I. – Les contrats de travail des salariés affectés à un centre-bus sont transférés au nouvel exploitant du service auquel ce centre-bus est rattaché.

« Par dérogation au premier alinéa du présent I, les salariés affectés à un service devant être rattaché, en tout ou partie, à un autre centre-bus à l'issue de la procédure de mise en concurrence peuvent, à la demande de l'autorité organisatrice, lorsque les besoins prévisionnels en effectifs du service transféré le justifient, se porter volontaires, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, en vue de la reprise de leur contrat de travail par le nouvel exploitant du service public ~~dans~~ cet autre centre-bus.

« II. – Par dérogation au I, un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles le cédant fait appel au volontariat, parmi les salariés affectés à la conduite de nuit, pour le transfert de leur contrat de travail ~~au~~ nouvel exploitant du service de nuit auquel ils sont actuellement affectés.

« III. – Pour les salariés du cédant affectés à chaque entité mutualisée participant à l'exploitation de l'ensemble des centres-bus auxquels se rattachent les services transférés, un décret en Conseil d'État fixe pour chaque service transféré :

« 1° Les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat ;

« 2° Les modalités de désignation des salariés, par entité mutualisée, par catégorie d'emplois et par poste ;

« 3° Les modalités et les délais d'établissement et de communication par le cédant de la liste des salariés désignés dont le contrat est susceptible d'être transféré.

« IV. – Pour les services ou parties de services ou les missions ou parties de missions exercées au sein de ces services que l'autorité organisatrice décide de fournir elle-même ou ~~de faire exécuter par~~ une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, les salariés du cédant concourant à l'exploitation du service ou de la mission concerné font l'objet d'un transfert de leur contrat de travail, selon le cas, à l'autorité organisatrice ou à l'entité.

« V. – Les modalités d'application du présent

(21)

(22)

(23)

(24)

(25)

(26)

(27)

(28)

(29)

(30)

(31)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

article sont fixées par décret en Conseil d'État. » ;

5° bis (nouveau) Le I de l'article L. 3111-16-5 est ainsi rédigé :

5° bis Le I de l'article L. 3111-16-5 est ainsi rédigé :

« I. – Le cédant informe individuellement par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré. Cette information est communiquée au plus tard :

« I. – Le cédant informe individuellement par tout moyen conférant date certaine, le salarié dont le contrat de travail doit être transféré. Cette information est communiquée au plus tard :

« 1° Six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est d'au moins douze mois ;

« 1° Six mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est d'au moins douze mois ;

« 2° Quatre mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est inférieur à douze mois.

« 2° Quatre mois avant la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service, lorsque le délai entre la date d'attribution du contrat et la date prévue pour le changement effectif d'exploitant du service est inférieur à douze mois.

« Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié. » ;

« Le cédant indique les conditions du transfert du contrat de travail ainsi que les conséquences de son refus pour le salarié. » ;

6° Au premier alinéa des articles L. 3111-16-7 et L. 3111-16-10, la référence : « L. 3311-16-1 » est remplacée par la référence : « L. 3111-16-1 » ;

6° Au premier alinéa des articles L. 3111-16-7 et L. 3111-16-10, la référence : « L. 3311-16-1 » est remplacée par la référence : « L. 3111-16-1 » ;

7° L'article L. 3111-16-11 est ainsi modifié :

7° L'article L. 3111-16-11 est ainsi modifié :

a) Le mot : « ou » est remplacé par le signe : « , » ;

a) Le mot : « ou » est remplacé par le signe : « , » ;

b) Après les mots : « auxiliaires de transport », sont insérés les mots : « , par les dispositions applicables au sein de l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens, par les dispositions applicables au sein de l'établissement public Île-de-France Mobilités ou par les dispositions applicables au sein des filiales des entreprises de transport public urbain régulier de personnes concourant aux activités de gestion, d'exploitation ou de maintenance de service régulier de transport public » ;

b) Après les mots : « auxiliaires de transport », sont insérés les mots : « , par les dispositions applicables à l'établissement public à caractère industriel et commercial de la Régie autonome des transports parisiens, par les dispositions applicables à l'établissement public Île-de-France Mobilités ou par les dispositions applicables aux filiales des entreprises de transport public urbain régulier de personnes concourant aux activités de gestion, d'exploitation ou de maintenance de service régulier de transport public » ;

~~c) (nouveau) Les mots : « qu'ils » sont remplacés par les mots : « que ces salariés » ;~~

8° L'article L. 3111-16-12 est complété par les mots : « , y compris dans le cas prévu au 1° de l'article L. 3111-16-1 ».

