

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 17 juillet 2007

(6^e jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTIAN PONCELET

1. Procès-verbal (p. 2363)
2. Candidature à un organisme extraparlamentaire (p. 2363)
3. Dépôt d'un rapport du Gouvernement (p. 2363)
4. Dialogue social et continuité du service public dans les transports terrestres. – Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 2363)

Discussion générale : M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité ; Mme Catherine Procaccia, rapporteur de la commission spéciale ; M. Charles Revet, président de la commission spéciale.

PRÉSIDENTE DE M. ROLAND DU LUART

MM. Philippe Arnaud, Alain Gournac, Aymeri de Montesquiou, Philippe Dominati, Michel Billout.

5. Nomination d'un membre d'un organisme extraparlamentaire (p. 2381)
6. Dialogue social et continuité du service public dans les transports terrestres. – Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 2381)

Discussion générale (*suite*) : MM. Yves Krattinger, Claude Biwer, Hugues Portelli.

Suspension et reprise de la séance (p. 2387)

PRÉSIDENTE DE M. ADRIEN GOUTEYRON

MM. Gilbert Barbier, Mme Nicole Bricq, MM. Philippe Nogrix, Christian Cambon, Mme Gisèle Printz, MM. Hubert Haenel, Jean Desessard, Pierre Hérisson, Roland Ries.

M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité.

Clôture de la discussion générale.

Exception d'irrecevabilité (p. 2406)

Motion n° 43 de Mme Annie David. – Mmes Annie David, Catherine Procaccia, rapporteur de la commission spéciale ; M. le ministre. – Rejet.

Question préalable (p. 2409)

Motion n° 39 de Mme Christiane Demontès. – M. Claude Domeizel, Mme le rapporteur, M. le ministre. – Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion.

7. Transmission de projets de loi (p. 2411)
8. Dépôt d'une proposition de loi (p. 2411)
9. Dépôt d'une proposition de résolution (p. 2411)
10. Textes soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution (p. 2412)
11. Renvois pour avis (p. 2412)
12. Ordre du jour (p. 2412)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTIAN PONCELET

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix-sept heures cinq.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

CANDIDATURE À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle au Sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation d'un sénateur appelé à siéger au sein du Conseil supérieur de l'Établissement national des invalides de la marine.

La commission des affaires sociales a fait connaître qu'elle propose la candidature de M. Jean-Pierre Godefroy pour siéger au sein de cet organisme extraparlamentaire.

Cette candidature a été affichée et sera ratifiée, conformément à l'article 9 du règlement, s'il n'y a pas d'opposition, à l'expiration du délai d'une heure.

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre le rapport sur la mise en application de la loi du 23 juin 2006 portant réforme des successions et des libéralités.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

Il sera transmis à la commission des lois et sera disponible au bureau de la distribution.

4

DIALOGUE SOCIAL ET CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (urgence déclarée) (n^{os} 363, 385).

Dans la discussion générale, la parole est M. le ministre. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF; ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Monsieur le président, monsieur le président de la commission spéciale, madame le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, un jour de grève, des quais ou des arrêts de bus surchargés, avec des clients qui attendent un train ou un bus qui ne viendra peut-être jamais, je ne veux plus, vous ne voulez plus, nous ne voulons plus de telles situations !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Ça commence bien !

M. Xavier Bertrand, ministre. Nous sommes donc réunis cet après-midi pour débattre du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, afin de mettre en place dans notre pays un service minimum en cas de grève.

L'objet de ce projet de loi est triple : éviter au maximum le recours à la grève ; éviter, autant que faire se peut, la paralysie en cas de grève ; éviter, enfin, l'absence d'information pour les usagers.

Je veux donc que l'on dialogue pour éviter la grève. Je veux que les entreprises s'organisent mieux pour éviter la paralysie. Je veux aussi un maximum d'informations pour les usagers.

Nous avons fait, avec Dominique Bussereau, le choix d'une loi-cadre, afin de dire avec ambition ce que nous voulons et pour préciser le plus possible les modalités de ce service minimum.

Ce choix nous permet d'être plus concrets que certains ne l'auraient imaginé, car je crois que la politique doit sortir des généralités pour entrer dans les aspects les plus pratiques.

Il ne s'agit pas pour nous de renvoyer le dossier aux acteurs locaux après le vote de cette loi-cadre en leur disant « débrouillez-vous » ; au contraire, notre volonté, est, d'une part, de veiller en permanence à ce que le service minimum soit une réalité au 1^{er} janvier 2008, et, d'autre part, de permettre à ces acteurs de faire du « sur-mesure » en mettant à profit les quelque cinq mois qui nous séparent du 1^{er} janvier.

Ce texte correspond à un engagement fort que le Président de la République a pris avec les Français durant la campagne électorale. Nous le savons, 71 % à 80 % de nos concitoyens souhaitent la mise en place d'un service minimum dans les transports.

Le service minimum, ce n'est donc pas une question de droite ou une question de gauche ; c'est tout simplement une question de service public. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

Sur un tel sujet, le Gouvernement a fait le choix d'avancer sans idéologie aucune. Il ne s'agit certainement pas de prendre une quelconque revanche sur le passé ou de vider des vieilles querelles ; cela n'intéresse pas les Français et, pour être clair, cela ne m'intéresse pas non plus.

Il ne s'agit pas non plus d'assurer la victoire d'un tel sur un tel. La seule chose qui nous intéresse, Dominique Bussereau et moi-même, c'est que nous puissions, avec la mise en place de ce service minimum, améliorer la situation concrète dans les services de transport.

Dans notre pays, le droit de grève est un droit constitutionnel, et ce projet de loi n'entend nullement le remettre en cause. Il s'agit donc précisément de trouver un point d'équilibre qui fasse également toute leur place à d'autres droits à valeur constitutionnelle, eux aussi, et qui sont tout aussi légitimes, à savoir la continuité de l'accès aux services publics, la liberté d'aller et venir, la liberté du commerce et de l'industrie et la liberté du travail.

Le service minimum est aussi un instrument de justice sociale en ce qu'il s'adresse d'abord à ceux de nos concitoyens qui n'ont pas d'autre moyen que les transports en commun pour se rendre à leur travail ou pour que leurs enfants aillent au collège ou au lycée.

Je sais que le service minimum est un sujet régulièrement abordé dans le débat politique français. Ainsi, le service minimum a donné lieu à pas moins de quinze propositions de loi déposées sur le bureau de l'une ou l'autre assemblée au cours des vingt dernières années. Par ailleurs, de nombreux parlementaires ont travaillé sur le sujet ; je pense, en particulier, au sein de la Haute Assemblée, aux travaux des sénateurs Claude Huriet et Hubert Haenel.

Je tiens également à saluer le travail effectué par la commission spéciale, et notamment par son président, Charles Revet, ainsi que par son rapporteur, Catherine Procaccia ; j'aurai l'occasion de revenir sur le rapport qu'ils ont rédigé avec le concours des autres membres de la commission spéciale.

Je crois important de saluer le choix qui a été fait de constituer une commission spéciale ; cette formule a permis aux commissions permanentes concernées de travailler ensemble et à chaque sensibilité politique d'exprimer ses positions.

Ce travail collectif dont ont fait la démonstration la commission des affaires sociales, la commission des finances, la commission des affaires économiques et la commission des lois, a permis d'enrichir le texte gouvernemental.

Ce projet de loi va donc apporter une réponse concrète et pragmatique aux attentes quotidiennes des Français, et ce sur l'ensemble du territoire, qu'ils soient Lorrains ou Aquitains, qu'ils habitent Marseille, Beauvais ou la région parisienne. Car le service minimum ne concerne pas seulement l'Île-de-France, ni la seule SNCF. Le service minimum, nous le voulons partout et pour tous. Telle est la logique d'action qui est la nôtre !

M. Christian Cambon. Très bien !

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est aussi la raison pour laquelle ce texte a trait aux transports terrestres de voyageur : s. Je sais que d'aucuns auraient souhaité une loi plus générale qui étendrait le service minimum à d'autres champs de la vie sociale.

M. Philippe Nogrix. C'est vrai !

M. Xavier Bertrand, ministre. Mais je préfère agir au cœur du quotidien le plus immédiat des Français et faire en sorte que, pour eux, les choses changent rapidement, dans leur ville comme dans leur région.

Toujours par pragmatisme, nous avons souhaité bâtir ce projet de loi en nous appuyant sur les différentes expériences qui ont été menées dans notre pays depuis une quinzaine d'années.

Je pense à l'accord d'alarme sociale conclu dès 1996 à la RATP, qui a permis, grâce à une meilleure prévention des conflits ainsi qu'à une évolution du management, de réduire de plus de 90 % le nombre des jours de grève en dix ans et, ainsi, d'améliorer le service rendu aux usagers. Cet accord a montré la voie à d'autres entreprises, telles que la SNCF, avec l'accord de 2004.

Je veux également citer le rapport remis la même année par M. Mandelkern, qui a précisé le cadre juridique dans lequel un service minimum pouvait être mis en œuvre.

Je pense, enfin, aux démarches conduites par Dominique Perben en 2006 pour l'amélioration de la prévisibilité.

Nous avons tenu compte de ces expériences pour élaborer ce projet de loi, avec une seule volonté : améliorer la continuité du service public.

En effet, ce texte repose sur l'idée qu'en renforçant le dialogue social dans les entreprises de transport, les grèves pourront être, pour une large part, évitées. Et si jamais une grève se produit, il fixe le cadre dans lequel le service de transport public doit être organisé, afin de garantir aux usagers un service, certes réduit, mais prévisible, en cas de grève ou de forte perturbation.

Comme vous, madame le rapporteur, nous avons voulu que ce texte s'applique aussi en présence de situations exceptionnelles, qui seraient dues, par exemple, à des plans de travaux programmés.

Nous sommes donc parvenus à une position d'équilibre, en suivant une méthode simple, celle du dialogue et de la concertation. Ainsi, dès le 25 mai, le Président de la République, avec le Premier ministre, a reçu les partenaires sociaux. Puis j'ai moi-même engagé le dialogue sur ce sujet avec l'ensemble des organisations syndicales et patronales, à partir du 21 juin, date à laquelle j'ai reçu les partenaires sociaux pendant plus de onze heures.

Par la suite, nous avons continué le dialogue avec les usagers, les partenaires sociaux, les entreprises, les élus locaux et, bien sûr, les parlementaires. Ces échanges se sont déroulés dans la clarté, et ils ont été importants, car ils nous ont permis de mieux cerner les enjeux pratiques du sujet, ce qui nous a conduits à distinguer trois grands axes correspondant aux trois volets du texte qui vous est présenté.

Tout d'abord, la grève n'est pas une fatalité en cas de conflit, et bien des questions peuvent être réglées par la négociation et le dialogue social.

Dans cette perspective, le premier volet du projet de loi met l'accent sur la prévention des conflits. Car je suis persuadé, tout comme vous, mesdames, messieurs les sénateurs, que lorsqu'on amène les entreprises et les partenaires sociaux à s'asseoir autour d'une table pour discuter, il y a tout simplement moins de conflits.

Pour cela, nous nous sommes inspirés des expériences déjà engagées dans certaines entreprises, où il existe, d'ores et déjà, des accords d'alarme sociale, auxquels nous voulons commencer par donner une base légale sur tout le territoire.

Nous souhaitons généraliser ce type d'accords de prévention des conflits dans tous les services publics de transport terrestres d'ici au 1^{er} janvier 2008. L'alarme sociale, nous la voulons pour tous et partout !

L'enjeu n'est pas seulement juridique : comme dans nombre de pays, la négociation doit précéder l'action, et non plus l'inverse.

Or une véritable négociation prend du temps. Au-delà des cinq jours de préavis, qui constituent le délai légal et qui le resteront, il nous faut prévoir un temps supplémentaire, de huit jours au maximum, pour conduire la négociation en vue d'éviter le recours à la grève. C'est pourquoi, d'ailleurs, les accords d'alarme sociale existants accordent plus de temps à la négociation avant tout dépôt de préavis.

C'est dans cette logique aussi que nous nous inscrivons, car, aux termes du présent texte, chaque entreprise doit parvenir, avant le 1^{er} janvier prochain, à un accord de méthode prévoyant l'organisation d'une négociation préalable avant le dépôt de tout préavis de grève.

Cet accord pourra aussi intervenir au niveau de la branche professionnelle, comme le prévoit un amendement, afin d'en faire bénéficier au plus vite les usagers et de suppléer à l'échec ou à la carence éventuelle de certaines négociations d'entreprise.

En effet, au travers de cette négociation obligatoire et de l'accord de méthode auquel elle est censée aboutir, il s'agit pour nous de promouvoir le dialogue social, qui doit être un principe d'action au sein de l'entreprise.

Pour faire vivre ce principe, nous voulons accorder aux partenaires sociaux le temps nécessaire à la négociation mais, en retour, nous posons très clairement une obligation de résultat : si toutes les entreprises n'aboutissent pas à un accord avant le 1^{er} janvier 2008, l'État prendra ses responsabilités, sous la forme d'un décret en Conseil d'État qui réglera la situation pour les entreprises dans lesquelles la négociation collective aura échoué.

Je ne suis pas ministre pour dire à nos concitoyens : « nous avons essayé, malheureusement, nos efforts n'ont pas abouti, tant pis... » Non, les Français nous ont élus non pas pour essayer, mais pour réussir, c'est-à-dire pour améliorer concrètement leur quotidien. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*) Ce n'est pas une obligation de moyens que nous visons, c'est bel et bien une obligation de résultat !

M. Christian Cambon. Enfin !

M. Xavier Bertrand, ministre. Quand toutes les entreprises auront signé un accord de méthode, de très nombreux conflits pourront être évités, j'en suis convaincu, mais peut-être pas tous. C'est pourquoi un second volet du projet de loi trace les grandes lignes de l'organisation du service qui devra être mis en place en cas de grève ou de forte perturbation.

Une fois encore, il n'est pas possible de dire aux Français : « nous avons amené les partenaires sociaux à négocier, ils n'ont pas trouvé de solution, tant pis pour vous ! ».

Non, nous avons un objectif à atteindre, et le projet de loi fixe cet objectif, sans toutefois retenir une définition uniforme du service minimum, car il est possible et préférable, me semble-t-il, de faire du « sur-mesure ». En effet, la réalité n'est pas la même en Île-de-France et dans une région à dominance rurale.

Le présent texte, dans le respect des principes-cadres qu'il établit, renvoie donc la définition du service minimum aux autorités qui seront en mesure de prendre en compte les réalités de terrain et les spécificités locales.

En Picardie, par exemple, les besoins ne sont pas les mêmes que dans la région d'Île-de-France. Il nous faut donc aller au plus près du terrain pour trouver les meilleures solutions possibles.

Les autorités organisatrices de transport sont les collectivités territoriales, qui sont compétentes en matière de transports terrestres de voyageurs. C'est donc à elles qu'il reviendra de fixer les priorités de desserte, en fonction des besoins quotidiens de la population. Elles définiront parmi ces priorités celles qui constituent des besoins essentiels, et qui doivent donc être assurées en toutes circonstances, y compris en cas de grève. Je pense notamment aux lignes qui desservent les hôpitaux, à celles qui permettent d'aller au travail,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Et en vacances !

M. Xavier Bertrand, ministre. ... aux trajets scolaires ou aux liaisons entre les principaux centres urbains, qui doivent être assurés au moins le matin et le soir, comme l'a obtenu, par exemple, le conseil régional d'Alsace dans le cadre de la convention TER.

Ces autorités pourront ainsi assurer un service sur mesure à leurs usagers, dans le cadre de plans adaptés propres à chaque entreprise de transport, qui devront être mis au point dans la concertation et la transparence, en associant bien évidemment les représentants des usagers.

Pour que ces plans soient pleinement opérationnels, il est impératif que les entreprises puissent savoir précisément qui sera présent le jour de la grève. Aussi, et c'est l'un des points importants du présent projet de loi, les salariés devront informer l'entreprise, au plus tard quarante-huit heures avant le début de la grève, de leur intention de se joindre, ou non, au mouvement.

Cette déclaration d'intention préalable est capitale dans l'équilibre du projet de loi. Elle n'a évidemment rien d'idéologique. Nous en avons simplement besoin pour réaffecter les agents non grévistes sur les lignes prioritaires, dans le cadre d'un accord collectif de prévisibilité, en gardant toujours à l'esprit – et pour ma part je ne l'oublierai jamais – que la sécurité constitue notre première priorité.

Ma logique, purement pratique, est uniquement liée à l'organisation du service. L'enjeu de ce texte, c'est aussi une meilleure organisation des entreprises en cas de grève. Or, tout en respectant le droit de grève, je crois que, dans certaines entreprises, la direction dispose de marges de progression importantes, voire très importantes, pour améliorer le service les jours de grève.

Je préfère voir des voitures à double étage transporter les usagers les jours de grève plutôt que stationner dans des gares de transit ou de triage ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

La responsabilité pèsera clairement sur le management de ces entreprises, mais si nous voulons organiser le service et informer les usagers de l'état du trafic vingt-quatre heures à l'avance, nous avons besoin, quarante-huit heures avant le début du conflit, de savoir qui va travailler, tout simplement !

M. Dominique Braye. Bien sûr !

M. Xavier Bertrand, ministre. La déclaration constitue un outil indispensable pour fournir aux Français une information à la fois précise et opérationnelle.

Je veux, pour les usagers et comme les usagers, être plus exigeant. Car l'enjeu ne sera plus seulement de savoir si un train sur deux ou sur trois circulera. Nous voulons savoir, précisément, si le train de 6 heures 44 circulera ou non, si nous pourrions partir, mais aussi revenir chez nous, si le car de ramassage scolaire prendra nos enfants le matin et les ramènera le soir. Voilà ce que nous voulons savoir ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*) Nous ne voulons plus d'une situation dans laquelle on attend, sur un quai, un train qui ne viendra peut-être jamais. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. On attend toujours sur les quais ! On voit bien que vous ne prenez jamais le métro !

M. Xavier Bertrand, ministre. Les moyens d'information modernes, sur lesquels je reviendrai, nous permettent de satisfaire cette exigence.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Vous ne connaissez pas plus le métro que le droit de grève !

M. Xavier Bertrand, ministre. En outre, il est bien précisé dans le présent projet de loi que la déclaration d'intention préalable ne vaudra que pour les salariés dont la présence détermine directement l'offre de service.

Pour que ce texte demeure équilibré, il est prévu une très grande vigilance sur les entreprises, avec une détermination de même nature pour sanctionner toute entreprise qui utiliserait les informations contenues dans les déclarations préalables à d'autres fins que l'organisation du service, ou qui chercherait à faire pression sur les salariés.

Dans le même esprit d'équilibre, il est prévu d'organiser, au bout de huit jours de grève, à la demande des syndicats ou de l'entreprise – ou d'un médiateur, comme le propose la commission –, une consultation sur la poursuite du mouvement, qui aura une valeur indicative. Afin qu'elle puisse s'exercer en toute transparence, cette consultation devra avoir lieu à bulletins secrets. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'UMP. – Mme Nicole Borvo Cohen-Seat s'exclame.*)

Si la consultation intervient au bout de huit jours, c'est tout simplement parce que je distingue la grève qui crée de la perturbation, celle-ci étant intrinsèquement liée à l'exercice du droit de grève, de la paralysie qui peut s'ensuivre, et que nous refusons car elle pénalise avant tout les usagers des transports publics. Ainsi, nous connaissons précisément l'état d'esprit des salariés concernés.

Enfin, le projet de loi rappelle le principe du non-paiement des jours de grève. (*Protestations sur les travées du groupe CRC.*) J'ai entendu certaines critiques s'élever à ce sujet, au motif que cette règle serait déjà appliquée.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Mais bien sûr qu'elle l'est !