8° L'article L. 3111-16-12 est complété par les mots : « , y compris dans le cas prévu au 1° de l'article L. 3111-16-1 ».

~~II (nouveau). – Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les moyens de l'Autorité de régulation des transports au regard de la nouvelle compétence prévue à l'article L. 3111-16-3 du code des transports en matière de différends relatifs à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien.~~

II. – (Supprimé)

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43



**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Article 2**

**Article 2**

I. – Après l'article L. 1241-13 du code des transports, sont insérés des articles L. 1241-13-1 et L. 1241-13-2 ainsi rédigés :

I. – Après l'article L. 1241-13 du code des transports, sont insérés des articles L. 1241-13-1 et L. 1241-13-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 1241-13-1. – I. – Le personnel d'Île-de-France Mobilités comprend :

« Art. L. 1241-13-1. – I. – Le personnel d'Île-de-France Mobilités comprend :

« 1° Des fonctionnaires ;

« 1° Des fonctionnaires ;

« 2° Des agents contractuels de droit public recrutés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004 et régis par le règlement de gestion instauré par la délibération n° 2006/260 de l'établissement, en date du 29 mars 2006 ;

« 2° Des agents contractuels de droit public recrutés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004 et régis par le règlement de gestion instauré par la délibération n° 2006/260 de l'établissement du 29 mars 2006 ;

« 3° Des agents contractuels de droit public ;

« 3° Des agents contractuels de droit public ;

« 4° Des salariés régis par le code du travail, lorsque les fonctions exercées nécessitent une qualification technique spécialisée et concourent directement ou indirectement à l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs.

« 4° Des salariés régis par le code du travail, lorsque les fonctions exercées nécessitent une qualification technique spécialisée et concourent directement ou indirectement à l'exploitation d'un service régulier de transport public de voyageurs.

~~« II. – Il est institué, au sein d'Île de France Mobilités, un comité social unique, dont la composition, les règles de fonctionnement et les attributions sont fixées par décret en Conseil d'État. Il est compétent pour l'ensemble des personnels d'Île de France Mobilités. Ce comité exerce les compétences des comités sociaux territoriaux mentionnées au chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II du code général de la fonction publique ainsi que les compétences mentionnées au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre III de la deuxième partie du code du travail, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'État.~~

« II à IV. – (*Supprimés*)

~~« III. – Un décret en Conseil d'État établit, après avis du conseil d'administration et du comité social unique, les types d'emplois qui sont nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions de l'établissement et détermine les catégories de personnel, de droit public et de droit privé, ayant vocation à les occuper.~~

~~« IV. – Le conseil d'administration de l'établissement établit chaque année, après avis du comité social unique, les orientations en matière de recrutement qui s'inscrivent dans le cadre défini au III et qui précisent les prévisions de recrutement et d'emploi dans les différentes catégories de personnel.~~

« Art. L. 1241-13-2. – I A (*nouveau*). – Il est institué, au sein d'Île-de-France Mobilités, un comité social unique. Ce comité est compétent pour l'ensemble du personnel d'Île-de-France Mobilités. Il est soumis aux dispositions des chapitres I<sup>er</sup> à IV du titre V du livre II du code général de la fonction publique relatives au comité social territorial et aux chapitres II à V du titre I<sup>er</sup> du livre III de la deuxième partie du code du travail, relatifs au comité social et économique, sous réserve des

①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

« **Art. L. 1241-13-2 (nouveau).** I. – Le comité social unique est composé du président d’Île-de-France Mobilités ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.

« Les représentants du personnel siégeant au comité social unique sont élus par collège au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d’État.

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :

« 1° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° du I de l’article L. 1241-13-1, celles prévues aux articles L. 211-1 à L. 211-4 du code général de la fonction publique ;

« 2° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° du I de l’article L. 1241-13-1 du présent code, celles prévues à l’article L. 2314-5 du code du travail.

« La composition de la représentation du personnel au sein du comité social unique est fixée par décret en Conseil d’État de façon à permettre la représentation de chaque collège, en tenant compte des effectifs, d’une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° du I de l’article L. 1241-13-1 du présent code et, d’autre part, des personnels mentionnés au 4° du même I.

« II. – Les conditions d’application du présent article sont fixées par décret en Conseil d’État. »

II (*nouveau*). – L’article L. 1241-13-2 du code des transports entre en vigueur à l’expiration des mandats des représentants des personnels d’Île-de-France Mobilités mentionnés aux 1° à 3° du I de l’article L. 1241-13-1 du même code en cours à la **date d’entrée en vigueur** de la présente loi. Les mandats des représentants des personnels d’Île-de-France Mobilités mentionnés au 4° du **même I** en cours à la date d’entrée en vigueur de l’article L. 1241-13-2 **audit** code prennent fin à cette même date.