M. Xavier Bertrand, ministre. Mais si tel est le cas, pourquoi serait-ce un problème de préciser ce principe dans la loi ? (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – Protestations sur les travées du groupe CRC.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. On voit que vous ne savez pas ce que c'est que de faire grève !

M. Xavier Bertrand, ministre. Il est important, me semble-t-il, que nous écoutions les arguments des uns les autres. Ce projet de loi constituera un signal important, et il mettra un terme aux rumeurs et aux fausses informations qui peuvent encore circuler sur le sujet.

Si l'on fait grève, on ne travaille pas, donc on n'est pas payé, tout simplement ! (*Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est honteux ! On ne fait jamais grève quand les jours ne sont pas payés !

M. Guy Fischer. Allez expliquer cela aux grévistes !

M. Xavier Bertrand, ministre. Pourquoi avoir donné un avis favorable à la médiation sur l'organisation du service ? Parce qu'il faut, en permanence et jusqu'au bout, tout mettre en œuvre pour éviter une grève ou pour la terminer.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Démagogie, populisme !

M. Xavier Bertrand, ministre. D'où le recours au médiateur, qui me semble important et qui répond d'ailleurs à une demande adressée par de nombreuses organisations syndicales.

Vous le voyez, si je suis ouvert à la concertation, je le suis tout autant aux souhaits des parlementaires. C'est dans cet esprit que nombre d'amendements seront soutenus par le Gouvernement.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Merci !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Mais pas nos amendements !

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous serez peut-être surprise, madame Borvo Cohen-Seat !

Le dernier volet du projet de loi n'est pas le moindre, puisqu'il donne tout son sens aux deux précédents. En définissant les droits des usagers en cas de grève, il institue un véritable droit à l'information des usagers, puisqu'il impose aux entreprises de faire connaître le service qui sera assuré durant la grève au moins vingt-quatre heures avant le début de celle-ci.

Je ne raconterai d'histoire à personne : s'il y a grève, le service sera perturbé, voire diminué. En fonction du nombre de grévistes, il ne sera pas assuré comme à la normale. Toutefois, face à cette perturbation, qui découle de l'exercice du droit de grève, nos concitoyens ont le droit d'être pleinement informés : quels sont les bus ou les trams qui circuleront demain en centre-ville ? Quels sont les trains de banlieue qui rouleront ? À quelle heure passera le car de ramassage scolaire ?

M. Dominique Braye. Très bien !

M. Xavier Bertrand, ministre. En ce qui concerne cette information, qui me tient particulièrement à cœur – de même qu'à vous, je le sais, mesdames, messieurs les sénateurs –, j'entends que soient exploités l'ensemble des moyens dont nous disposons aujourd'hui, car ils permettront d'offrir en amont aux usagers une information précise, par voie d'affichage dans les gares, aux arrêts de bus ou

sur des sites Internet, avec des serveurs vocaux dédiés, ou encore, de façon plus personnalisée, par SMS ou courrier électronique.

Par ailleurs, si le service n'est pas assuré comme prévu, si l'information donnée vingt-quatre heures auparavant ne reflète pas la réalité, la moindre des choses sera de rembourser leurs titres de voyage aux usagers ou de prolonger leur abonnement. C'est aussi cela que prévoit ce texte de loi ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Toutes ces questions sont essentielles pour les usagers comme pour les agents, qui assurent au quotidien la qualité de notre service public de transport, en s'engageant beaucoup, je le sais. À ce propos, je me réjouis, comme Dominique Bussereau, que la SNCF s'apprête à mettre en œuvre un plan « Qualité de service dans les trains de la vie quotidienne », notamment dans les TER, dont la fréquentation se trouve en forte hausse et qui doivent constituer une priorité, au même titre que les TGV.

M. Charles Revet, *président de la commission spéciale*. Très bien !

M. Xavier Bertrand, *ministre*. Je salue cette initiative, qui est axée sur la régularité, l'information et le confort des voyageurs. Elle montre que les préoccupations en matière de transport sont multiples et que tous les acteurs doivent y répondre, chacun à son niveau de compétence propre.

Il est par ailleurs nécessaire de moderniser les voies et les rames, et je connais l'engagement de Dominique Bussereau sur ces questions.

Pour conclure, mesdames, messieurs les sénateurs, le sujet est d'importance, et je suis heureux de constater que vous êtes nombreux, aujourd'hui, pour l'examen de ce texte.

Je suis profondément convaincu que la France de 2007 n'est pas une société bloquée (*Mme Nicole Borvo Cohen-Seat s'exclame.*), et qu'il existe aujourd'hui une véritable voie de passage sur la question du service minimum.

On nous avait dit que ce dossier était un serpent de mer, qu'il n'aurait jamais aucune chance d'aboutir, qu'il s'agissait d'un sujet tabou.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Ce sont les exemptions fiscales qui ne sont plus taboues !

M. Xavier Bertrand, *ministre*. Je crois qu'il n'y a plus de sujet tabou, comme le faisait d'ailleurs remarquer un sénateur de votre groupe lors de la réunion de la commission spéciale, madame Borvo ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Je remercie l'ensemble des sénateurs d'avoir montré que le dialogue était possible, au-delà des clivages idéologiques. Oui, des points de convergence sont apparus ! Et je reste persuadé, à la fin de cet exposé, que nous aborderons ce débat dans la sérénité et sans passion polémique.

M. Jean Desessard. On verra !

M. Dominique Braye. De notre côté, c'est certain !

M. Xavier Bertrand, *ministre*. Pour ma part, je l'aborde dans un esprit d'ouverture et de conviction, la conviction qu'il existe, nous le savons tous, de fortes attentes et même une véritable exigence de nos concitoyens s'agissant du service minimum. Nous devons y répondre par une volonté, une méthode et un résultat ; une volonté : tenir les engagements que nous avons pris pendant la campagne

présidentielle ; une méthode : le dialogue, afin de trouver les meilleures solutions ; enfin, un résultat : mettre en place un service minimum de qualité.

Mesdames, messieurs les sénateurs, ce projet de loi est ambitieux et pragmatique. C'est un texte au service des Français. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à Mme le rapporteur. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme Catherine Procaccia, *rapporteur de la commission spéciale sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs*. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le texte que nous examinons aujourd'hui est attendu depuis longtemps. Je serais même tentée de dire : « Enfin ce texte ! » Enfin, nous allons changer quelque chose dans l'organisation du service des transports publics, mais surtout dans la vie quotidienne de nos concitoyens, qui sont confrontés trop souvent à des difficultés dans leurs déplacements.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Tous les jours !

Mme Catherine Procaccia, *rapporteur*. Depuis des années, on évoque ce fameux « service minimum », mais sa concrétisation a toujours été remise à plus tard, pour de bonnes mais aussi pour de mauvaises raisons. Je n'en citerai qu'une : son inconstitutionnalité. Mais alors, je m'interroge : pourquoi le service minimum dans l'audiovisuel est-il, lui, conforme à la Constitution ? (*M. Alain Gournac s'esclaffe.*) Est-il plus indispensable de regarder les informations télévisées sur une chaîne publique que de prendre son train ou son bus pour aller travailler et revenir chez soi ? (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Je vous l'avoue, il y a des échelles de valeur que j'ai du mal à comprendre ! D'ailleurs, pourquoi les plus récentes études consacrées à ce sujet ont-elles conclu à la faisabilité constitutionnelle d'un service minimum dans le secteur des transports ?

Certes, dès la première lecture de ce projet de loi, qui est court – neuf articles –, on s'aperçoit qu'il n'institue pas un service minimum au sens strict. Mais les très nombreuses auditions menées par la commission spéciale m'ont convaincue que seule une approche pragmatique pouvait être porteuse de succès.

Ce texte fixe en effet, parallèlement, deux objectifs, à mes yeux d'égale importance : d'une part, il tend à prévenir plus efficacement les conflits dans les entreprises de transports terrestres et ferroviaires par le développement du dialogue social ; d'autre part, il garantit, en cas de grève ou de perturbation prévisible du trafic, un service réduit mais connu par avance.

Ce faisant, nous l'avons bien compris au cours de la vingtaine d'auditions que nous avons menées, ce texte répond aux attentes de nos concitoyens usagers des transports publics, qui, à une très large majorité – un sondage le confirmant vient d'être publié –, souhaitent l'instauration d'une forme de service minimum dans les transports publics.

Il répond aussi aux attentes des collectivités locales organisatrices de transport, lesquelles doivent faire face aux exigences de plus en plus grandes des usagers, qui réclament un meilleur service de la part des opérateurs de transport.

Il répond encore aux attentes des employeurs du secteur, qui, soumis à une plus forte pression, doivent disposer des moyens nécessaires au maintien d'un service de qualité.

Il répond également aux attentes des salariés des entreprises de transport, dont les conditions de travail particulières exigent qu'ils puissent bénéficier, au sein de leur entreprise, d'un haut niveau de dialogue social.

Il répond enfin aux attentes de l'ensemble des acteurs économiques de notre pays, dont l'activité est fragilisée par les grèves ou qui, du moins, subissent de façon directe ou indirecte les conséquences des divers aléas de fonctionnement des services de transport.

Ne lit-on pas que le transport est maintenant un facteur de discrimination, certaines entreprises renonçant à embaucher des personnes qui habitent sur une ligne de transport où incidents et irrégularités sont quotidiens ?

M. Philippe Nogrix. C'est exact !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Ces différentes attentes étant néanmoins parfois contradictoires, le projet de loi tente de trouver un équilibre et de concilier plusieurs principes constitutionnels : la liberté du commerce et de l'industrie, la liberté d'aller et de venir, la liberté du travail, l'accès aux services publics, ainsi que, naturellement, le droit de grève.

Il s'agit également de respecter le principe de libre administration des collectivités territoriales, auquel nous sommes tous ici attachés. Celui-ci a une importance particulière en matière de transport public, surtout en ce qui concerne les déplacements quotidiens, du domicile à l'école, du domicile au travail, l'accès aux hôpitaux et aux autres services publics.

En effet, nos collectivités ont dû favoriser, au cours des dernières années, le développement des transports collectifs pour toutes sortes de raisons, au nombre desquelles figure, naturellement, la préservation de l'environnement.

Il paraît dès lors impératif qu'en contrepartie de ce développement les services de transport proposés aux usagers atteignent un très haut niveau de qualité de service, notamment en termes de sécurité, de fiabilité, de régularité et de ponctualité.

C'est pourquoi ce projet de loi est vraiment nécessaire. Il repose sur l'idée – que je défends avec conviction – qu'en renforçant le dialogue social dans les entreprises de transport les grèves pourront – j'allais dire devront – pour une large part être évitées. Comme le souligne le rapport de M. Mandelkern, « la bonne grève est celle qui n'a pas lieu parce que le dialogue l'a prévenue ».

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Très bien !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Si la grève intervient néanmoins ou si survient toute autre perturbation prévisible du trafic, le projet de loi fixe le cadre dans lequel doit être organisé un service de transport réduit, mais « prévisible » ; je préfère ce terme, car il m'est apparu que la notion de service minimum ne correspondait pas forcément à la même réalité en région parisienne, dans les grandes villes, à la campagne ou en interurbain rural.

Cependant, je tiens à rappeler qu'un grand nombre de nos partenaires européens ont déjà mis en place un service minimum. Presque la moitié des États membres de l'Union européenne l'a en effet instauré pour les services essentiels ; c'est notamment le cas de l'Italie...

Mme Nicole Bricq. En Italie, cela ne marche pas !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. ...du Portugal, de l'Espagne, de la Grèce. Pour l'autre moitié, soit il n'y a pas de culture de conflits sociaux importants, notamment parce que le dialogue social est efficace – je pense à la Suède, à la Finlande ou à l'Allemagne –, soit le droit de grève est strictement encadré, comme au Royaume-Uni.

Il s'agit donc bien d'une singularité française. Elle est flagrante et tient à la combinaison de trois éléments principaux : un droit de grève large, une continuité du service public très partiellement garantie, un dialogue social limité.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. C'est le dialogue social à la française !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Il en résulte que, dans notre pays, ce sont les usagers et le droit dont ils peuvent se prévaloir qui sont incontestablement défavorisés.

C'est pourquoi la commission spéciale a voulu aller encore plus loin que le Gouvernement pour faire des usagers sa priorité. C'est dans cet esprit qu'elle a élaboré ses conclusions.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Très bien !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Je vous présenterai maintenant les observations et propositions de modifications adoptées par la commission spéciale. J'en profite pour remercier tous mes collègues, sans exception, qu'ils soient de droite, de gauche ou du centre, qui sont issus de quatre commissions différentes, des échanges constructifs et fructueux que nous avons eus. La présence de commissaires dont la spécialité était complémentaire a été pour moi passionnante sur ce texte court, mais pas forcément facile.

Je dirai d'abord quelques mots sur le champ d'application de ce projet de loi. Le Gouvernement a choisi de limiter celui-ci au secteur des transports terrestres réguliers de personnes. Je crois en effet que la priorité est bien de répondre aux attentes quotidiennes de nos concitoyens qui utilisent les transports en commun, encore que certains sont parfois contraints d'utiliser au quotidien d'autres modes que les transports terrestres pour aller travailler, par exemple parce qu'ils doivent traverser un bras-de-mer ou prendre un avion plusieurs fois par semaine ; je pense en particulier à des enseignants ou à des commerciaux.

Nous sommes plusieurs à considérer que ce texte n'est qu'un premier pas et qu'il permettra, s'il prouve son efficacité, d'étendre, à brève échéance, le principe qu'il instaure à d'autres modes de transports réguliers, y compris au fret, qui est l'une des clefs de l'activité des entreprises et des nombreux salariés qu'elles emploient.

M. Nicolas About. Très bien !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Il permettra aussi peut-être, dans un second temps, que ce principe soit transposé à d'autres services publics.

Le premier volet du projet de loi porte sur le renforcement du dialogue social dans les entreprises de transport. Vous l'avez souligné, monsieur le ministre, ce texte entend d'abord généraliser les pratiques d'alarme sociale en vigueur à la RATP et à la SNCF, qui ont permis de réduire de façon significative, mais pas complètement, les jours de grève. Il encadre ensuite de manière plus rigoureuse le dépôt des préavis de grève.

La commission approuve totalement ces mesures, mais elle souhaite les renforcer sur plusieurs points.

Ainsi, il lui semble important de préciser que la négociation préalable au dépôt d'un préavis de grève doit se tenir avec les seules organisations syndicales qui envisagent de déposer ce préavis et non avec l'ensemble des organisations syndicales. C'est la pratique actuelle !

Il lui paraît également indispensable d'inciter les partenaires sociaux à conclure un accord de branche ; vous nous avez annoncé, monsieur le ministre, que vous y étiez favorable. Nous souhaitons que celui-ci soit conclu avant le 1^{er} janvier 2008.

C'est la raison pour laquelle nous pensons utile d'encourager la RATP et la SNCF à conclure rapidement un accord-cadre conforme aux principes de ce projet de loi. Nous vous proposons de leur enjoindre de le faire avant le 1^{er} janvier 2009, puisque le projet de loi ne fixe aucun terme, hormis celui de la fin des conventions existantes.

Le deuxième volet du projet de loi concerne l'organisation de la continuité du service public de transport.

Le texte prévoit que l'autorité organisatrice de transport, l'AOT, devra définir des priorités de desserte, à partir desquelles l'entreprise devra élaborer un plan de transport adapté ainsi qu'un plan d'information des usagers.

Ce volet repose donc sur un équilibre entre la continuité du service public et la nécessité d'informer les usagers, d'une part, les contraintes qui peuvent peser sur l'organisation de l'entreprise, d'autre part, tout en assurant le respect du droit de grève.

Nous approuvons pleinement cette approche. Toutefois, il nous a semblé utile d'améliorer le dispositif afin de rendre plus effectifs les droits des usagers.

Nous proposons donc une nouvelle rédaction de l'article 4 afin de recentrer le dispositif sur les perturbations prévisibles qui affectent le trafic. En effet, la grève n'est qu'un cas de perturbation. Par conséquent, il nous a semblé utile qu'à l'occasion de ce texte le législateur apporte ou tente d'apporter une réponse à l'ensemble des perturbations prévisibles. C'est pourquoi nous souhaitons inclure dans le champ de cette notion, outre les grèves, les incidents techniques et les aléas climatiques qui ont fait l'objet d'une alerte météorologique.

Nous proposons aussi de simplifier la notion de dessertes prioritaires et de la compléter en prévoyant que l'autorité organisatrice de transport peut déterminer des niveaux de service correspondant à l'importance de la perturbation rencontrée, comme cela existe efficacement dans certaines régions, comme l'Alsace.

En outre, nous proposons de prévoir que les transports scolaires fassent partie des droits et libertés auxquels il convient de ne pas porter une atteinte disproportionnée.

J'estime également nécessaire d'aller plus loin dans la définition du service minimal, en prévoyant que le service soit garanti les jours d'examens nationaux, c'est-à-dire lors des épreuves du brevet des collèges et du baccalauréat.

M. Alain Gournac. Très bien !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Il m'a semblé que cette atteinte au droit de grève était conforme à la Constitution, car elle était limitée et proportionnée aux exigences de l'intérêt général. Je vous précise que nous parlons là de vingt à vingt-cinq journées par an.

Nous proposons une autre modification importante : nous souhaitons que le préfet soit informé de l'avancement du processus de définition des dessertes prioritaires et des niveaux de service, afin qu'il puisse se substituer rapidement et efficacement à l'AOT en cas de carence ou, le cas échéant, approuver les plans de transport proposés par l'entreprise.

Sur l'article 5, qui doit permettre de limiter l'effet des perturbations sur les usagers en mettant en place un accord de prévisibilité dans l'entreprise, afin que cette dernière puisse se réorganiser, selon l'importance de la grève, et informer les usagers vingt-quatre heures à l'avance, la commission spéciale a simplement déposé des amendements de clarification rédactionnelle. En effet, après avoir longuement réfléchi sur l'opportunité du délai de quarante-huit heures que devront respecter les salariés qui veulent participer à un mouvement collectif, elle a estimé que lui seul pourrait permettre aux grandes entreprises de transport d'organiser le service et l'information sur le trafic vingt-quatre heures à l'avance, ainsi que les réaffectations du personnel non gréviste.

L'article 7, qui affirme un droit de l'utilisateur à l'information précise et fiable sur le service assuré au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation prévisible du trafic, est donc bien l'un des articles les plus importants ; il explique et justifie certaines dispositions de ce texte. Il répond à une véritable attente des usagers.

Nous avons voulu, parallèlement, que l'autorité organisatrice de transport soit elle aussi informée par l'entreprise de transport en cas de perturbation ou de risque de perturbation.

Enfin, s'agissant de l'indemnisation des usagers prévue à l'article 8, nous estimons nécessaire de réécrire ce texte, afin de ne pas prévoir le recours à un décret en Conseil d'État et d'organiser directement les modalités de cette indemnisation. Cette dernière sera donc obligatoire en cas d'inexécution par l'entreprise de ses obligations, sauf, bien sûr, en cas de force majeure, et ses modalités pratiques seront arrêtées dans le cadre d'une convention passée entre l'AOT et l'entreprise de transport pour tenir compte, en particulier, des différentes catégories d'usagers et des tarifs qui leur sont applicables, par exemple la gratuité.

En outre, il est explicitement prévu que les pénalités financières perçues par les AOT pourront contribuer au financement de cette indemnisation.

Concernant toujours la deuxième partie du projet de loi, ce texte prévoit qu'au-delà de huit jours de grève l'entreprise pourra organiser une consultation des salariés. Nous insistons sur le fait que cette consultation sera sans incidence sur le droit de chaque salarié à poursuivre la grève, puisque, dans notre système juridique, le droit de grève est un droit individuel.