### Article 3

L’article L. 1263-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° A (*nouveau*) À l’avant-dernière phrase **du premier alinéa**, les mots : « ou du deuxième alinéa de l’article L. 1263-3 » sont supprimés ;

## Texte adopté par l’Assemblée nationale en première lecture

### adaptations prévues par décret en Conseil d’État.

« I. – Le comité social unique est composé du président d’Île-de-France Mobilités ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté. ⑨

« Les représentants du personnel siégeant au comité social unique sont élus par collège au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d’État. ⑩

« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes : ⑪

« 1° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° du I de l’article L. 1241-13-1, celles prévues aux articles L. 211-1 à L. 211-4 du code général de la fonction publique ; ⑫

« 2° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° du I de l’article L. 1241-13-1 du présent code, celles prévues à l’article L. 2314-5 du code du travail. ⑬

« La composition de la représentation du personnel au sein du comité social unique est fixée par décret en Conseil d’État de façon à permettre la représentation de chaque collège, en tenant compte des effectifs, d’une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° du I de l’article L. 1241-13-1 du présent code et, d’autre part, des personnels mentionnés au 4° du même I. ⑭

« II. – Les conditions d’application du présent article sont fixées par décret en Conseil d’État. » ⑮

II. – L’article L. 1241-13-2 du code des transports entre en vigueur à l’expiration des mandats des représentants des personnels d’Île-de-France Mobilités mentionnés aux 1° à 3° du I de l’article L. 1241-13-1 du même code en cours à la **publication** de la présente loi. Les mandats des représentants des personnels d’Île-de-France Mobilités mentionnés au 4° du **I de l’article L. 1241-13-1 du code des transports** en cours à la date d’entrée en vigueur de l’article L. 1241-13-2 **du même** code prennent fin à cette même date. ⑯

### Article 3

**I.** – L’article L. 1263-1 du code des transports est ainsi modifié : ⑰

1° A **Le premier alinéa est ainsi modifié :** ⑱

**a)** À l’avant-dernière phrase, les mots : « ou du deuxième alinéa de l’article L. 1263-3 » sont supprimés ; ⑳

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

~~1° À la dernière phrase du même premier alinéa, les mots : « des articles » sont remplacés par les mots : « de l'article » et, à la fin, les mots : « ou L. 3111-16-3 » soit, dans les cas où les autorités organisatrices de transport ou l'autorité organisatrice mentionnée au même article L. 3111-16-3 ne publient pas ces informations, à compter de l'information faite au cédant, par tout moyen conférant date certaine, de l'intention de l'autorité organisatrice d'attribuer directement le contrat à un nouvel opérateur, de lancer une procédure de mise en concurrence ou de fournir elle-même le service » sont supprimés ;~~

~~2° Après ledit premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :~~

~~« Lorsqu'elle est saisie sur le fondement dudit article L. 3111-16-3, elle se prononce dans un délai de trois mois suivant la réception de la saisine. Elle peut proroger ce délai d'un mois en cas de demande de pièces complémentaires. Par décision motivée, l'autorité peut décider de prolonger le délai dans lequel elle se prononce jusqu'à trois mois supplémentaires. »~~

**Article 4**

I. – Au 1° du II de l'article L. 1241-6 du code des transports, les mots : « le 31 décembre 2024 » sont remplacés par les mots : « à une date comprise entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026, fixée par décision de l'autorité organisatrice ».

II. – Le début du sixième alinéa du II de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi rédigé : « – à une date comprise entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026 pour les services réguliers de transport routier, fixée par décision de l'autorité organisatrice, sauf... (*le reste sans*

~~b) (nouveau) La dernière phrase est ainsi modifiée :~~

~~– les mots : « des articles L. 2121-22 ou L. 3111-16-3 » sont remplacés par les mots : « de l'article L. 2121-22 » ;~~

~~– les mots : « ou l'autorité organisatrice mentionnée à l'article L. 3111-16-3 » sont supprimés ;~~

1° et 2° (*Supprimés*)

~~II (nouveau). – L'article L. 1263-3 du code des transports est ainsi modifié :~~

~~1° Le deuxième alinéa est supprimé ;~~

~~1° bis À la deuxième phrase du troisième alinéa, les mots : « pour le règlement d'un différend relevant du premier alinéa du présent article » sont supprimés ;~~

~~2° À l'avant-dernier alinéa, les mots : « ou aux règles mentionnées au deuxième alinéa » sont supprimés.~~

**Article 4**  
(*Conforme*)

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

changement) ; ».

**Article 5**

Le VI de l'article 158 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au premier alinéa du présent VI, les dispositions particulières mentionnées au II de l'article L. 3316-1 du code des transports ne s'appliquent qu'à compter de la date à laquelle survient le changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du même code. Toutefois, le décret mentionné au II de l'article L. 3316-1 dudit code peut prévoir une entrée en vigueur de certaines de ses dispositions à l'issue d'une période transitoire, qui ne peut être supérieure à quinze mois à compter de la date à laquelle intervient le changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du même code. »

**Article 6**

Les mandats des représentants du personnel titulaires et suppléants, au sens des livres I<sup>er</sup> et III de la deuxième partie du code du travail, de la Régie autonome des transports parisiens, en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, sont prorogés jusqu'à la date à laquelle intervient le dernier changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du code des transports.

**Article 7**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après la troisième phrase de l'article L. 2142-8, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces biens, lorsqu'ils sont mutualisés entre les différents services d'un même mode, sont remis à Île-de-France Mobilités au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation portant sur l'un de ces services et attribué à un exploitant dans les conditions définies à l'article L. 1221-3, ou au plus tard à la date à laquelle Île-de-France Mobilités décide de fournir elle-même l'un de ces services ou une partie des missions exercées au sein de ces services, si cette date précède la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation précité. » ;

2° Après la première phrase de l'article L. 2142-9, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces biens, lorsqu'ils sont mutualisés entre les différents services d'un même mode et qu'Île-de-France Mobilités estime qu'ils peuvent être utiles à la continuité de ces services, sont repris par Île-de-France Mobilités au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation portant sur l'un de ces services et attribué à un exploitant dans les conditions définies à l'article L. 1221-3, ou au plus tard à la date à laquelle Île-de-France Mobilités décide de fournir elle-même l'un de ces services ou une partie des missions exercées au sein de ces services, si cette date précède la date d'entrée en vigueur du premier

**Article 5**

Le VI de l'article 158 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au premier alinéa du présent VI, les dispositions particulières mentionnées au II de l'article L. 3316-1 du code des transports ne s'appliquent qu'à compter de la date à laquelle survient le changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du même code. Toutefois, le décret mentionné au II de l'article L. 3316-1 dudit code peut prévoir une entrée en vigueur de certaines de ses dispositions au terme d'une période transitoire, qui ne peut excéder quinze mois à compter du changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du même code. »

**Article 6**

Les mandats des représentants du personnel de la Régie autonome des transports parisiens, titulaires et suppléants, au sens des livres I<sup>er</sup> et III de la deuxième partie du code du travail, en cours à la publication de la présente loi sont prorogés jusqu'à la date du dernier changement d'exploitant mentionné à l'article L. 3111-16-1 du code des transports.

**Article 7**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après la troisième phrase de l'article L. 2142-8, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces biens, lorsqu'ils sont mutualisés entre les différents services d'un même mode de transport, sont remis à Île-de-France Mobilités au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation portant sur l'un de ces services et attribué à un exploitant dans les conditions définies à l'article L. 1221-3, ou au plus tard à la date à laquelle Île-de-France Mobilités décide de fournir elle-même l'un de ces services ou une partie des missions exercées au sein de ces services, si cette date est antérieure. » ;

2° Après la première phrase de l'article L. 2142-9, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Ces biens, lorsqu'ils sont mutualisés entre les différents services d'un même mode de transport et qu'Île-de-France Mobilités estime qu'ils peuvent être utiles à la continuité de ces services, sont repris par Île-de-France Mobilités au plus tard à la date d'entrée en vigueur du premier contrat d'exploitation portant sur l'un de ces services et attribué à un exploitant dans les conditions définies à l'article L. 1221-3, ou au plus tard à la date à laquelle Île-de-France Mobilités décide de fournir elle-même l'un de ces services ou une partie des missions exercées au sein

①

②

①

②

③

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**contrat d'exploitation précité.** »

**Article 8**

I. – L'article L. 1241-9 du code des transports est ainsi modifié :

1° (*nouveau*) Après les mots : « d'Île-de-France, », sont insérés les mots : « des organisations représentatives des employeurs, » ;

2° Le mot : « , enfin, » est supprimé.

II (*nouveau*). – Après le mot : « membres, », la fin de la première phrase du premier alinéa du IV de l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France est ainsi rédigée : « de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Île-de-France, des organisations représentatives des employeurs, des associations d'usagers et des présidents des établissements publics de coopération intercommunale. »

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

de ces services, si cette date **est antérieure.** »

**Article 8**

(*Conforme*)