Nous vous proposons de compléter ce dispositif en prévoyant que les parties pourront, d'un commun accord, désigner un médiateur. Ce dernier aura pour mission de rechercher une solution amiable au conflit et pourra aussi décider d'organiser la consultation prévue, comme le chef d'entreprise ou l'un des syndicats représentatifs.

Le dernier article du projet de loi rappelle le principe selon lequel les périodes de grève ne sont rémunérées ni par un salaire ni par une prime quelconque. Nous vous suggérons de le compléter, afin d'exclure expressément la pratique dont nous avons eu connaissance au cours des auditions et qui consiste à prévoir le paiement de tout ou partie des jours de grève dans un accord de fin de conflit.

Cet article lèvera ainsi toute ambiguïté dans l'esprit des usagers qui, eux, perdent parfois une journée de travail et ce, involontairement, et les syndicats qui veulent la transparence ne pourront pas s'offusquer de cette clarification.

Enfin, il nous a semblé indispensable de prévoir une évaluation de l'application de la loi dès l'année prochaine. Ce bilan sera prospectif puisque l'efficacité ou non des dispositions votées permettra au Gouvernement et au législateur de décider ou non d'étendre le double principe dialogue social-service réduit mais garanti à d'autres types de services publics, en priorité à d'autres types de transports.

En conclusion, et après avoir entendu nombre des parties prenantes à l'organisation du service public des transports dans notre pays, il nous semble que l'économie générale de ce projet de loi est acceptable, dès lors que nous y apporterons les modifications que je vous ai proposées.

Nous faisons, cet été 2007, un vrai premier pas, que j'espère être un pas de géant, dans l'intérêt de tous : usagers, entreprises et salariés des transports. Mais je tiens à souligner aussi que, comme pour tout texte législatif, seule sa correcte application permettra vraiment de changer la vie de nos concitoyens ; j'en veux pour preuve la pratique courante des grèves dites « émotionnelles » ou des piquets de grève qui paralysent les transports publics, alors que ce type de manifestation est illégal.

Les mesures que nous allons voter doivent être intégrales et parfaitement mises en œuvre pour que les attentes de nos concitoyens soient réellement satisfaites. Il s'agit d'une question de volonté politique. Nos concitoyens nous le demandent. Nous ne pouvons pas les décevoir ni, surtout, contribuer à entretenir l'idée d'une certaine forme d'impuissance publique. Je vous demande, donc, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, qu'il soit rappelé aux préfets, tant dans les départements que dans les régions, que la loi de la République s'applique partout, et pas simplement dans les transports, et à tous.

M. Dominique Braye. Très bien !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Je vous remercie, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, de votre écoute. J'adresse également mes remerciements à M. le président de la commission spéciale et à tous les collègues qui m'ont fait l'honneur de m'avoir choisie pour porter ce texte emblématique. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

M. le président. La parole est à M. le président de la commission spéciale. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

M. Charles Revet, président de la commission spéciale sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs. Je veux, en premier lieu, vous remercier, madame le rapporteur, de votre excellent travail, que j'ai pu apprécier. J'adresse également mes remerciements à l'ensemble des collègues de la commission spéciale, ainsi qu'à vous, monsieur le ministre, pour les échanges que nous avons eus.

Le texte que nous examinons est avant tout la mise en œuvre d'une promesse. Le Président de la République l'a d'ailleurs encore rappelé dans un discours au Havre le 29 mai dernier : « La pensée unique disait que le service minimum dans les transports c'était impossible. Il y aura un service minimum dans les transports. Je l'ai promis aux Français. Je le ferai. »

Cette volonté politique s'exprime dans le projet de loi que le Gouvernement nous présente aujourd'hui. C'est l'un des quatre premiers textes de cette nouvelle législature. Il revêt, de ce fait, une importance toute particulière. Et à en croire les sondages récemment effectués, il répond incontestablement à une très large attente de nos concitoyens.

Il y a donc une volonté certaine de changer les choses, et je m'en félicite. Qui d'entre nous, en effet, n'a pas, un jour, dû subir les conséquences d'une grève dans les transports publics ? Qui d'entre nous n'a jamais été soumis aux aléas et aux perturbations du transport public dans ses déplacements quotidiens ?

Ce texte a pour premier mérite celui d'exister. En effet, combien d'initiatives prises au cours des dernières années sont-elles restées sans lendemain ? On ne compte plus le nombre de propositions de loi, d'études, de rapports, de travaux d'experts menés sur le sujet depuis trois ou quatre ans. Mais, à chaque fois, au lieu de confier le règlement de la question au législateur, comme il se doit, on a préféré s'en remettre aux partenaires sociaux. Pour quel succès ?

Il est donc temps que le législateur exerce ses responsabilités, comme l'y invite d'ailleurs le préambule de la constitution de 1946, qui proclame : « Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ».

Il nous revient d'écrire ces lois, sachant que l'encadrement ou les limitations que nous pourrions apporter au droit de grève seront élaborés sous le regard vigilant du Conseil constitutionnel. Et dans son contrôle, ce dernier doit notamment veiller à la conciliation entre le droit de grève et d'autres principes de même valeur, comme la continuité du service public, la liberté du travail ou la liberté d'aller et venir.

À cet égard, il me semble que les dispositions que contient ce texte entrent clairement dans le cadre constitutionnel et ne sauraient encourir le reproche d'inconstitutionnalité, comme l'a bien démontré Mme le rapporteur.

Cela étant, si l'on devait décider, au cours des prochains mois, d'aller plus loin dans la voie de l'instauration d'un véritable service minimum, peut-être faudrait-il au préalable modifier notre Constitution.

Au moment où une réflexion sur nos institutions s'engage, sur l'initiative de M. le Président de la République, avec la mise en place d'un comité *ad hoc* qui conclura, vraisemblablement, à la nécessité d'une révision constitutionnelle, il me paraît indispensable que le Parlement s'investisse lui-même dans cette réflexion et suggère les modifications constitutionnelles qui lui paraîtront justifiées. Parmi ces dernières devront figurer des adaptations aux droits inscrits dans la Constitution car, aujourd'hui, faute de précisions, ces droits ne font que se neutraliser.

Ainsi, pour répondre à l'attente forte de nos concitoyens et aux engagements du chef de l'État, il nous faut inscrire ce droit aux services essentiels dans la Constitution et dans mon esprit, pour être respecté, ce droit implique nécessairement l'organisation d'un service minimum.

Ce que je propose là n'est pas particulièrement innovant. C'est la solution retenue par un certain nombre de nos voisins européens.

Je me suis longuement interrogé sur l'intérêt que ce projet de loi franchise, dès à présent, l'étape du service minimum. Je constate néanmoins qu'il comporte plusieurs points essentiels.

Je note, d'abord, l'organisation du service en cas de grève, avec l'obligation de déclarer son intention de faire grève 48 heures avant le début du mouvement. Il ne s'agit absolument pas de limiter le droit de grève,...

M. Guy Fischer. Mais si !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. ... mais bien de formaliser des pratiques déjà existantes, indispensables pour assurer aux usagers un service qui ne soit pas seulement le minimum du minimum.

De la même façon, j'approuve tout à fait la faculté prévue d'organiser une consultation des salariés à bulletin secret au-delà de huit jours de grève. L'article 6 indique d'ailleurs de façon explicite que cette consultation n'aura qu'un caractère consultatif et ne fera en aucun cas obstacle à l'exercice du droit de grève, qui est un droit individuel dans notre pays. Pourquoi, dès lors, se priver d'un moyen qui pourrait, dans certains cas, concourir utilement à la résolution d'un conflit ?

Enfin, je ne peux qu'insister sur la priorité absolue de l'information des usagers. C'est une exigence très forte de nos concitoyens, qui n'admettent plus d'être bloqués sur un quai, sous un abribus ou dans un train, sans qu'aucune explication leur soit fournie ou, surtout, sans qu'aucune solution de rechange leur soit proposée. Cette information est d'autant plus justifiée que, pour de nombreuses raisons, nous préconisons tous le développement des transports collectifs.

Ma dernière remarque concerne le choix de la commission spéciale d'étendre le texte à l'ensemble des perturbations prévisibles de trafic. En effet – et les personnes que nous avons auditionnées l'ont bien souvent rappelé, monsieur le ministre –, la grève est loin d'être la seule cause de perturbation du trafic. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste.*)

Cette réalité est, vous le comprendrez, bien connue du rapporteur pour avis du budget des transports que je suis, au nom de la commission des affaires économiques. Dans ce cadre, j'ai eu l'occasion, à plusieurs reprises déjà, avec mes collègues co-rapporteurs, et en particulier Georges Gruillot, de déplorer l'absence de perspectives de financement des infrastructures de transport dans notre pays. Celle-ci apparaît, notamment, au travers de la situation de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, AFITF. Or, comme l'indiquait le dernier avis de la commission des affaires économiques, « dans le cadre actuel, le financement de l'AFITF n'est pas assuré au-delà de 2008 ».

Mme Nicole Bricq. Eh oui !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Développer le transport collectif, c'est mettre en place les moyens correspondants. J'ai déjà souligné le retard important, faute de financements suffisants, pris dans la remise à niveau du réseau ferré.

M. Guy Fischer. Il y a de quoi faire !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Nous sommes en pointe, et je m'en réjouis, pour le TGV. Nous étions toutes et tous fiers lorsque le dernier record mondial a été établi,...

M. Robert Bret. C'est vrai !

Mme Nicole Bricq. Le TGV ne s'arrête pas, lui !

M. Guy Fischer. Il manque des rames !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale... mais le réseau secondaire intercity, à plus forte raison le réseau local, avec le développement du tram-train, est très souvent vieillissant, voire obsolète, et connaît des dysfonctionnements. Il en va souvent de même des matériels et, bien sûr, cela crée des perturbations, donc des retards.

Mme Nicole Bricq. Nombreux !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Là aussi, il est nécessaire d'informer régulièrement les usagers. Rester une demi-heure, voire plus,...

M. Jean Desessard. Une nuit entière !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. ... arrêté en pleine voie, et s'entendre dire seulement qu'il ne faut pas descendre du train, c'est insuffisant !

Plusieurs sénateurs socialistes. Absolument !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Je connais la volonté de Mme la présidente de la SNCF de remédier à cette situation et il nous faut l'aider dans sa démarche volontariste de remise en ordre de notre transport ferroviaire.

Le Président de la République et les membres du nouveau gouvernement se sont engagés à tenir un discours de vérité aux Français. Je tiens à saluer cet engagement fort et courageux. Le Sénat attend donc que le Gouvernement lui indique comment seront financées nos infrastructures de transport dans dix-huit mois.

La qualité et la continuité du service public de transport passent aussi par un véritable engagement de l'État en faveur des transports collectifs. Monsieur le secrétaire d'État, soyez assuré que nous serons à vos côtés pour vous aider, parce que nous savons tous qu'un effort très important doit être accompli dans ce domaine.

En conclusion, je souhaite insister sur le bilan que notre commission souhaite voir effectué d'ici à un an.

Si celui-ci est bon, tant mieux ! Cela montrera que, grâce au cadre posé par le législateur et à la mobilisation de l'ensemble des parties prenantes dans le secteur des transports publics, le souci de mieux servir les usagers aura, enfin, été vraiment pris en compte. Nous faisons le pari que cela est possible.

Cependant, si ce bilan n'est pas celui que nous espérons, je souhaiterais que la représentation nationale puisse alors se prononcer à nouveau et décider de rendre pleinement effectif le service minimum qu'attendent les usagers, c'est-à-dire un service élevé aux heures de pointe, un nombre minimum de dessertes quotidiennes ou encore l'assurance de disposer de transports de substitution.

Nous vous soutenons donc, monsieur le ministre, mais en assortissant ce soutien d'une obligation de résultat, pour les entreprises comme pour les salariés du secteur des transports. Nos concitoyens nous l'ont demandé ; nous serons les garants vigilants de leurs attentes. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

(*M. Roland du Luart remplace M. Christian Poncelet au fauteuil de la présidence.*)

PRÉSIDENCE DE M. ROLAND DU LUART

vice-président

M. le président. La parole est à M. Philippe Arnaud.

M. Philippe Arnaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la question de la continuité des services publics revient, enfin, devant la Haute Assemblée.

Je dis « enfin », parce que cela fait longtemps que nous attendons cela. Étant l'auteur de deux propositions de loi sur le sujet, vous comprendrez que je me sente particulièrement concerné, même si les textes que j'avais eu l'honneur de présenter portaient de façon beaucoup plus large sur la prévention des conflits collectifs dans le travail et visaient à mettre en place un dispositif de garanties de la continuité de l'ensemble des services publics, sans se limiter aux seuls services terrestres de transport.

Ce projet de loi, déposé en première lecture sur le bureau du Sénat, nous est présenté comme étant la traduction d'une promesse de campagne du Président de la République, lequel s'était engagé à ce que « dès l'été », une loi crée « un service minimum garanti en cas de grève dans les services publics ». Le texte présenté est *a minima* par rapport à cette annonce, mais constitue déjà un premier pas.

Cependant, dans le même temps, je ne peux m'empêcher de rappeler qu'un autre président de la République s'était engagé à faire de même. C'était M. Jacques Chirac qui, le 4 décembre 1998, à la suite d'importants mouvements de grève, avait lui aussi manifesté solennellement sa volonté de donner au principe de continuité un contenu plus tangible.

C'est ainsi que la proposition de loi que j'avais déposée le 11 juin 1998, soit bien avant l'intervention du président de la République de l'époque, a pu être débattue et adoptée au Sénat le 11 février 1999. Le rapporteur en était notre éminent collègue Claude Huriet.

Hélas ! le texte adopté dans cette enceinte n'a jamais été inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, malgré les engagements et les promesses de M. Chirac ; il est resté lettre morte.

J'ai donc à nouveau déposé, avec mes collègues du groupe de l'Union centriste, une autre proposition de loi sur ce sujet en décembre 2003, mais en vain.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Aïe, aïe, aïe !

M. Philippe Arnaud. Dans ces conditions, vous comprendrez, mes chers collègues, que j'aborde nos débats avec un peu de circonspection.

M. Jean-Pierre Raffarin. Il fallait les étudier à fond, mon cher collègue !

M. Philippe Arnaud. Ne feignons pas de découvrir ce problème, finissons de le résoudre ! En effet, l'adéquation du principe de continuité des services publics avec le droit de grève pose un vrai problème dans notre pays et, contrairement à ce que d'aucuns prétendent, l'aborder ne revient en aucun cas à remettre en cause le droit de grève.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Tout à fait !

M. Philippe Arnaud. Bien au contraire, même, il apparaît impossible de traiter sérieusement de la question sans réaffirmer au préalable, avec toute la solennité qui se doit

– M. le président de la commission spéciale et Mme le rapporteur l'ont rappelé –, que ce droit est un droit constitutionnel.

Cependant, il s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent. Il doit être concilié avec d'autres principes, à commencer, bien sûr, par celui de continuité, mais aussi avec le droit au travail, la liberté du commerce et de l'industrie ou encore la liberté d'aller et venir.

Loin de remettre en cause le droit de grève, le législateur doit lui rendre sa véritable vocation en déterminant un équilibre entre ce droit et les principes et droits de même rang juridique avec lesquels il entre en concurrence.

L'enjeu de nos débats est double : il s'agit, d'une part, de rappeler à quoi doit servir le droit de grève et, d'autre part, de travailler sur les conséquences de l'exercice de ce droit dans les services publics.

Sur ces deux plans, le texte qui nous est soumis me semble aller dans le bon sens tout en manquant un peu d'ambition.

Sur le premier plan, le projet de loi est sous-tendu par l'idée, à laquelle je suis très attaché, que la grève dans le secteur public constitue un échec du dialogue social.

À quoi sert le droit de grève ? C'est la question clé.

Dans notre pays prédomine l'idée selon laquelle le conflit est au cœur de la relation sociale, si bien que la grève y est considérée comme le moyen ordinaire de gestion des conflits sociaux et s'est banalisée. Encore l'exception française...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Il n'y a pas de négociations, c'est sûr ! La faute à qui ?

M. Philippe Arnaud. Monsieur le ministre, vous avez déclaré l'urgence sur ce texte. Si, en tant que parlementaire, je n'approuve pas cette procédure, je reconnais en revanche qu'il y a urgence à ce que les usagers des services publics de transports, qu'ils soient particuliers ou entreprises, cessent d'être constamment pris en otages par une petite minorité et ce, bien souvent, sans motifs sérieux, explicables ou compréhensibles, puisque, la plupart du temps, la grève ne peut pas être justifiée par l'échec d'une négociation qui n'a pas eu lieu.

Injustifiée, injustifiable, la grève est devenue insupportable au citoyen, qui en supporte les conséquences en tant qu'usager et le coût économique en tant que contribuable.

L'incompréhension et l'exaspération de nos concitoyens sont accentuées par le fait qu'ils peuvent se sentir victimes de conflits catégoriels menés par des agents salariés déjà bénéficiaires de garanties statutaires souvent plus favorables que les leurs. Ils peuvent se sentir victimes de « privilégiés ».

M. Guy Fischer. Eh voilà ! Vous vous trompez de privilégiés !

M. Philippe Arnaud. C'est bien la banalisation de la grève, ajoutée à l'incompréhension et à l'exaspération du public, qui menace le droit de grève, et non la précision de son cadre juridique.

La conception française de la grève est absurde. La grève n'est pas le mode ordinaire de gestion des conflits.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Bien sûr ! Il faut le rappeler !

M. Philippe Arnaud. Elle est tout l'inverse ; elle est l'arme ultime à utiliser après l'échec de toutes les procédures de négociation.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. On peut savoir pourquoi les directeurs ne négocient pas ? C'est bizarre !

M. Philippe Arnaud. Le cadre juridique actuellement en vigueur est impuissant à garantir une protection suffisante du principe de continuité, ce qui est d'autant plus regrettable que, paradoxalement, les journées de grève sont, pour la plupart, le fait de personnels opérant dans des secteurs de services publics, celui des transports notamment, où le principe de continuité devrait être le mieux respecté.

Les grèves surprises et les grèves tournantes sont, certes, interdites, mais le préavis de cinq jours francs imposé par la loi du 31 juillet 1963 est régulièrement détourné. Ce préavis n'est entendu que comme une courte période imposée par la loi, pendant laquelle chacun reste sur ses gardes dans l'attente de l'«épreuve de vérité» que constituera la grève.

Cette incompréhension du rôle du préavis a persisté même après que les lois Auroux eurent clairement affirmé l'obligation, pour les parties, de négocier pendant la durée du préavis.

Il existe un autre détournement, aussi grave : certains syndicats adoptent parfois la tactique du « préavis glissant » consistant à déposer quotidiennement des préavis successifs afin de pouvoir déclencher des grèves inopinées.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Tous les jours, c'est vrai !

M. Philippe Arnaud. C'est un moyen bien commode de passer outre l'interdiction des grèves surprises.

M. Guy Fischer. Elles sont exceptionnelles !

M. Philippe Arnaud. Aussi ne puis-je que me réjouir, monsieur le ministre, que ce texte vise à interdire ces pratiques.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Eh bien voyons !

M. Philippe Arnaud. Le projet de loi dont nous entamons l'examen répond à la problématique de l'usage du droit de grève en misant sur l'amélioration du dialogue social.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Ne nous gênons pas !

M. Philippe Arnaud. Il s'inscrit dans la lignée des avancées conventionnelles récemment réalisées dans des entreprises telles que la SNCF et la RATP instituant des dispositifs d'«alarme sociale» qui constituent des progrès sensibles. Il impose aux partenaires sociaux de définir un accord-cadre relatif à la prévention des conflits avant le 1^{er} janvier 2008.

Il s'agira, en quelque sorte, de généraliser les dispositifs d'«alarme sociale» déjà adoptés par les entreprises que j'ai citées mais, pour ce faire, le législateur entend responsabiliser les partenaires sociaux. On ne pourra relancer le dialogue social qu'en misant sur lui.

Sur le plan de la gestion des conséquences de la grève, ce projet de loi apporte également des réponses allant dans le bon sens, mais manque, à mon sens, d'ambition.

Ce volet reprend, lui aussi, les préconisations du groupe d'experts sur la continuité du service public en vertu desquelles la prévisibilité des conséquences de la grève pour les usagers devait être améliorée. Ce groupe d'experts demandait également que les autorités organisatrices de transports définissent les priorités de desserte en cas de grève, ce qui leur est imposé aux termes de l'article 4 du présent texte.

Toutefois, ce projet de loi va au-delà. Ses rédacteurs semblent avoir pris en considération les remarques faites par notre Haute Assemblée à l'occasion du débat que nous avions eu sur ce thème en 2004.

Notre commission des affaires économiques avait, alors, fait observer que la continuité des services publics ne pouvait être améliorée sans prise en compte de la prévisibilité du service les jours de grève et des garanties de service elles-mêmes.

L'article 5 du projet de loi vise précisément à améliorer cette prévisibilité.

Tout cela est très bien, mais le présent texte ne crée pas de service minimum dans les transports ; je le regrette.

Par le biais des plans de transport que seront tenues d'élaborer les entreprises concernées sur les schémas arrêtés par les autorités organisatrices, il créera peut-être les conditions de la mise en place d'un service minimum dans les transports, mais il n'institue pas directement un tel service.

En fait, le service minimum n'est pas l'objet de ce texte : le terme n'y est d'ailleurs jamais employé. Il ne concrétise donc pas totalement l'engagement du Président de la République.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Oh si !

M. Philippe Arnaud. Cela, je le regrette également.

Ainsi donc, pour me résumer et pour conclure, ce projet de loi me semble, dans ses grandes lignes, porteur d'avancées significatives. Je ne peux déplorer qu'une chose : qu'il apparaisse comme un projet *a minima*, qui ne s'applique qu'au secteur des transports terrestres. Ma proposition de loi, adoptée par le Sénat, concernait, elle, tous les services publics.

Au moins, vois-je dans ce projet de loi un pas positif.

Il faut prendre ce texte pour ce qu'il est : un texte cadre. En cela, il est satisfaisant. Il tend, tout d'abord, à créer un cadre de négociation pour que soit relancé le dialogue social et que soit évité l'usage abusif du droit de grève ; ensuite, à mettre en place un cadre propice à l'émergence d'un service minimum conventionnel.

Gageons que ce sera suffisant, et misons sur le dialogue social !

Enfin, c'est défendre nos services publics que de vouloir les mettre à l'abri d'incompréhensions de nos concitoyens, qui, à 71 %, réclament un minimum de service en cas de grève. Les usagers des services publics méritent ce minimum de respect et de considération ! (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Gournac. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP. – Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Guy Fischer. Nous allons voir ce que nous allons voir !

M. Alain Gournac. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues,...

M. Claude Domeizel. Attachez vos ceintures ! (*Sourires.*)

M. Alain Gournac. Mon cher collègue, la ceinture n'est pas obligatoire, pour l'instant, dans les trains ! (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

... j'aurais envie de dire simplement : « Enfin ! ».

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est ce qu'ils disent tous !

M. Alain Gournac. Enfin, un projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans le domaine des transports !

Enfin, un projet de loi qui, par son caractère équilibré, va permettre de garantir la continuité du service public sans porter atteinte au droit de grève.

M. Guy Fischer. Ce n'est pas vrai !

M. Alain Gournac. Enfin, le Gouvernement passe à l'action, dans un domaine où a été largement respecté le temps de la réflexion et où a été laissé celui de la négociation aux entreprises.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Ah bon ?

M. Alain Gournac. Le rapport Mandelkern de 2004 en est d'ailleurs la pleine illustration, et ce n'est pas sans une certaine satisfaction que je signale le rôle précurseur du Sénat sur ce sujet.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Le Sénat est toujours un précurseur !

M. Alain Gournac. Ainsi, dès le mois de février 1999, le Sénat a adopté une proposition de loi visant à prévenir les conflits collectifs du travail et à garantir le principe de continuité dans les services publics. Ce texte contenait déjà, je le rappelle, un dispositif complet visant à négocier, à renforcer le dialogue social, à améliorer la procédure de préavis obligatoire et à mieux connaître les conflits.

Aujourd'hui, monsieur le ministre, vous nous proposez un texte adapté à la situation et à l'histoire des relations sociales de notre pays.

En effet, même si, statistiquement, les grèves dans les services publics sont de moins en moins nombreuses, elles sont de plus en plus mal ressenties par nos concitoyens.

À ce propos, je lisais tout à l'heure les résultats d'un sondage IFOP parus dans l'édition d'hier d'un grand journal.

M. Guy Fischer. Ah ! Lequel ?

M. Alain Gournac. Je l'ai délibérément cachée pour que vous ne puissiez pas le reconnaître, monsieur Fischer !

Selon ce sondage, 71 % des Français sont tout à fait favorables à l'instauration d'un service minimum.

M. Robert Bret. Ils sont plutôt favorables à la qualité du service public !

M. Alain Gournac. Du reste, il est temps de modifier notre approche du sujet et de cesser d'appeler « usagers » ceux qui sont en réalité des « clients », qui paient leur voyage !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Très bien !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Vous parlez comme un marchand de tapis ! Les transports sont subventionnés !

M. Alain Gournac. Ces clients, particuliers et entreprises, se sentent alors pris en otage pour des revendications qu'ils ne comprennent pas toujours et que les syndicats ont bien souvent du mal à expliquer.

La grève doit être l'ultime recours, la décision finale, quand toutes les voies ont été explorées et qu'aucun accord n'a pu être trouvé. La grève ne doit pas être l'élément déclencheur, le début d'un conflit.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Allons bon ! Comme si les salariés se mettaient en grève tous les jours, et par plaisir en plus !

M. Alain Gournac. À ce titre, nous ne pouvons donc que regretter que, trop souvent, comme je l'ai dit, la grève soit le moyen habituel de se faire entendre et la surenchère, le principal moteur d'un conflit. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP – Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Guy Fischer. Ce n'est pas vrai !

M. Robert Bret. Dans quel monde vivez-vous, monsieur Gournac ?

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Comme s'il y avait grève tous les jours et que nos concitoyens étaient systématiquement mécontents des transports !

M. le président. Mes chers collègues, n'interrompez pas l'orateur !

M. Alain Gournac. Ce que je dis vous gêne, mes chers collègues ! Tant mieux !

C'est un fait, l'immense majorité des Français se déclare favorable à l'instauration d'une garantie de service pendant la grève.

C'est un fait, les Français se sont exprimés : ils ont voté pour un candidat à la présidentielle qui leur a promis l'instauration d'un service minimum. Vous semblez l'avoir oublié !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Arrêtez votre numéro d'illusionniste, monsieur Gournac !

M. Alain Gournac. Il ne s'agit pas, contrairement à ce que certains veulent laisser croire, de restreindre le droit de grève.

La grève est et reste un droit fondamental, garanti par la Constitution.

M. Guy Fischer. Ce projet de loi est une restriction du droit de grève !

M. le président. Monsieur Fischer, peut-être souhaitez-vous intervenir ?

M. Alain Gournac. Mais oui, prenez donc ma place à la tribune, je vous la laisse !

M. Guy Fischer. Monsieur le président, M. Gournac ne cesse de nous provoquer !

M. Alain Gournac. Il s'agit de concilier le droit de grève et les principes constitutionnels suivants : la liberté d'aller et venir ; la liberté d'accès aux services publics, notamment sanitaires, sociaux et d'enseignement ; la liberté du travail ; la liberté du commerce et de l'industrie.

À cet égard, monsieur le ministre, le texte que vous nous proposez permet de répondre parfaitement à cet objectif.

Mme Nicole Bricq. C'est ridicule !

M. Alain Gournac. Ainsi prévoit-il d'agir à un double niveau, non seulement en favorisant l'amélioration du dialogue social au sein de l'entreprise, ce qui est le meilleur moyen de faire de la grève un ultime recours en cas de conflit, mais aussi en assurant l'organisation du service en cas de grève ou de perturbation prévisible du trafic.

Je rappellerai d'ailleurs brièvement les principales dispositions soumises à notre approbation : la signature, avant le 1^{er} janvier 2008, d'un accord de prévention des conflits, qui rend obligatoire l'enclenchement d'une négociation avant le dépôt de tout préavis de grève ; la possibilité de négociations par branche ; l'obligation, pour les personnels, de déclarer

quarante-huit heures avant leur intention de suivre la grève, afin que puisse être organisé le service pendant la grève ou les perturbations prévisibles ; pour les jours de grève, la mise en œuvre, par les autorités organisatrices de transport locales, d'un plan de transport adapté, afin de tenir compte au mieux des besoins de nos concitoyens ; le vote à bulletin secret au bout de huit jours de conflit, pour déterminer si le mouvement est suivi par une majorité de salariés ou non (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC*) – je sais que cela en gêne certains, mais, au moins, de cette façon, tout sera clair ! – ; le droit, pour les usagers, de bénéficier non seulement d'une information précise et fiable sur le service assuré, mais aussi d'une indemnisation, ce qui est tout à fait normal.

Accord de prévention des conflits, accord de prévisibilité, plan de transport adapté et plan d'information, voilà quatre outils qui permettront donc, d'une part, d'encourager le dialogue social en amont, et, d'autre part, d'améliorer la vie quotidienne des usagers en cas de perturbation de tout ordre.

Au final, parce qu'un service public, notamment dans les transports terrestres de voyageurs, est un service essentiel pour nos concitoyens, il est concevable que la grève y prenne un caractère particulier, sans que cela se fasse au détriment de la défense des droits des salariés.

Or, monsieur le ministre, c'est justement à ce point d'équilibre que se situe le texte que vous nous proposez, conformément aux engagements du Président de la République.

En conséquence, le groupe UMP apportera son entier soutien à une loi-cadre qui met l'accent sur la prévention des conflits, qui ne porte aucunement atteinte au droit de grève, qui offre une solution négociée et réaliste aux déplacements des Français lors des grèves, en garantissant aux usagers un « service réduit et prévisible ».

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, je voudrais, pour terminer, revenir sur un problème évoqué par M. président de la commission spéciale et par Mme le rapporteur, que je tiens d'ailleurs à féliciter pour le remarquable travail réalisé, de surcroît dans une ambiance formidable.

Revenons donc à ce qui s'est passé la nuit dernière, car, de temps en temps, il est essentiel de s'en tenir à des faits précis : mon ami Josselin de Rohan pourrait vous le confirmer, il a fallu douze heures pour se rendre de la Bretagne à Paris.

Oui, un problème technique s'est posé, à savoir une caténaire endommagée. (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. La faute à la grève ?

M. Alain Gournac. Non, aucune information n'a été donnée aux passagers de tous ces TGV.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. La faute à la direction !

M. Alain Gournac. Non, personne ne leur a expliqué pourquoi les trains repartaient dans l'autre sens !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Mais ce n'est pas la grève !

M. Alain Gournac. Bien sûr que non, madame ! Je ne vous parle plus du droit de grève, pour lequel, comme le parti communiste, j'ai le plus grand respect !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. C'est la direction qui n'a donné aucune information !

M. Robert Bret. Est-ce qu'une loi peut nous garantir que la foudre ne tombera pas ? (*Sourires sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

M. Alain Gournac. Bien sûr que non, encore une fois, mais garantir l'information des clients à l'intérieur des TGV, oui ! (*Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Ivan Renar. Gournac à la SNCF !

M. le président. Mes chers collègues, laissez l'orateur s'exprimer !

M. Alain Gournac. Ne rien dire, c'est ne pas respecter les clients ! Pour ma part, puisque nous parlons du service minimum dans les transports terrestres, j'estime que nous devons tenir compte du respect des passagers, qui en est une composante essentielle.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. M. Gournac ferait un excellent directeur à la SNCF

M. Alain Gournac. Il faut donc absolument faire évoluer les relations entre les transporteurs, notamment la RATP et la SNCF, et les passagers, car ceux-ci méritent le respect.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Dites-le aux directions concernées !

M. Alain Gournac. Ils ont tout de même le droit d'être informés des éventuels incidents qui peuvent survenir, à l'image de cette caténaire qui a été touchée par un orage. Ainsi, ils seront en mesure de bien comprendre la situation ! (*Vifs applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDE.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Gournac, directeur de la communication à la SNCF !

M. le président. La parole est à M. Aymeri de Montesquiou.

M. Aymeri de Montesquiou. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le droit de grève est une expression pugnace de la liberté.

De plus, et au-delà de sa totale intégration dans les esprits, il est inscrit dans la Constitution.

Faire grève, c'est protester contre une absence de solidarité, considérer que les conditions de travail ou de salaire ne sont pas équitables dans le contexte économique général. Il est donc normal pour les grévistes d'agir, afin que ceux qui sont supposés être à l'origine d'une telle iniquité en subissent le contrecoup. Les responsables sont identifiés et les actions ciblées.

Pour autant, dans le cadre des services publics, particulièrement dans les transports, ce droit de grève a souvent été dénaturé.

Ce sont donc les usagers, beaucoup plus que l'entreprise, qui en subissent le préjudice : ils se retrouvent ainsi otages, acteurs involontaires d'une nouvelle version de la fable *Le loup et l'agneau*, que l'on pourrait paraphraser ainsi : « Si ce n'est pas toi qui es la cause de ce conflit, c'est toi qui dois en subir les conséquences. »

De façon récurrente, les grévistes des transports publics déclarent regretter les graves nuisances qu'ils font subir aux usagers, lesquels, soit les soutiennent, soit les vouent aux gémonies en trouvant honteux que des personnes qui ne sont pas à l'origine d'un conflit social soient les seules pénalisées. (*M. Philippe Nogrix applaudit.*)

Le présent projet de loi relatif au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs a pour objectif de concilier ces points de vue très différents, d'abord par la prévention des grèves, et, ensuite, en cas de grève inévitable, par l'organisation d'un service minimum de transport. On pourrait y ajouter un autre objectif, tout aussi fondamental, celui d'éviter la perte de millions d'heures de travail pour notre économie et de préserver des secteurs fragiles.

Lorsque des intérêts s'opposent aussi fortement, le bon sens et la prise en considération de l'opinion de l'autre apparaissent comme les ingrédients indispensables pour rendre conciliable l'inconciliable. Ce projet de loi peut prétendre parvenir à cette fin, en mettant en avant le dialogue, qui permet aux grévistes d'exposer les raisons objectives du mouvement social, à l'entreprise de s'organiser et aux usagers de prendre leurs dispositions. On peut néanmoins, à juste titre, s'interroger sur un point : quelles solutions de remplacement s'offrent en fait aux usagers, vu le contexte quasi généralisé de monopole ?

Je voudrais souligner que, dans les zones urbaines, les avancées prévues dans ce projet de loi permettront d'apporter une réponse encore plus indispensable, car, souvent, les solutions de substitution n'existent pas sur ces territoires.

Le premier volet de ce texte est la prévention des conflits, ce qui ne signifie pas la réduction du droit de grève : les dispositifs de prévention ont pour objectif de résoudre les conflits par la discussion et le compromis, avant le recours à la grève.

En 1998, on en était arrivé à l'absurdité d'une grève préventive à la RATP, au motif qu'il y aurait davantage de travail en raison de la Coupe du monde de football !

En Allemagne, en Autriche, au Danemark et chez d'autres voisins européens, le principe de la prévention des grèves a été établi depuis longtemps en prescrivant des négociations préalables.

Pendant que nos voisins essaient d'éviter les grèves en mettant en place un dialogue social permanent et des négociations régulières sur les conditions de travail, la France continue à surprendre les citoyens du monde entier par ses grèves imprévisibles, qui donnent une image très négative de notre pays. Le fait que les négociations aient toujours lieu après, et non avant le déclenchement des grèves, ne manque pas non plus de les interloquer.

Le deuxième volet du projet de loi organise et améliore la situation en cas de grève, en garantissant un service minimum aux utilisateurs. Il s'agit de trouver un compromis et de concilier le droit de grève, la liberté du travail, du commerce et de l'industrie, et le droit à l'accès aux services publics.

Pourquoi l'État doit-il fixer les règles d'organisation du droit de grève ?

Chaque citoyen revendique le droit d'accès aux services publics et le droit à l'information, qui doivent être assurés par l'État dans l'intérêt général. L'État ne peut laisser les grévistes et leurs employeurs s'affronter aux dépens des utilisateurs. Il revient donc à l'État d'assurer la continuité du service public, et d'inciter les entreprises et les syndicats à mettre en place un accord-cadre de prévisibilité du service.

La création d'un poste de médiateur serait souhaitable afin de maintenir le dialogue et d'éviter, autant que faire se peut, toute rupture. Jusqu'alors, une entreprise confrontée à

la grève ne pouvait que faire le dos rond, en attendant que soit trouvée une solution à plus ou moins longue échéance. Aujourd'hui, les pénalités financières prévues en cas de mauvaise gestion du conflit incitent cette même entreprise à mettre en place des solutions palliatives et à considérer les usagers comme des clients.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Très bien !

M. Aymeri de Montesquiou. Ainsi, l'obligation pour les grévistes d'informer l'employeur deux jours avant le début du mouvement social et le vote à bulletin secret au terme de huit jours de grève, qui sont deux points majeurs du projet de loi, permettent à l'entreprise de mettre en place des solutions tout en prenant en compte la volonté des salariés.

La déclaration de participation à une grève n'affecte pas le droit de grève dans sa substance ; quant à la déclaration préalable, elle assure la légitimité de ce droit.

Le délai de deux jours pour informer l'employeur du lancement d'un mouvement de grève est très raisonnable, car il est suffisant pour permettre à l'entreprise de s'organiser. De plus, si l'on compare ce délai au préavis minimum de dix jours qui prévaut en Italie ou en Espagne, et à celui d'un mois mis en place en Grande-Bretagne, sous un gouvernement travailliste, on ne peut considérer qu'il s'agit d'une « attaque sans précédent » du droit de grève, comme certains l'ont affirmé.

La déclaration de participation doit se faire non pas individuellement, mais sur une base commune, comme c'est le cas en Autriche, au Danemark ou en Allemagne, où la grève n'a lieu qu'après l'intervention de l'*Urabstimmung*, le vote des salariés adhérents aux syndicats. Dans ces pays, la grève n'est déclenchée que si 75 % des adhérents du syndicat, au moins, s'expriment en sa faveur. Les autres salariés sont invités, par solidarité, à suivre l'avis de la majorité. Cette façon de procéder renforce la puissance de négociation des grévistes en légitimant la grève par le nombre et ne fait pas dépendre celle-ci d'une minorité d'activistes.

C'est le syndicat qui, ensuite, communique sa décision aux employeurs et lance les négociations.

Une fois déclenchée, l'organisation de la grève est exclusivement gérée par la « direction de la grève », formée par le syndicat dirigeant les grévistes. Cette direction centralisée permet une action commune, rapide et efficace.

Il est toujours intéressant de connaître la façon dont les problèmes sont traités au-delà de nos frontières.

L'autre disposition sensible, car novatrice, du projet de loi concerne la consultation, au-delà de huit jours, sur la poursuite de la grève. Le vote à bulletin secret permet de garantir l'absence de pressions, d'où qu'elles puissent provenir, et devrait rassurer les syndicats.

Enfin, le salaire représentant la contrepartie de l'accomplissement d'un travail, le non-paiement des jours de grève constitue une mesure équitable vis-à-vis des salariés non grévistes.

Je regrette toutefois que le projet de loi ne concerne pas le secteur des transports aériens ou maritimes.

Ces mesures apaisantes et de bon sens, qui font converger les droits des travailleurs et ceux des usagers, conduiront la majorité des sénateurs du RDSE à voter ce texte. (*Applaudissements sur certaines travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Dominati.

M. Philippe Dominati. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous abordons aujourd'hui, après des années de débats passionnés et de promesses, l'examen d'un projet de loi instaurant la mise en œuvre d'un service minimum dans les transports collectifs.

Je souhaite faire un rappel historique concernant la région d'Île-de-France, qui connaît en quelque sorte un régime d'exception.

Depuis un peu plus de cinquante ans, les gouvernements successifs, sans exception, ont eu pour seule obsession de maintenir la paix sociale dans le secteur des transports en Île-de-France, quelles qu'en soient les conséquences en termes de coût, d'organisation et d'efficacité pour les usagers ou les clients.

Il était ainsi de règle de nommer le préfet de région président du syndicat des transports parisiens, le STP, devenu par la suite le syndicat des transports parisiens et de la région d'Île-de-France, le STIF, afin qu'il dirige et organise les transports. Comme s'il n'avait que cela à faire !

L'État avait alors un rôle historique important qui se justifiait, d'une part, par un statut d'exception, lié à la situation de monopole dans le secteur des transports collectifs, et, d'autre part, par une obligation, celle d'assurer le financement de ce secteur.

Les Parisiens et, de façon générale, les Franciliens, ont subi les conséquences de cette situation. Je citerai à cet égard la compétition qui a opposé la SNCF et la RATP, au moment de l'ouverture de leurs lignes respectives Éole et Météor, avec pour résultat deux demi-projets.

Par ailleurs, lorsque le maire de Paris et les élus du conseil régional d'Île-de-France ont souhaité lancer le projet de tramway, la RATP a exprimé son opposition et posé comme condition la gestion par ses services de ce nouveau mode de transport. Quant aux représentants de la SNCF, ils auraient préféré la réouverture de la ligne de chemin de fer de la petite ceinture. Grâce à l'accord historique intervenu entre ces deux grandes entreprises nationales, une solution convenant aux usagers et aux clients a finalement été trouvée.

La libéralisation du secteur des transports intervenue au cours de la dernière décennie en Europe, en particulier dans notre pays, nous a obligés à aborder les problèmes de front, malgré les craintes et la frilosité manifestées par les sociétés de transport et les organisations syndicales. Ce secteur est, en effet, imprégné d'une très forte culture syndicale.

Cette libéralisation, qui s'est traduite par une évolution des statuts, a d'abord concerné, pour les transports maritimes, la CGM, la Compagnie générale maritime, puis, sous le gouvernement Villepin, la SNCM, la Société nationale maritime Corse-Méditerranée. Elle s'est ensuite étendue au secteur des transports aériens, avec Air France et Aéroports de Paris, établissement public de caractère international, voire régional, et, enfin, à nos infrastructures routières.

Mais le gros morceau de la libéralisation concernera le secteur ferroviaire, qui comprend deux grandes sociétés d'État, la SNCF et la RATP.

Je m'intéresserai plus particulièrement à la RATP, qui assure 75 % à 80 % des transports collectifs en région d'Île-de-France et présente quatre caractéristiques.

Premièrement, la RATP, établissement public, est une entreprise à caractère essentiellement régional, puisque 98 % de son activité s'exerce au sein de la région d'Île-de-France.

Deuxièmement, elle bénéficie d'un statut d'exception, qui n'a pas d'équivalent au sein des autres entreprises françaises de transport collectif, que ce soit à Orléans, Bordeaux, Marseille ou Lyon, puisqu'elle a un monopole

Troisièmement, c'est non pas la RATP mais le STIF, mis en place lors de la dernière réforme régionale, qui, en tant qu'autorité organisatrice, fixe en partie les tarifs des transports.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Ils sont moins chers qu'ailleurs !

M. Philippe Dominati. Quatrièmement, l'État, depuis qu'il a résolu le problème spécifique de la caisse de retraite, ne joue plus de rôle particulier en Île-de-France et les transports dans cette région ne lui coûtent pas plus cher qu'ailleurs.

La RATP est financée, pour un tiers, par les usagers, pour un tiers, par les entreprises franciliennes, et pour le dernier tiers, par les collectivités territoriales. Elle n'a pas un statut d'entreprise et connaît de façon récurrente des problèmes de financement portant sur son budget d'investissement et sur son patrimoine. Ce dernier, construit par les collectivités territoriales, lui est attribué uniquement en raison du monopole dont elle jouit.

L'avenir de la RATP est donc, en réalité, assez flou.

En tant que Parisiens, nous sommes très attachés à la RATP, qui fait partie de notre patrimoine et de notre culture, mais nous avons le sentiment que, malgré le coût et les efforts consentis pour obtenir la paix sociale, tout ne fonctionne pas aussi bien que l'on voudrait nous le faire croire.

Permettez-moi, messieurs les ministres, de vous raconter la vie quotidienne d'un Parisien au cours du mois qui vient de s'écouler.

En raison du succès du tramway, lancé par la région d'Île-de-France et le département, il a fallu faire passer la vitesse commerciale de ce moyen de transport de 16 à 18 kilomètres par heure, ce qui a eu pour conséquence le déclenchement d'un mouvement de grève.

Vous avez inauguré une semaine plus tard, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la station de métro Olympiades. L'ouverture de cette station a entraîné une nouvelle grève, conséquence de la mise à la disposition des clients de moyens supplémentaires.

Par ailleurs, le maire de Paris, constatant que la fréquentation des bus périclitait ou, tout au moins, n'augmentait pas depuis quelques années, vient de lancer, à six mois de l'échéance des élections municipales de 2008, un plan de relance et d'investissement d'un montant de 7 millions d'euros. Il a tout de même fallu cinq ans pour s'apercevoir que le réseau ne fonctionnait pas de façon satisfaisante !

Enfin, le président du conseil régional d'Île-de-France a constaté que l'interconnexion entre les réseaux RATP et SNCF à la station Châtelet entraînait une baisse de moitié du trafic à cet endroit, problème qui sera résolu en juillet 2008.

Est-ce cela, un système de transport moderne ? (*Mme Nicole Borvo Cohen-Seat s'esclaffe.*)

Pensez-vous vraiment, mes chers collègues, que le service public est assuré de façon satisfaisante ?

Je constate, en outre, que plus de la moitié des stations de métro sont dépourvues d'escalier mécanique et que le seul fait d'envisager la climatisation des bus ou du métro, qui existe pourtant dans d'autres capitales, semble presque surnaturel.

Sur le plan de la propreté, la situation est bonne, car des efforts ont été faits. Pour autant, tout n'est pas parfait. On pourrait faire encore mieux et prévoir un service maximum pour les Parisiens et les Franciliens !

Quelle drôle de notion, d'ailleurs, que celle de service minimum ! Nous voulons, quant à nous, instaurer un service maximum pour les clients du service public !

Nous allons déposer, avec quelques collègues, notamment des élus parisiens, une proposition de loi sur ce sujet. Mais, d'ores et déjà, je vous propose, mes chers collègues, ainsi qu'à l'ensemble des élus d'Île-de-France, d'envisager pour les cinquante prochaines années, non pas le maintien d'un système passéiste, mais une évolution de nos entreprises nationales de transport dans le sens d'une amélioration de la qualité, avec des objectifs chiffrés.

Il nous faut changer le statut de la RATP pour en faire une véritable entreprise et mettre fin au monopole ainsi qu'au statut d'exception. Nous devons faire en sorte que les réseaux de surface relèvent du droit commun, même s'il faut du temps pour améliorer le réseau souterrain.

Le service maximum signifie une offre diversifiée, la liberté de gestion pour l'autorité organisatrice, c'est-à-dire le conseil régional d'Île-de-France, et la possibilité de choisir des entreprises performantes afin d'offrir un service de qualité aux Parisiens et aux Franciliens. Ce sera l'objet de la proposition de loi que nous allons déposer.

Il est important que le Gouvernement, la région et les départements concernés puissent compter sur des entreprises performantes disposant de moyens financiers importants. Nous pourrions ainsi nous référer, afin de faire évoluer le statut de la RATP, au statut d'Aéroports de Paris.

En ce début de mandat du nouveau chef de l'État, dont nous savons qu'il s'intéresse à la région d'Île-de-France, nous devons dépasser le débat sur le service minimum et mettre en place le service maximum pour les Franciliens ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Bravo ! C'est formidable ! Chapeau !

M. le président. La parole est à M. Michel Billout.

M. Michel Billout. Monsieur le ministre, je vais sans doute vous surprendre, car je vais commencer mon propos par quelques félicitations : je trouve l'intitulé du projet de loi astucieux...

M. Xavier Bertrand, ministre. Cela commence bien !

M. Michel Billout. ... et très médiatique ! (*Sourires sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*) Comment, en effet, être en désaccord avec le souci d'améliorer le dialogue social et la continuité du service public des transports ?

M. Xavier Bertrand, ministre. Ne vous arrêtez pas en si bon chemin !

M. Michel Billout. Malheureusement, je crains que le projet de loi n'améliore ni l'un ni l'autre et n'ait pour seul objet de tenter de réduire l'exercice du droit de grève, vieux démon de la droite et du patronat.

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous aviez si bien commencé...

M. Michel Billout. M. le président de la commission spéciale a d'ailleurs eu la franchise de lever tous les doutes qui pouvaient subsister à cet égard en envisageant une modification de notre Constitution.

Ainsi que ma collègue Annie David, je reviendrai sur ce sujet lors de la discussion de la motion que nous avons déposée, mais, comme il est d'usage, je me livrerai d'abord dans cette intervention à quelques remarques formelles et circonstanciées.

Au sein de la commission spéciale créée pour l'examen de ce texte, nous avons auditionné un certain nombre de personnalités impliquées dans ce dossier : représentants d'organisations syndicales, d'associations d'usagers, de collectivités territoriales ainsi que de sociétés de transport. Chaque partie auditionnée a eu droit à un entretien individuel, à l'exception des organisations syndicales de salariés, qui ont été auditionnées collectivement.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Finalement, elles étaient bien contentes !

M. Michel Billout. C'est non pas le principe d'une audition en table ronde qui nous déplaît, monsieur le président de la commission, mais plutôt l'inégalité de traitement qu'elle démontre entre les différentes personnalités entendues.

Je n'irai pas plus avant sur ce thème, et loin de moi l'envie de polémiquer, mais, dans le cadre d'un texte intitulé « dialogue social », il me semble que cette manière de procéder donne une indication aux forces syndicales de la réelle conception qu'a la majorité du dialogue social...

Par ailleurs, notre nouveau président, Nicolas Sarkozy, n'a de cesse de se montrer sous le jour d'un démocrate accompli, respectant l'opposition en lui promettant notamment de renforcer ses pouvoirs, mais je remarque que cette session extraordinaire, dont l'ordre du jour est relativement chargé, ne donne pas de signe en ce sens. Tous les projets de loi sont des textes fondamentaux, qu'il s'agisse de la réforme de la justice, de celle des universités, du fameux « paquet » fiscal ou bien du service minimum.

Ces textes sont débattus en urgence et, par conséquent, ils ne feront l'objet que d'une seule lecture par les parlementaires. La commission mixte paritaire sur ce projet va même se dérouler le dernier jour de la session, le vendredi 3 août !

Cette manière de procéder n'est pas nouvelle : il n'y a donc aucune « rupture » dans la vision qu'a la majorité parlementaire de la représentation nationale, considérée comme une simple chambre d'enregistrement des projets gouvernementaux. Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen ne peuvent que le déplorer.

Un traitement similaire est infligé aux forces sociales qui voudraient s'opposer aux projets présidentiels. Comment ne pas voir dans ce texte le moyen d'affaiblir l'action syndicale dans les transports ferroviaires au moment même où se prépare la réforme des régimes dits « spéciaux » ?

En effet, les grèves de 1995, largement soutenues par la population, avaient obligé le gouvernement d'alors à reculer sur son projet de réforme des retraites. Ce souvenir conduit donc le nouveau gouvernement à préparer le terrain pour que ce recul social soit possible.

M. Guy Fischer. Voilà la vérité !

M. Dominique Braye. Et les usagers ?

M. Michel Billout. J'y viendrai !

Cette conception de la démocratie n'est pas la nôtre.

Sur le fond, un texte tentant d'imposer un service minimum est une idée de longue date. Jacques Chirac l'avait promis en 1995 et s'était vu contraint de reculer au regard du caractère peu acceptable, dans un État de droit, de cette atteinte au droit de grève, élément fondateur de toute démocratie.

En 2004, le Premier ministre, M. Dominique de Villepin, avait commandé au Conseil d'État un rapport sur la faisabilité d'une telle réforme et sur ses modalités, rapport appelé « rapport Mandelkern », du nom de son auteur, qui lui fut remis le 21 juillet de cette même année.

La plupart des dispositions du texte dont nous avons à débattre aujourd'hui sont directement inspirées des recommandations de ce rapport, notamment les plus emblématiques, comme la déclaration préalable de grève ainsi que l'organisation d'une consultation à partir de huit jours de conflit. Il n'y a donc rien de nouveau dans ce texte.

Cependant, nous ne pouvons que regretter le caractère polémique et démagogique...

M. Xavier Bertrand, ministre. Ben voyons !

M. Michel Billout. ... de cette future loi, qui ne réglera rien sur le fond, que ce soit en faveur du dialogue social ou concernant la continuité du service public.

Tout d'abord, comment ne pas remarquer que la loi, acte unilatéral, tourne le dos à l'esprit même du dialogue social ? En effet, une loi ne peut pas suppléer au principe de conciliation, qui doit être la règle au sein d'une entreprise.

De plus, toutes les organisations syndicales sont aujourd'hui favorables au développement d'un réel dialogue. Ainsi, des accords ont pu être signés à la RATP puis à la SNCF pour améliorer la concertation avant le recours à la grève.

M. Xavier Bertrand, ministre. Et ailleurs ?

M. Michel Billout. Est-il utile, dès lors, de rendre contraignante la signature de tels accords alors même que l'intelligence des partenaires sociaux permet d'aboutir au même résultat par le dialogue ? Les amendements de la commission vont même obliger la SNCF et la RATP à signer de nouveaux accords. N'est-ce pas particulièrement contre-productif ?

Par ailleurs, si l'objectif est réellement de garantir la concertation avant toute grève, plutôt que d'allonger la période de concertation en instaurant une sorte de « préavis du préavis », il serait opportun de commencer par faire respecter les lois qui existent déjà, notamment celle du 19 octobre 1982, dans laquelle le principe de négociation pendant le préavis de grève est posé.

Pourtant, dans les faits, cette loi est peu respectée par les entreprises elles-mêmes. Or, dans ses amendements, la commission propose que la négociation préalable ne se fasse qu'avec les organisations syndicales ayant notifié leur intention de déposer un préavis : on peut légitimement s'interroger sur l'intérêt pour le dialogue social d'une telle mesure !

Concernant le « plan de transport adapté » et le « plan d'information des usagers » créés à l'article 4, les organisations syndicales sont simplement consultées, sans avoir la possibilité de faire des propositions alternatives sur ces

plans, qui sont élaborés par la direction de l'entreprise et approuvés par les autorités organisatrices : curieuse vision du dialogue social !

Le principe de l'élaboration d'un « accord collectif de prévisibilité du service » applicable en cas de grève ou d'autres perturbations prévisibles du trafic est posé à l'article 5. Cet accord doit être le fruit des négociations entre l'entreprise et les organisations syndicales. Pourtant, il est immédiatement précisé que, si la négociation n'aboutit pas avant le 1^{er} janvier 2008, l'accord sera conclu de manière unilatérale par la seule direction de l'entreprise ! Autant dire que cette disposition ne poussera pas franchement les directions des entreprises à négocier avec les syndicats et qu'elle tourne donc également le dos au principe de dialogue social.

Pour finir, comment ne pas se rendre compte que la prévisibilité du trafic en temps de grève repose principalement sur la relation de confiance entre les syndicats et l'entreprise ? Cette confiance est elle-même conditionnée par le respect des libertés syndicales.

À l'inverse, le mécanisme de déclaration individuelle stigmatise les grévistes et détériore largement les liens de confiance. Elle permet la constitution de fichiers, au moment même où la CNIL s'inquiète des très nombreuses dérives portant atteinte aux libertés des citoyens. Cette loi sera donc, de ce point de vue également, inefficace voire dangereuse.

En outre, les réformes proposées par ce texte ne sauraient cacher le besoin urgent de nouvelles dispositions en faveur d'une meilleure démocratie sociale que demandent, notamment, les syndicats.

De grandes réflexions sont à mener sur les questions de représentativité syndicale, sur la notion même d'accord majoritaire ainsi que sur la modernisation des droits des salariés. Faut-il vraiment souligner que les conflits sociaux sont souvent la conséquence du refus de prise en compte des revendications syndicales ?

Par ailleurs, un certain nombre de conflits dépassent le niveau de l'entreprise. L'obligation faite de négocier au sein même de l'entreprise ne vaut pas pour l'ensemble des conflits, notamment lorsque les revendications sont nationales. Ainsi, Anne-Marie Idrac soulignait, dans un entretien du 13 avril 2007 publié dans le journal *Le Monde*, que, pour l'année précédente, la moitié des jours de grève étaient imputables au CPE, le contrat première embauche.

Cette loi nourrit donc en elle-même les causes de son futur échec.

J'aborderai maintenant le sujet de la continuité du service public et des usagers.

Pour justifier ces nouvelles mesures, M. Sarkozy s'appuie sur l'exaspération des usagers, due aux conditions dans lesquelles ils sont transportés, et qui attendent un service public efficace. Dans ce sens, un sondage CSA de mars dernier fait le constat que les transports en commun arrivent en troisième position parmi les problèmes qu'il convient de résoudre en priorité. Mais pensez-vous réellement, monsieur le ministre, que la qualité de service pourra se trouver renforcée par cette loi alors que celle-ci ne traite que de la continuité du service public ?

Certes, un amendement de la commission spéciale tend à élargir le champ d'application de ce texte à des perturbations prévisibles trente-six heures auparavant, mais même avec cet élargissement, les principaux facteurs de discontinuité du service ne sont pas traités.

En effet, pour les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen, le seul objectif digne d'intérêt est de garantir la continuité du service public des transports chaque jour de l'année,...

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Exactement !

Mme Nicole Bricq. Bien sûr !

M. Michel Billout. ... car, malheureusement, vous avez raison, monsieur le président de la commission, pour un grand nombre d'usagers, le service minimum, c'est tous les jours qu'ils y sont confrontés !

La continuité des services publics de transport réside principalement dans la mise en œuvre d'une politique des transports ambitieuse, en phase avec la satisfaction des besoins. Mais, pour cela, il faudrait avoir le courage politique de revenir sur le dogme de la libéralisation et accepter enfin l'idée d'un bilan sur les ravages de la déréglementation.

Nous « risquerions » alors de constater que la quasi-totalité des perturbations sont liées à des défaillances matérielles, aux insuffisances en moyens humains et financiers ainsi qu'en termes d'infrastructures, défaillances et insuffisances qui provoquent suppressions de services et de dessertes, retards, dégradation de la qualité et de la fiabilité.

Bref, la dégradation de la qualité du service public des transports est non pas la conséquence de grèves à répétition, mais bien le résultat mécanique de la politique de déréglementation et d'asservissement de ce service public aux règles du marché ainsi que du sous-investissement chronique, et cela alors même que la demande de transport ne cesse de croître.

En effet, la précarité explose dans les transports : l'intérim a progressé de 15 % en 2006 et la sous-traitance a enregistré une croissance de 56 % entre 2002 et 2007 dans les transports urbains et routiers de voyageurs ! Depuis 2002, 16 000 emplois ont été supprimés à la SNCF et 800 postes l'ont été à la RATP en quatre ans.

Le budget annuel des transports est en constante régression, les entreprises publiques que sont la SNCF et Réseau ferré de France sont totalement asphyxiées par la dette.

Ce sont ces choix politiques assumés par la majorité au pouvoir qui poussent les personnels à se mettre en grève. Le Gouvernement dispose donc là d'une vaste marge de manœuvre pour réduire la conflictualité et garantir enfin la continuité du service public en réorientant sa politique des transports.

Pensez-vous réellement que les personnels des transports font grève pour sanctionner les usagers ou qu'une grève est une grande fête ? Bien sûr que non !

M. Xavier Bertrand, ministre. Mais qui a parlé de cela ?

M. Michel Billout. Lorsque les personnels des transports font grève, il s'agit, pour eux, de défendre le service public et l'intérêt général qu'ils ont mission de mettre en œuvre. (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP.*)

Je rappellerai à cette occasion les propos, que pour une fois j'approuve, tenus lors des auditions de la commission par le sénateur Alain Gournac (*Sourires.*), qui reconnaissait que les agents des transports étaient fiers du service rendu.

Ces agents sont effectivement fiers de l'utilité sociale de leur mission et du service public qu'ils rendent. J'ajouterai qu'ils sont également fiers de le défendre quand celui-ci est menacé. (*Nouvelles exclamations sur les mêmes travées.*)

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Vous pouvez rire !

M. Michel Billout. Je me permettrais donc de vous indiquer que le recours à la grève n'est jamais une partie de plaisir pour les personnels, que la grève s'accompagne de pertes de salaire importantes et de grandes souffrances pour les familles des grévistes.

Votre projet de loi, monsieur le ministre, pousse la démagogie jusqu'au bout en insérant un article 9 qui prévoit le non-paiement des jours de grèves. Cette disposition existe déjà dans la loi de 1982...

M. Dominique Braye. Alors, où est le problème ?

M. Michel Billout. ... dont j'ai fait mention précédemment, et les personnels de transport le savent mieux que personne.

M. Dominique Braye. Cela va mieux en l'écrivant !

M. Michel Billout. Par ailleurs, vous pointez la grève comme étant la cause principale des perturbations rencontrées, dans les transports, par les usagers. Vous savez très bien que vous avez tort, monsieur le ministre ; les représentants d'associations d'usagers et d'autorités organisatrices de transport vous l'ont d'ailleurs tous dit.

Seules 6,7 % des entreprises de transport ont connu une grève en 2005, contre 15,3 % dans le secteur automobile, 10,6 % dans les activités financières et 22,8 % dans les entreprises énergétiques.

Par contre, le nombre de perturbations liées aux faibles moyens du service public ne cesse d'augmenter. Elles représentent même, selon les syndicats, 98 % des causes de dysfonctionnement.

M. Guy Fischer. Comme en Angleterre !

M. Michel Billout. En 2006, sur 6 043 incidents ayant donné lieu à des retards, seuls 140 étaient imputables à des mouvements sociaux.

M. Guy Fischer. Voilà la vérité !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Dommage que ce ne soit pas dans le rapport !

M. Michel Billout. De l'avis même de leurs associations, ce projet de loi n'est donc pas la solution au mal-être des usagers, qui demandent la qualité et la fiabilité pour le service public au quotidien. Il est fondamentalement inutile pour garantir la continuité du service public et correspond simplement à une volonté d'affichage du Président de la République.

Comment ne pas reconnaître que les dispositions en faveur d'une meilleure prévisibilité et d'une meilleure information des usagers ne seront pas efficaces si elles sont mises en œuvre uniquement en cas de grève ?

Il en est de même concernant le principe de remboursement des titres de transport posé à l'article 8, d'autant que le projet de loi fait peser cette obligation sur les autorités organisatrices.

Je remarque à cette occasion qu'il existe quelques incohérences dans cette soudaine volonté de légiférer sur l'exercice du droit des personnels dans l'entreprise. D'un côté, il faudrait libéraliser totalement l'économie et s'ouvrir au « tout contractuel » pour sa souplesse, par exemple pour le droit relatif au temps de travail, mais, de l'autre côté, l'État se devrait d'intervenir par voie législative pour que soient adoptées des mesures de régression sociale ou de réduction des libertés publiques, individuelles et collectives.

Concernant les transports, l'État se désengage de ce service public en le transférant aux régions depuis plusieurs années tout en refusant à ces collectivités les moyens de mettre en place une politique des transports digne de ce nom.

M. Guy Fischer. Voilà la vérité !

Mme Nicole Bricq. Exact !

M. Michel Billout. Nous l'avons encore constaté récemment en Île-de-France, comme notre collègue Philippe Dominati l'a souligné.

Ce texte se situe dans cette continuité puisqu'il propose que ce soit les autorités organisatrices des transports, autrement dit les collectivités territoriales, qui aient pour mission de définir les modalités du droit de grève au regard de besoins de services dits « essentiels ».

Autrement dit, le Gouvernement – ou, devrais-je dire, la présidence – souhaite impliquer les régions dans la mise en œuvre du service minimum afin qu'elles en portent la responsabilité.

Ces mesures, qui peuvent paraître anodines, sont particulièrement graves. Si l'on donne compétence aux collectivités pour définir les services essentiels et les modalités du droit de grève, on ne peut que renforcer des inégalités de situation et de traitement des conflits.

Le droit de grève, droit constitutionnellement reconnu par le préambule de la Constitution de 1946, ne peut souffrir cette « balkanisation ».

En effet, il est précisé dans son septième alinéa que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». C'est donc au Parlement qu'il appartient de définir les modalités d'exercice, et non aux collectivités territoriales.

Par ailleurs, l'idée, posée à l'article 4 de ce texte, de services essentiels nous laisse particulièrement sceptiques, pour la simple et bonne raison qu'il s'agit là d'une notion profondément subjective, voire indéfinissable au regard de la grande interconnexion des réseaux de transport dans certaines grandes villes ou dans certaines régions.

Cette idée laisse également supposer qu'au sein d'un service public remplissant une mission d'intérêt général pourraient être différenciés les services essentiels des services inessentiels. Pour les sénateurs communistes républicains et citoyens, les besoins essentiels, ce sont tout simplement les besoins de service public !

Je remarquerai alors que les missions d'un service public national ne peuvent être définies que par le Parlement puisque, ce qui est en jeu, c'est la définition même de l'intérêt général.

À l'inverse, si l'on devait considérer que la définition des besoins essentiels relève de la compétence de la région, il apparaîtrait alors contraire au principe de libre administration des collectivités territoriales d'autoriser le préfet à y suppléer.

Nous nous heurtons donc à une forte contradiction, qui rend cet article inapplicable.

Sur le fond, je ne me priverai pas de vous dire une nouvelle fois qu'aujourd'hui les besoins essentiels ne sont pas assurés. C'est l'ensemble du service public que le législateur doit garantir pour répondre à l'intérêt général et aux besoins des usagers. Je le répète, cette loi portant prétendument « sur le dialogue social et la continuité du service public » est inutile, voire néfaste.

Les sénateurs communistes républicains et citoyens estiment pour leur part que deux mesures seraient particulièrement nécessaires pour garantir la continuité du service public des transports et une meilleure démocratie sociale.

Il s'agit, d'une part, de donner un coup d'arrêt aux politiques de déréglementation du secteur des transports pour proposer enfin des investissements et la garantie d'un service de qualité sur l'ensemble du territoire national. C'est en s'attaquant aux causes des grèves que nous réduirons la conflictualité au sein des entreprises de transport, ce qui permettra de garantir la continuité du service public.

Il s'agit, d'autre part, de moderniser le dialogue social en donnant de nouveaux droits aux usagers et aux personnels.

Mais de cela il n'est nullement question dans votre texte !

Alors, nous sommes contraints de constater que, si elle est aussi inefficace qu'inutile, cette loi ne constituera qu'une nouvelle tentative pour restreindre le droit de grève, tentative que les sénateurs communistes républicains et citoyens ne peuvent cautionner. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

5

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que la commission des affaires sociales a proposé une candidature pour un organisme extraparlamentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Jean-Pierre Godefroy membre du Conseil supérieur de l'Établissement national des invalides de la marine. (*Bravo ! et applaudissements.*)

6

DIALOGUE SOCIAL ET CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. Nous reprenons la discussion du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Yves Krattinger.

M. Yves Krattinger. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le débat qui nous réunit aujourd'hui autour du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs n'est pas nouveau, loin s'en faut.

Vous m'autoriserez, en effet, à rappeler qu'au cours de la précédente législature deux projets de loi visant à renforcer le dialogue social nous ont été présentés, par M. François

Fillon pour l'un, par M. Jean-Louis Borloo pour l'autre. Il est donc permis de s'interroger sur la pertinence du dépôt d'un nouveau texte sur le même sujet.

La loi du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social, et celle du 31 janvier 2007 de modernisation du dialogue social, défendues et adoptées par la majorité parlementaire, se sont-elles vraiment révélées à la hauteur des enjeux et des objectifs qu'elles voulaient atteindre ? Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui ne serait-il pas la traduction du contraire ?

À l'instar de tous les membres de notre assemblée, je me réjouis de voir le dialogue social et l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers des transports publics terrestres placés au cœur des préoccupations du Gouvernement.

J'ai eu moi-même de nombreuses occasions de réaffirmer mon attachement et celui des socialistes au principe de négociation préalable entre employeurs et salariés.

Je l'ai fait d'abord à l'ADF, l'Assemblée des départements de France, au sein de laquelle une réflexion avait été engagée à la suite de la remise, en 2004, du rapport Mandelkern au ministre des transports de l'époque, M. de Robien.

Je l'ai fait ensuite dans le cadre des travaux entrepris par la commission spéciale chargée d'examiner ce projet de loi, notamment lors de mon audition en qualité de membre de l'ADF.

À ce titre, j'approuve l'invitation ici lancée au législateur à prévenir plus efficacement les conflits sociaux dans les entreprises de transport terrestre en instaurant un dispositif de négociation collective obligatoire.

Le premier volet du projet de loi qui nous est présenté peut constituer un progrès. En effet, nous souscrivons à l'idée que le renforcement du dialogue social dans les entreprises de transport permettra, pour une part, d'éviter les grèves.

En faisant de la grève non plus un préalable à la négociation, mais l'ultime recours à son échec, la première partie du projet de loi pourrait être porteuse de progrès social, dans la mesure où elle inscrit les relations au sein de l'entreprise dans un cadre pacifié, propice au dialogue et à la médiation.

S'inspirant pour une large part des dispositifs de prévention des conflits mis en place à la RATP en 1996, puis à la SNCF en octobre 2004, ce texte entend renforcer et étendre à toutes les entreprises de transport les procédures dites « d'alarme sociale » et de « demande de concertation immédiate » expérimentées avec succès dans ces deux entreprises. Parce qu'ils imposent une négociation préalable avant tout dépôt de préavis de grève, ces dispositifs ont largement fait leurs preuves, cette dernière décennie, en matière de diminution du nombre de conflits sociaux. Il semble donc intéressant de les approfondir et d'essayer de les généraliser.

Cependant, si la solution semble adaptée, la méthode l'est moins, et ce au moins sur trois points cruciaux.

Le projet de loi pose le principe d'une négociation obligatoire dans les entreprises de transport public, négociation qui doit aboutir à la signature avant le 1^{er} janvier 2008 d'un accord-cadre de prévention des conflits. Un décret en Conseil d'État interviendra après le 1^{er} janvier 2008 pour traiter le cas des entreprises où les négociations collectives auront échoué.

Ma première remarque concerne le champ d'application de cette disposition, qui ne tient pas compte des spécificités propres à certains services de transport placés, par exemple, sous la responsabilité des départements.

Il s'agit là pour l'essentiel de transports scolaires et, dans une proportion bien moindre, de transports interurbains, lesquels, en milieu rural, relèvent essentiellement d'entreprises à taille réduite – au sein desquelles les conflits sont d'ailleurs extrêmement rares.

M. Guy Fischer. Ils sont même inexistantes !

M. Yves Krattinger. Nous verrons lorsqu'il faudra arbitrer, en cas de grève, entre les circuits spéciaux de transport que la réponse relève de la quadrature du cercle.

La gestion et l'organisation des services de transport départementaux s'effectuent essentiellement par le biais de conventions de délégation de service public, et il n'appartient pas aux élus locaux de s'immiscer dans les conditions d'organisation du dialogue social au sein de l'entreprise.

À titre d'exemple, mon département, la Haute-Saône, a signé plus de 80 contrats de transport avec 35 entreprises différentes ; permettez-moi d'afficher un certain scepticisme quant à la possibilité de conclure un accord d'entreprise dans chacune d'elles, et ce d'autant plus que le délai proposé est impossible à respecter !

Seule la conclusion d'accords de branche majoritaires permettra l'éventuelle application du projet de loi aux petites entreprises. Il serait en effet regrettable, et probablement préjudiciable, d'instaurer dans l'exercice du dialogue social une inégalité de fait selon que les salariés habitent telle région ou tel département et travaillent au sein de telle ou telle entreprise.

Pour ces motifs, monsieur le ministre, nous réclamons une modification de l'article 2 du projet de loi, de façon que des accords de branche soient négociés préalablement aux accords d'entreprise et que ceux-ci ne puissent prendre le pas sur ceux-là que dans la mesure où ils seraient plus favorables aux salariés.

Quant à l'échéance prévue par le projet de loi pour la signature des accords-cadres, la date initiale, fixée au 1^{er} janvier 2008, est déraisonnablement proche compte tenu de la complexité de la procédure et de l'importance qui devra être accordée à la consultation des différentes parties prenantes dans l'élaboration de l'accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation du trafic. Une prorogation d'un an du délai fixé dans cet article offrirait une sérénité plus grande à toutes les parties chargées de négocier.

Soyons réalistes ! Comment imaginer que la totalité de la procédure soit accomplie sérieusement dans toutes les entreprises et dans toutes les agglomérations, tous les départements et toutes les régions, en quatre mois, de septembre à décembre ?

M. Xavier Bertrand, ministre. Nous disposons de cinq mois !

M. Yves Krattinger. En ce bref laps de temps, les autorités organisatrices de transport, les AOT, devraient ainsi définir les dessertes prioritaires, après consultation des représentants des usagers, et approuver un plan de transport adapté préparé par les entreprises ainsi qu'un plan d'information des usagers. J'ajoute que l'intermodalité et la complexité des montages entre collectivités rendront les choses encore plus difficiles à mettre en œuvre.

Avec un délai aussi court, la procédure de consultation a toutes les chances d'être réduite au plus strict minimum. C'est pourquoi nous demandons le report de cette date butoir au 1^{er} janvier 2009.

Permettez-nous d'ailleurs, monsieur le ministre, de vous interroger sur les motivations d'une telle précipitation.

M. Xavier Bertrand, ministre. Vingt ans, c'est ce que vous appelez de la précipitation ?

M. Yves Krattinger. Doit-on observer une corrélation entre la date butoir, fixée au 1^{er} janvier prochain, et certaines échéances politiques ou sociales de l'année 2008 ?

M. Guy Fischer. La voilà, la raison !

M. Xavier Bertrand, ministre. Pourquoi ? Seriez-vous inquiets ?

M. Yves Krattinger. Nous y décelons, pour notre part, le risque que le pouvoir réglementaire n'ait finalement la mainmise sur un dispositif qui se veut officiellement contractuel et, ainsi, ne lui enlève toute signification, voire toute crédibilité. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Guy Fischer. C'est très bien vu !

Mme Nicole Bricq. Bien sûr !

M. Yves Krattinger. Dans l'hypothèse où les amendements que nous avons déposés aux articles 2 et 3 du projet de loi seraient pris en compte, le premier volet de ce texte pourrait recueillir notre approbation. (*Exclamations sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

J'en viens maintenant aux défauts majeurs du titre III du projet de loi qui nous est soumis.

Il est permis, monsieur le ministre, de s'interroger sur les méthodes que vous préconisez. Que penser en effet d'un texte qui, dans sa première partie, prône une démarche contractuelle – je viens de la saluer –, mais qui, dans un second temps, brandit avec obstination, pour ne pas parler de provocation, un éventail de restrictions et de sanctions disciplinaires à l'encontre des salariés grévistes et de leurs organisations représentatives ? À quoi bon faire l'éloge du dialogue social pour ensuite, au mépris des règles nationales et internationales, brider les droits des salariés ? Pourquoi ne pas conforter les progrès accomplis par les organisations syndicales représentatives en matière de dialogue, lesquels méritent d'être salués et, surtout, encouragés ?

Aussi, nous ne pouvons en aucun cas souscrire aux dispositions que renferme le titre III, dont la recevabilité et l'applicabilité paraissent inenvisageables au regard de l'atteinte portée aux droits fondamentaux des salariés ainsi qu'au principe constitutionnel de libre administration des collectivités.

Certes, il apparaît important de garantir un service public de transport réduit en cas de grève ou de perturbation prévisible du trafic, de manière à répondre aux besoins prioritaires de la population.

Permettez-moi toutefois, monsieur le ministre, de souligner la difficulté de la tâche et l'étendue des responsabilités que ce projet de loi impose aux autorités organisatrices de transport.

L'article 4 prévoit dans son premier paragraphe la définition par les AOT de dessertes prioritaires pour permettre les déplacements quotidiens de la population. Il leur appartiendrait donc d'estimer ce que sont localement les besoins essentiels de la population et les dessertes qui doivent y être

associées, ainsi que de définir les conditions dans lesquelles celles-ci seront assurées, en particulier à quelle fréquence et selon quelles plages horaires. Ces dispositions obligerait les AOT à prendre des décisions lourdes de conséquences, et ce dans un délai irréaliste.

J'ajoute que la définition par ces collectivités locales des besoins essentiels de la population menace l'égalité des salariés devant le droit de grève et l'égal accès des citoyens aux transports.

Monsieur le ministre, permettez-moi encore de m'interroger sur les motivations du paragraphe IV de l'article 4, qui place ces collectivités sous la menace d'une « mise en demeure » et d'une intervention de la part du préfet « en cas de carence de l'autorité organisatrice de transport », sans que le projet de loi, hélas ! nous apporte une quelconque précision sur ce qu'il faut entendre par là. Il s'agit d'une mesure attentatoire au principe constitutionnel de libre administration des collectivités, qui ne sauraient connaître dans les tâches qui leur incombent une quelconque tutelle d'un représentant de l'État. (*Très bien ! sur les travées du groupe socialiste.*)

Monsieur le ministre, le titre III du projet de loi que vous venez de présenter fait peser une grave menace sur l'exercice du droit de grève, pourtant érigé au rang de principe constitutionnel depuis 1946.

Sous prétexte d'un « plan de prévisibilité » interne à l'entreprise, l'article 5 oblige les salariés à informer leur employeur de leur intention de participer à la grève quarante-huit heures à l'avance, sous peine de sanctions disciplinaires.

D'un point de vue juridique, ces dispositions sont irrecevables. Elles sont, en effet, contraires aux règles de droit, en l'occurrence aux articles L. 521-1 et L. 122-45 du code du travail, et à la jurisprudence de la Cour de cassation depuis l'arrêt *Air France* du 20 novembre 2003.

Faut-il le rappeler dans cette assemblée, l'exercice du droit de grève revêt un caractère individuel et, dans le cadre d'un préavis régulièrement déposé par une organisation syndicale, le salarié peut se déclarer gréviste à tout moment. Il peut se déterminer la veille de la journée de mobilisation, le jour même ou à tout moment du conflit, et ce dans un sens ou dans l'autre. Car, mes chers collègues, le salarié peut décider aussi bien de participer au mouvement que de mettre un terme à sa participation.

L'article 5 nous semble, pour tout dire, dangereux, car nous craignons que le dispositif proposé ne se traduise par l'exercice de pressions à l'encontre des salariés, en particulier dans les petites entreprises.

Nous voulons souligner aussi, monsieur le ministre, le manque de cohérence d'un texte dont les dispositions majeures, qui font l'objet de la communication gouvernementale, se trouvent en totale contradiction avec l'objectif affiché, puisqu'il s'agit, nous dit-on, de mettre en place un dispositif de « négociation collective et de dialogue social » !

De même, en imposant une consultation des salariés sur la poursuite de la grève au-delà de huit jours de mobilisation – une telle durée n'est tout de même pas courante –, l'article 6 vise à soumettre l'exercice individuel du droit de grève à une décision collective. Cette disposition va opposer les salariés entre eux, grévistes contre non grévistes. Elle va instaurer un climat de tension délétère entre les salariés d'une même entreprise,...

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Mais non !

M. Yves Krattinger... climat contraire au développement du dialogue social que nous appelons tous de nos vœux. Elle aurait pu, sous cette forme, être évitée, j'y insiste.

Ce projet de loi revêt donc un défaut majeur : le contenu de son titre III, qui balaie à lui seul les efforts consentis par l'ensemble des parties à la négociation prévue dans le titre II.

Nous déplorons la volonté affichée dans une partie de ce texte de briser toute forme de mobilisation sociale, alors même que les organisations représentatives ont rompu, et vous le savez, monsieur le ministre, avec la « culture du conflit » et qu'elles optent de plus en plus – sinon presque toujours – pour la voie de la négociation collective.

L'article 9 de ce projet de loi témoigne lui aussi de la volonté du Gouvernement de diffuser un message politique aux syndicats, aux salariés et à l'opinion publique. En réaffirmant le non-paiement des jours de grève, déjà prévu par le code du travail,...

M. Jean Bizet. Ce non-paiement n'est que très normal !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Vous êtes sans doute d'accord sur ce point, monsieur Krattinger ?

M. Yves Krattinger... Le Gouvernement veut accréditer dans l'opinion publique l'idée que certains salariés grévistes sont rémunérés pour faire grève, ce qui est faux, vous le savez !

Monsieur le ministre, ce projet de loi aurait pu être un texte de rassemblement.

M. Xavier Bertrand, ministre. Cela ne tient qu'à vous !

M. Yves Krattinger. Malheureusement, il est beaucoup trop porteur de divisions : divisions entre les salariés au sein d'une entreprise, divisions entre les collectivités, divisions entre les Français, que vous opposez les uns aux autres.

Ce texte se montre beaucoup trop « briseur de grèves ». Il dénature l'objectif officiel d'un renforcement du dialogue social au sein des entreprises. Les grèves ne représentent aujourd'hui qu'une part de plus en plus marginale des désagréments subis par les usagers des transports, de l'ordre de 3 %.

De surcroît, parmi les grèves, le projet de loi ne traite ni des mots d'ordre confédéraux non liés aux conditions de travail ou de rémunération dans l'entreprise, ni des grèves dites « émotionnelles », qui sont aujourd'hui de loin, de très loin les plus nombreuses et que personne aujourd'hui ne sait arrêter.

M. Xavier Bertrand, ministre. Que proposez-vous ?

M. Yves Krattinger. Ce projet de loi n'aborde pas le problème fondamental de la dégradation du service public offert aux usagers des transports due, par exemple, au vieillissement du réseau ferré, à la mauvaise qualité de certains matériels, aux multiples incidents qui perturbent le trafic.

L'accent est mis sur la communication politique plus que sur le traitement des problèmes de fond. La deuxième partie de ce texte est en pratique difficilement exploitable et socialement dangereuse.

Monsieur le ministre, vous savez très bien que les salariés ne font jamais grève par caprice ou par plaisir (*Exclamations ironiques sur les travées de l'UMP*) et qu'au fond d'eux-mêmes ils tiennent à ce droit comme à la prunelle de leurs yeux, parce que c'est un symbole de leur émancipation.

Ne craignez-vous pas qu'en cherchant à limiter un droit dont les salariés se servent finalement assez peu, et même de moins en moins,...

M. Dominique Braye. Ah bon ?

M. Yves Krattinger... vous ne leur donniez envie de s'en servir davantage ?

Demain comme hier – nous le savons tous ici – si les salariés des transports ou d'autres services publics ou de toute entreprise veulent faire grève, ils le feront ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Dominique Braye. Des menaces ?

M. le président. La parole est à M. Claude Biwer.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Il n'y a pas de grève en Lorraine !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Il y en aura sans doute désormais !

M. Claude Biwer. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'instauration d'un service minimum dans les transports publics constitue une revendication déjà très ancienne des clients des entreprises concernées qui furent souvent, au cours des vingt dernières années, victimes de grèves à répétition désorganisant totalement le service public des transports, notamment en Île-de-France, mais aussi très souvent dans les autres régions.

Les doléances répétées de nos concitoyens ne laissèrent pas indifférents députés et sénateurs, puisqu'il y eut de nombreuses propositions de loi furent déposées sur les bureaux des deux assemblées visant à instaurer un service minimum en cas de grève dans les services et entreprises publics, notamment dans les transports.

L'une d'entre elles, déposée en juin 1998 sur l'initiative du groupe de l'Union centriste du Sénat, donna lieu à un rapport particulièrement circonstancié de notre ancien collègue Claude Huriet. Ce rapport fut adopté en séance publique mais, comme malheureusement trop souvent, la proposition de loi ne fut jamais inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale, ce qui nous fit perdre près de dix précieuses années !

La lecture de la première phrase de l'exposé des motifs de cette proposition de loi est très révélatrice : « La succession de grèves dans les services publics, notamment de transports, pose une fois encore le problème de l'aménagement des conditions d'exercice du droit de grève et induit l'impérieuse nécessité d'instaurer un service minimum, afin d'éviter que les usagers » – pour ma part, je préfère moi aussi parler de « clients » –...

M. Alain Goumac. Très bien !

M. Jean Bizet. Oui, très bien !

M. Claude Biwer... « ne soient constamment pris en otage ». Pour prendre le train de temps à autre, je sais ce qu'une grève veut dire pour les voyageurs.

Tout est dit dans cette citation et rien n'a véritablement changé depuis cette époque. (*Protestations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. Philippe Nogrix. Bravo !

M. Claude Biwer. Cette situation est, selon tous les analystes, très spécifique à notre pays : le nombre de conflits sociaux en France est l'un des plus élevés d'Europe ; le nombre de journées de travail perdues liées à des actions

syndicales est également l'un des plus élevés d'Europe ; le nombre de conflits sociaux est presque deux fois plus élevé dans le secteur public que dans le secteur privé, c'est-à-dire là où la continuité du service devrait, en principe, constituer une exigence prioritaire.

Autre spécificité typiquement française : le caractère paralysant des grèves dans les transports publics, notamment à la SNCF.

Cette situation est très préjudiciable aux clients de cette entreprise, ce qui explique au demeurant que 80 % des Français soient favorables à l'instauration d'un service minimum dans les services publics, quelles que soient leurs opinions politiques par ailleurs.

Comment pourrait-il en être autrement quand on sait le lourd préjudice qu'ils subissent lorsque leur moyen de transport n'est pas au rendez-vous pour se rendre à leur travail ou pour s'en retourner chez eux, lorsque des retards répétés mettent en péril la pérennité de leur emploi dans leur entreprise, pénalisent les jeunes dans leurs études mais aussi et surtout les salariés les plus modestes ou les plus démunis, dont les moyens ne leur permettent pas de trouver de solutions de transport alternatives, à supposer d'ailleurs qu'elles existent ?

Mais cette situation est également préjudiciable aux entreprises, qui sont directement victimes de ces conflits sociaux à répétition, notamment la SNCF, dont les comptes n'ont jamais été florissants, mais aussi, même si l'on y fait plus rarement référence, aux entreprises dont l'activité est ralentie, interrompue, voire totalement paralysée par ces grèves, alors qu'elles sont totalement étrangères à ces conflits sociaux.

L'État est lui aussi perdant, car il n'est plus en mesure d'assurer la continuité du service public lorsque les grèves paralysent l'activité du pays.

Que dire enfin de l'image de désordre que nous donnons de notre pays à l'étranger (*Exclamations sur les travées du groupe CRC*), ce genre de conflit étant souvent totalement inconnu chez nos voisins européens. J'insiste sur cet aspect du problème car, pour vivre près d'une frontière, je sais ce que cela veut dire !

M. Jean Bizet. Exactement !

M. Alain Gournac. Pensons aux jeux Olympiques !

M. Claude Biwer. Il est vrai que la plupart de nos voisins soit disposent d'un droit de grève strictement encadré, soit ont instauré un service minimum avec, en règle générale, un bilan très satisfaisant.

Ainsi, en Allemagne, pays où le droit de grève n'est pas reconnu aux fonctionnaires, et ce en contrepartie de la garantie de l'emploi, le système en vigueur rend très difficile le déclenchement de conflits collectifs du travail.

Le droit de grève est réduit dans le secteur public en Autriche et au Danemark.

Aux Pays-Bas, les conventions collectives contiennent souvent une clause selon laquelle les syndicats s'engagent à renoncer à organiser des actions collectives pendant la durée d'application desdites conventions.

Des conditions de grève strictes et un important pouvoir de réquisition sont en vigueur en Grande-Bretagne. Un « service maximum » existe aux États-Unis ainsi qu'au Japon, où les fonctionnaires n'ont pas le droit de grève et où

les agents du secteur privé assumant une mission de service public jouissent d'un droit de grève dans des conditions très limitées.

En Suisse, les grèves dans le secteur public sont quasiment inexistantes.

Au Canada, le service minimum s'applique aux services publics considérés comme essentiels et, dans l'État du Québec, un dispositif d'indemnisation des usagers a également été prévu en cas de grève considérée comme illégale.

En Italie, le service minimum connaît un champ d'application très large, puisqu'il s'applique à tous les « services publics essentiels » et est garanti par une autorité indépendante.

L'Espagne a, de son côté, adopté un système de service minimum à la fois très souple et malgré tout efficace.

Le Portugal a mis en vigueur un régime évitant le blocage des services publics, mais dont l'efficacité est perfectible.

En Grèce, le droit de grève est reconnu sous réserve de l'application d'un service minimum élargi.

En Suède et en Finlande, le service minimum est déterminé par les conventions collectives.

En Belgique – je parle en voisin –, si le service minimum est limité au secteur privé, le déclenchement de grèves dans le secteur public est peu fréquent et, lorsqu'il se produit, donne lieu à la mise en œuvre, par les commissions paritaires de ces entreprises, de prestations minimales suffisantes à la fois pour les usagers, pour les entreprises et pour l'administration.

S'agissant enfin du Grand-Duché de Luxembourg, pays de « la grève minimum »,...

Un sénateur socialiste. Paradis fiscal !

M. Claude Biwer. ... le phénomène de la grève y est pratiquement inconnu de telle sorte que la problématique d'un service minimum ne s'est jusqu'ici jamais posée.

Pour ce qui concerne notre pays, quelle solution convient-il de mettre en œuvre afin de pouvoir assurer un service minimum – enfin ! – ou un service garanti aux clients des entreprises publiques de transport ?

On peut s'en remettre entièrement aux partenaires sociaux pour déterminer les conditions permettant d'assurer le service garanti, mais, en cas de désaccord, les clients de ces entreprises continueraient, comme auparavant, à être les victimes des mouvements sociaux.

Il convient donc de définir un cadre législatif instaurant de manière explicite un service garanti.

C'est précisément l'objet du projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui, et je remercie M. le Président de la République et le Gouvernement de nous en donner la primeur et, surtout, de tenir parole.

Tout le monde parle du service minimum depuis vingt ans ou trente ans. Ce gouvernement va effectivement le mettre en œuvre...

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Aujourd'hui, il le fait !

M. Claude Biwer. ... et je le félicite pour son courage. Toutefois, j'aurais personnellement aimé que ce projet de loi aille au-delà du service des transports.

Il s'agit là d'une loi-cadre qui semble privilégier la concertation entre les partenaires sociaux, afin de parvenir, d'ici au 1^{er} janvier 2008, à la mise en place d'un service garanti dans les transports, en cas de grève.

Je soutiens la démarche du Gouvernement, car j'estime que le dialogue social est plus que nécessaire dans notre pays.

M. Daniel Raoul. C'est long, monsieur le président.

M. Claude Biwer. Toutefois, ce texte semble, *a priori*, en retrait par rapport aux engagements qu'avait pris le Président de la République au cours de la campagne électorale, puisqu'il était question alors de « permettre aux Français qui souhaitent se rendre à leur travail de pouvoir le faire puis de rentrer chez eux en faisant en sorte qu'un service minimum soit mis en place dans les transports d'une durée de trois heures le matin et autant le soir ».

M. Daniel Raoul. Vingt minutes !

M. Claude Biwer. En effet, si les entreprises concernées sont tenues d'organiser un service garanti, elles ne pourront compter que sur les salariés non grévistes dans la mesure où la réquisition de personnels grévistes n'est pas autorisée. Si le mouvement de grève est particulièrement bien suivi, le service garanti ne sera donc que théorique, voire inopérant, et les clients de ces entreprises pourraient se retrouver dans une situation aussi dramatique que par le passé.

Je souhaite donc que les débats qui s'ouvrent aujourd'hui au sein de la Haute Assemblée, et qui se poursuivront à l'Assemblée nationale, permettent de corriger le texte qui nous est présenté afin de mieux répondre aux engagements qui avaient été pris et aux aspirations des clients des entreprises de transport. Ces derniers en ont assez d'être régulièrement pris en otages à l'occasion de grèves dont le seul but est, en règle générale, de défendre les intérêts de telle ou telle catégorie de personnel au détriment de l'intérêt général et au mépris du service public.

C'est avec cet espoir que nous soutenons, monsieur le ministre, votre projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Hugues Portelli.

M. Hugues Portelli. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le président de la commission spéciale, madame le rapporteur, mes chers collègues, le service minimum dans les transports publics est l'un des serpents de mer de la vie politique française.

Il revient régulièrement dans le débat public à l'occasion de grandes grèves qui paralysent la vie du pays, d'une région ou d'une agglomération. Il fournit un thème de campagne et même de promesse pour les jours d'élections. Il hante le quotidien des innombrables habitants des grandes villes, ces travailleurs pendulaires qui passent des heures, chaque jour, dans les transports collectifs et qui doivent subir, outre les grèves officielles et les arrêts de travail spontanés et locaux, les pannes de matériels souvent obsolètes ou les incidents divers dus notamment aux agressions.

Mme Gisèle Printz. Cela n'a rien à voir avec la grève !

M. Hugues Portelli. Car les transports collectifs sont porteurs de mythologies puissantes qui ont souvent servi à structurer les mouvements sociaux et syndicats – pensons à la place des chemins de fer, de leurs ateliers, dépôts et gares

dans l'histoire du parti communiste – ; même les délinquants de banlieue font des autobus ou des rames de RER leur territoire ou leur lieu privilégié de prédation.

Seul l'utilisateur, qui prend ces moyens de transport contraint et forcé, les considère tels qu'ils sont : des moyens de transport dans lesquels il passe une grande partie de sa vie – la moins intéressante, d'ailleurs –, soit des heures, des jours, des années retranchées de sa vie familiale ou professionnelle.

Le droit à des transports collectifs normaux, c'est-à-dire propres, non saturés, ponctuels et fonctionnant régulièrement, doit-il enfin être reconnu comme un droit fondamental, au même titre que le droit au travail ou le droit de grève ? C'est l'un des enjeux du débat qui nous réunit.

D'un point de vue pratique, le droit au fonctionnement régulier des transports collectifs ne concerne pas que le droit de grève. La limitation de celui-ci pour assurer un service continu, tel que cela existe dans tous les pays développés, à l'exception de la France, n'en est qu'un aspect. Car tout aussi importante est la nécessité d'avoir des transports de qualité, qui ne tombent pas en panne chaque jour comme les « petits gris », ces trains de banlieue vieux d'un demi-siècle qui sont toujours en service et que nous sommes encore nombreux à prendre chaque matin pour rejoindre la gare du Nord.

Encore plus vitale est la nécessité d'assurer la sécurité dans les transports, non seulement celle des conducteurs et des contrôleurs de transport public, mais aussi celle des usagers, qui, eux, ne peuvent pas se mettre en grève en cas d'agression.

Réglementer le service minimum n'est donc qu'un aspect – d'importance variable, d'ailleurs, selon les années et la courbe des mouvements sociaux, y compris ceux qui n'ont rien à voir avec les transports, tel le mouvement contre le CPE, par exemple -...

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. C'est vrai !

M. Hugues Portelli. ... ce n'est donc qu'un aspect du droit à des services publics de transport dignes de ce nom, mais c'est un aspect important, car il soulève des questions de principe.

Les principes posés par le service minimum sont tout simplement des principes de nature constitutionnelle.

La Constitution de 1946, puis celle de 1958, a reconnu le droit de grève, affirmant que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». Ce droit est donc un droit relatif, et relatif deux fois.

D'abord, parce que la loi réglemente son exercice ; ensuite, parce que son usage doit se concilier avec le respect d'autres principes : celui du droit au travail, celui de la liberté d'aller et venir, celui de la continuité du service public et celui de la liberté d'accès aux services publics fondamentaux. (*Exclamations sur les travées du groupe CRC.*)

M. Dominique Braye. Très bien !

M. Hugues Portelli. Depuis 1979, le Conseil constitutionnel a constamment réaffirmé cet équilibre. Il est donc normal, et même nécessaire, que le législateur remplisse son office, en fixant les règles d'utilisation du droit de grève et en définissant, au cas par cas, le point d'équilibre entre ces différents principes fondamentaux.

Pour ce faire, il n'est pas nécessaire, monsieur le président de la commission spéciale, de modifier la Constitution. Le Conseil constitutionnel a clairement interprété ce principe, en affirmant à plusieurs reprises, et la première fois en 1979, que le législateur peut aller jusqu'à limiter, dans certaines circonstances, le droit de grève lorsque la continuité d'un service public essentiel à la population l'exige. Simplement, c'est au législateur de le déterminer ; et le législateur, c'est nous !

Mme Christiane Hummel. Oui !

M. Hugues Portelli. Dans tous les pays européens démocratiques, la loi ou les accords collectifs ont déterminé quels services publics étaient essentiels à la population et ont fixé, pour ces services publics, les limites au droit de grève, afin d'assurer la continuité du service.

Dans ces États, où les syndicats sont puissants, mais responsables, personne ne conteste que le droit de grève n'a pas pour objectif direct ou indirect de bloquer le fonctionnement d'un pays, d'une région ou d'une ville. Il constitue une arme ultime, et n'est pas un moyen habituel de traiter les conflits.

Il est donc souhaitable qu'une loi régleme enfin le fonctionnement régulier des services publics. Comment en serait-il autrement alors que la balkanisation syndicale, notamment dans ce secteur où l'idéologie le dispute au corporatisme le plus étroit, rend impossible la négociation d'accords collectifs durables et respectés, faisant ainsi de l'intervention du législateur une nécessité ?

Qu'apporte de vraiment nouveau ce projet de loi en la matière ?

Mme Gisèle Printz. Rien !

M. Hugues Portelli. Si je m'en remets à la lecture du texte et à celle de l'excellent rapport de notre collègue Catherine Procaccia,...

M. Charles Revet, *président de la commission spéciale.* C'est vrai !

M. Hugues Portelli. ... ce texte est de portée limitée, car il ne concerne que les transports collectifs terrestres.

M. Claude Domeizel. On nous a promis la suite !

M. Hugues Portelli. Il vise à instaurer une procédure de prévisibilité des conflits et de négociation de leur gestion, qui permet à l'entreprise d'organiser son fonctionnement en cas de grève.

Les dispositifs prévus permettent plusieurs avancées.

D'abord, le texte impose l'idée selon laquelle le service public des transports doit être organisé en permanence pour fonctionner régulièrement et que c'est la responsabilité de l'entreprise et de la collectivité publique – État, collectivité territoriale – d'y veiller en prévoyant les procédures nécessaires.

Ensuite, le texte met les syndicats face à leurs responsabilités dans les négociations et les procédures de conflit.

Mme Annie David. Et les entreprises ?

M. Hugues Portelli. Enfin, il permet aux non-grévistes de participer activement au fonctionnement du service public.

Ces dispositions permettent d'encadrer les procédures de négociation collective et d'inciter les acteurs à prévenir sérieusement les conflits. Cependant, vous me permettrez de

penser, monsieur le ministre, que la philosophie de ce texte repose sur un optimisme que l'état des relations sociales dans notre pays ne justifie pas toujours.

Que se passera-t-il si les accords collectifs prévus à l'article 2 du projet de loi ne répondent pas à toutes les conditions fixées ? Que se passera-t-il si le référendum prévu à l'article 6 n'est pas respecté par ceux qui refuseraient la reprise du travail ? Que se passera-t-il si l'entreprise ne réunit pas un nombre de travailleurs suffisant pour assurer un service minimum, notamment aux heures de pointe ?

À ces questions le projet de loi ne répond pas de façon claire et nette. Avec d'autres collègues, je souhaite donc l'enrichir pour ne pas le laisser au stade de « service minimum législatif ». Ainsi, il ne serait pas inutile d'écrire clairement qu'une astreinte de service public est de toute façon obligatoire aux heures de pointe, de prévoir que le représentant de l'État a les moyens de se substituer à l'autorité organisatrice de transport en cas de carence de celle-ci,...

Mme Nicole Bricq. Ben voyons !

M. Hugues Portelli. ... et de garantir que le vote majoritaire des travailleurs en cas de référendum sera intégralement respecté.

Le service minimum dans les transports collectifs devrait être en vigueur depuis longtemps. C'est la moindre des choses que nous devons aux travailleurs qui,...

Mme Annie David. Les travailleurs, vous ne les connaissez pas !

M. Hugues Portelli. ... chaque jour, et notamment les plus humbles d'entre eux, n'ont pas d'autre choix que d'emprunter les moyens de transport collectifs. C'est la simple mise à niveau de la France par rapport à ses voisins. C'est le respect des engagements présidentiels de 2002, avant même de parler de ceux de 2007.

Monsieur le ministre, le Gouvernement n'a pas hésité à aller jusqu'au bout de ses engagements envers les contribuables. Il serait souhaitable que sa détermination soit égale envers les usagers du service public.

M. Xavier Bertrand, *ministre.* Il me semble que c'est exactement le sens de mon action !

M. Hugues Portelli. Le Président de la République l'a promis. Aidons-le à aller jusqu'au bout de ses promesses ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission spéciale.

M. Charles Revet, *président de la commission spéciale.* Monsieur le président, avant que vous ne suspendiez la séance, je précise que la commission spéciale va maintenant se réunir pour procéder à l'examen de l'ensemble des amendements déposés sur le présent texte.

M. le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures quarante-cinq.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq, sous la présidence de M. Adrien Gouteyron.*)

PRÉSIDENCE DE M. ADRIEN GOUTEYRON

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous reprenons la discussion du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Gilbert Barbier.

M. Gilbert Barbier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans son livre *La Rumeur du monde* Françoise Giroud écrivait : « C'est un drôle de pays, la France, où les négociations ont toujours lieu après le déclenchement des grèves et non avant ».

Pour des raisons historiques, sans doute à rechercher dans les épisodes violents de l'histoire sociale du XIX^e siècle, l'idée prédomine dans notre pays que le conflit est au cœur de la relation sociale. Conséquence de cet état d'esprit, la grève est non plus l'arme ultime à utiliser après l'échec de la négociation, mais plutôt un moyen d'évaluer les rapports de force avant celle-ci, voire un mode de gestion du dialogue social.

C'est particulièrement vrai dans les transports publics, qui ont connu des grèves répétées et parfois d'une ampleur extrême. Troublant, dans un pays qui a théorisé à son plus haut niveau la notion de service public !

C'est pourquoi le présent débat revêt une importance particulière : c'est avant tout un débat d'égalité et de solidarité.

Un débat d'égalité, car la liberté des uns ne saurait limiter celle des autres. Le droit de grève n'est légitime que s'il respecte les autres principes constitutionnels que sont la continuité du service public, la liberté du commerce et de l'industrie, la liberté d'aller et venir, la liberté du travail.

Faut-il rappeler que le statut protecteur des agents de la SNCF, par exemple, avait été historiquement accordé en contrepartie des lourdes sujétions des métiers du rail ? Ce consensus tacite était légitime, mais il semble que l'exigence de continuité ait été un peu oubliée au fil du temps.

Certes, le service n'est jamais totalement interrompu en cas de grève, mais il fonctionne de manière complètement anarchique. Cette situation n'est satisfaisante ni pour les usagers au quotidien ni pour les entreprises.

C'est aussi un débat de solidarité, car, nous le savons, ce sont les travailleurs les plus modestes, les petites entreprises et les artisans qui souffrent le plus...

M. Jean Desessard. Oh !

M. Gilbert Barbier. ... des grèves dans les transports : obligation de prendre un jour de congé ou de supporter le surcoût d'un transport individuel pour les premiers, pertes sèches pouvant aller jusqu'à la faillite pour les seconds. (*Murmures ironiques sur les travées du groupe socialiste.*) La facture économique et sociale peut être parfois particulièrement lourde !

Enfin, comme l'a souligné Claude Biwer, il y va aussi de l'image et de l'attractivité de la France dans le monde. Nous le ressentons bien, nous, élus de départements frontaliers, notamment avec la Suisse.

Ces propos n'ont évidemment pour objectif ni de jeter l'anathème sur les agents, dont les revendications peuvent être légitimes, même si elles sont souvent catégorielles, ni de remettre en cause leur droit de grève. Ils visent seulement

à insister sur la nécessité de concilier ce droit fondamental des salariés avec les droits, non moins fondamentaux, des usagers.

Le présent projet de loi comporte des solutions allant dans ce sens.

Il oblige en premier lieu les entreprises concernées à mettre en place un dispositif négocié de prévention des conflits, sur le modèle de l'alarme sociale adoptée par la RATP, en 1996. Les résultats obtenus dans cette entreprise prouvent qu'un dialogue social en amont permet souvent d'éviter l'affrontement. Il n'y a donc pas de fatalité.

Une telle démarche de prévention suppose évidemment une forte implication des partenaires sociaux. Je crains néanmoins que la dispersion syndicale manifeste chez les grands opérateurs publics de transport rende plus difficile l'exercice d'un dialogue social de qualité.

La France est, parmi les pays d'Europe, celui qui compte le plus grand nombre de syndicats et qui enregistre le plus faible taux de syndicalisation !

M. Jean Desessard. Ah ah !

M. Gilbert Barbier. La tentation de mesurer son influence explique que la culture de la protestation l'emporte parfois sur le réformisme social.

Un autre point fort annoncé dans le projet de loi réside dans la mise en œuvre d'un service garanti en cas de grève ou de perturbation prévisible. J'y suis évidemment très favorable, même si je m'interroge sur le contenu de cette mesure.

Monsieur le ministre, vous laissez aux autorités organisatrices de transport le soin de définir les plages horaires et les priorités de desserte. Je comprends bien votre souci de mettre en place une organisation négociée, et non imposée, de la continuité du service public qui tienne compte des spécificités locales. Néanmoins, on risque de voir apparaître des définitions très hétérogènes, sources d'inégalités territoriales.

Que se passera-t-il en cas de carence de l'autorité organisatrice de transport ? Qui décidera des dessertes locales pour les liaisons entre Paris et la province ?

Mme Nicole Bricq. Le préfet !

M. Gilbert Barbier. La réaffectation des personnels non grévistes sera-t-elle seulement possible et suffisante pour que le service minimum soit assuré ? J'aurais souhaité que l'on aille un peu plus loin dans la définition de ce service.

Quoi qu'il en soit, si des règles ne sont pas trouvées par voie d'accord, le Gouvernement devra prendre ses responsabilités et la collectivité propriétaire des services publics de transport avoir le dernier mot. Dans cette affaire, je serais tenté de dire que seul le résultat compte pour les usagers.

Le projet de loi prévoit également la consultation des salariés au bout de huit jours de grève. Quelles seront les modalités de ce vote ? Aura-t-il un caractère contraignant sur la poursuite de la grève ?

Enfin, comment et par quels moyens garantir une bonne information des usagers ?

Monsieur le ministre, je serais heureux que vous apportiez des réponses à ces interrogations.

Percevant les grèves tantôt avec fatalisme, tantôt avec révolte, parfois avec un sentiment de solidarité, les Français sont aujourd'hui las de subir de véritables prises d'otages à

répétition. Ils acceptent de plus en plus difficilement que le transport public ne joue pas son rôle de service au public, qui implique une continuité et justifie d'ailleurs le soutien financier qu'il reçoit de la collectivité.

Malgré une ambition limitée, ce projet de loi répond à l'attente des usagers sans remettre en cause le droit de grève. C'est pourquoi la majorité du groupe du RDSE le votera.

Dans le mot « grève », on entend le mot « rêve » ... J'ose croire que ceux qui redoutent la privatisation des services publics sous l'effet de la mondialisation seront aujourd'hui à vos côtés pour offrir aux Français le service public qu'ils sont en droit d'attendre. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à Mme Nicole Bricq.

Mme Nicole Bricq. Monsieur le ministre, votre intervention liminaire et les propos de mes collègues de la majorité sénatoriale m'ont confortée dans ma conviction que votre texte est très politicien et qu'il ne grandit pas la politique.

M. Jean Desessard. Très bien !

Mme Nicole Bricq. Je vais vous dire pourquoi, et sans plus attendre.

M. Xavier Bertrand, ministre. Le propos ne pourra donc que s'améliorer ensuite !

Mme Nicole Bricq. Monsieur le ministre, vous allez tromper les Français, vous allez tromper les usagers (*Protestations sur les travées de l'UMP*) en leur faisant croire que ce texte va remédier à tous les problèmes qu'ils vivent au quotidien. Croyez-moi, je suis élue d'une grande banlieue et je sais de quoi je parle.

Oui, monsieur le ministre, votre texte est une tromperie.

Mais j'ai un autre reproche à vous faire, et je pense que mes collègues socialistes seront d'accord avec moi.

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous n'en êtes pas sûre ?

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. On verra !

Mme Nicole Bricq. En effet, comme l'a souligné avant moi Yves Krattinger, une fois encore, vous divisez les salariés, alors qu'il faudrait plutôt les rassembler, et vous le faites en montant contre les autres ceux qui sont effectivement victimes de ces arrêts à répétition, dont je précise que la cause, en Île-de-France, n'est pas la grève.

Enfin, et M. Gilbert Barbier s'est lui-même interrogé sur ce point, vous revenez sur le principe d'autonomie des autorités de transport. Nous vous l'avons dit et nous le répéterons, les régions, les départements, les collectivités territoriales, en particulier celles qui ont négocié ou qui sont en train de négocier des contrats avec les transporteurs, vont être soumises au diktat de votre idéologie.

Monsieur le ministre, vous vous êtes défendu dans votre intervention liminaire de légiférer pour la seule Île-de-France, mais vous l'avez tout de même citée quatre fois.

M. Xavier Bertrand, ministre. À titre d'exemple !

Mme Nicole Bricq. Cela prouve bien qu'elle est, d'une certaine manière, particulièrement visée.

C'est donc de l'Île-de-France que je vais à mon tour vous parler, car elle présente une singularité très forte : 12 millions de voyageurs par jour empruntent Transilien,

Intercité, métro, tramway, bus, et 60 % des trains qui circulent dans cette région sont des trains nationaux ! Il faut garder ces deux chiffres présents à l'esprit.

C'est certainement dans cette région plus qu'ailleurs que tout empêchement au déplacement est vécu comme une atteinte à ce que l'on peut appeler, dans une conception juridique moderne, un droit à la mobilité.

Région capitale, l'Île-de-France est l'objet de comparaisons européennes et internationales et doit à ce titre rivaliser en attractivité et en compétitivité. Sa force ou ses défaillances, loin de nuire aux autres régions ou de les favoriser, tirent tout entier ou l'abaissent. Elle est aussi l'objet de bien des convoitises et de manœuvres plus ou moins affichées, mais que l'on peut assez facilement identifier.

L'année 2008 est sans doute un peu trop proche pour le Gouvernement. Ce texte prépare sans nul doute 2010, avec l'échéance régionale.

Permettez-moi un bref rappel historique.

L'Île-de-France a longtemps été soumise à un régime juridique et financier dérogatoire. C'est après toutes les autres régions qu'elle a obtenu son autonomie en matière de transport. Encore fallait-il résoudre la question des transferts financiers.

Malgré le compromis arrêté par la commission consultative sur l'évaluation des charges, et en dépit des efforts de son président, Jean-Pierre Fourcade, aucune compensation supplémentaire n'a été accordée par l'État, notamment pour le renouvellement du matériel roulant. L'État avait pourtant décidé, en 2005, sur l'initiative de la commission, qu'une enveloppe de 400 millions d'euros sur dix ans, dont 200 millions d'euros versés dans les trois années suivantes, devait servir à renouveler le matériel roulant. Or, à ce jour, rien n'est encore versé, et c'est bien le cœur du problème.

Sous le couvert de répondre à une attente forte autant que légitime des usagers, votre projet de loi, monsieur le ministre, ne remédie en aucun cas aux perturbations, retards réguliers, voire quotidiens, que subissent les voyageurs et qui ont pour origine la vétusté des matériels roulants et des infrastructures. Et ce sont évidemment ceux qui habitent le plus loin qui sont pénalisés.

Monsieur le ministre, vous qui êtes un élu de l'Aisne, vous devez vous rappeler que, le 13 juin dernier, cent cinquante voyageurs de la ligne Paris-La Ferté-Milon sont restés bloqués deux heures en gare d'Isles-Armentières-Congis, et ce n'était pas en raison d'une grève !

Le 25 mai dernier, à la suite de l'annulation d'un train, les usagers sont descendus sur les voies, à la gare de la Ferté-sous-Jouarre, pour arrêter une rame et obliger ainsi la SNCF à les conduire à Paris. La cause de cette situation n'était pas non plus la grève.

Les exemples de cette nature alimentent souvent les pages de la presse locale. Le conseil régional d'Île-de-France prend ce problème à bras-le-corps en consacrant aux transports un milliard d'euros, soit un quart de son budget. L'amélioration de la qualité du service, qui passe par l'augmentation des dessertes et la rénovation du matériel, constitue l'une de ses priorités.

Les engagements financiers représentent la seule évaluation concrète des politiques annoncées, au moment où, justement, ce gouvernement, à la suite du gouvernement de M. de Villepin, se désengage de ce secteur, comme cela a été souligné tout à l'heure par l'un de mes collègues de la majorité.

Monsieur le ministre, M. le président de la région d'Île-de-France vous l'a dit le 12 juillet dernier : « Si le Président de la République et le Gouvernement veulent apporter aux Franciliens des réponses aux retards dans les transports, il faut que l'État participe à un effort financier de l'ordre de 30 milliards d'euros sur quinze à vingt ans. »

Vous ne pouvez ignorer que, dans le prochain contrat de projet, l'État réduira sa participation financière en faveur des transports. Celle-ci ne représentera plus alors que 25 % des investissements, au lieu des 35 % prévus par le précédent contrat de plan.

Quand on sait que les actes extérieurs, notamment la malveillance et les suicides, engendrent 45 % des perturbations du trafic, la vétusté du matériel roulant et des infrastructures, 35 %, et les grèves, seulement 3 %, on peut pour le moins s'étonner de ce projet de loi, aussi inutile qu'inapplicable.

M. Xavier Bertrand, ministre. Allez expliquer cela aux usagers !

Mme Nicole Bricq. Nous savons, monsieur le ministre, que vous allez gagner la bataille de la communication, car vous êtes en effet très habile à cet égard. Mais, pour ma part, je travaille non pas pour l'immédiat, mais pour le long terme,...

M. Xavier Bertrand, ministre. Nous nous rejoignons donc sur un point !

Mme Nicole Bricq. ... et je ne veux pas que vous trompiez les gens ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – Protestations sur les travées de l'UMP.*)

Ce projet de loi est inutile dans la mesure où la voie contractuelle existe déjà entre les autorités organisatrices et les transporteurs publics. Ainsi, le STIF, le Syndicat des transports d'Île-de-France, la RATP et la SNCF se sont engagés à respecter, en cas de perturbation résultant d'une grève, un certain niveau de service et de qualité d'information à l'égard des voyageurs. Les deux opérateurs doivent ainsi maintenir aux heures de pointe un niveau de service représentant au moins 50 % du service normal. Toute variation en deçà ou au-delà de ce seuil donne lieu à malus-bonus. En cas de non-respect de cette obligation, les entreprises encourent une pénalité forfaitaire.

Monsieur le ministre, lors de leur audition devant la commission spéciale, les présidents de la RATP et de la SNCF ont présenté un bilan largement positif de ces contrats. Dois-je vous le rappeler, à la RATP, le nombre de conflits a radicalement baissé, s'établissant à 0,4 jour par an. À la SNCF, il est de 0,8 jour par an.

Ce projet de loi est inopérant parce qu'il ne tient pas compte de la diversité du territoire en termes de transport et de besoin des usagers. L'Île-de-France dispose d'un trafic très dense, dont la part modale est extrêmement élevée. La majorité des actifs, dans les départements de la grande couronne que sont la Seine-et-Marne, le Val-d'Oise et l'Essonne, travaillent tous les jours à Paris. Pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail, ils utilisent plusieurs modes de transport : certains prennent ainsi leur voiture, puis le train et le métro.

Or l'article 4 du projet de loi vise à prévoir que le STIF devra définir des priorités de desserte de la région. Sur quels critères l'autorité organisatrice décidera-t-elle de permettre à un salarié habitant Melun, par exemple, d'aller travailler et de refuser ce droit à un salarié habitant la Ferté-sous-Jouarre ? Cet article est source d'arbitraire et d'injustice.

En outre, il prévoit la consultation des usagers pour l'établissement de ces priorités de dessertes. Qui seront ces usagers ? S'il s'agit des associations, qui sont nombreuses et actives dans les comités de lignes ou les comités d'axes, elles choisiront bien évidemment de privilégier leurs lignes ou leurs axes !

En réalité, ce texte est inapplicable, et je vous soupçonne, monsieur le ministre, de ne le savoir que trop bien. (*Protestations sur les travées de l'UMP.*) C'est pourquoi vous prévoyez, en cas de carence de l'autorité organisatrice, de recourir au préfet pour arrêter les priorités de dessertes. N'est-ce pas une réquisition déguisée, doublée d'une tentative d'atteinte au principe constitutionnel de libre administration ? Bref, il s'agit d'une offensive politique pour reprendre la main dans les régions que vous avez perdues en 2004.

Mme Christiane Hummel. On a gagné après !

Mme Nicole Bricq. En Île-de-France, un service minimum ne peut se concevoir qu'au travers d'un dispositif apprécié globalement en fonction d'un pourcentage du service de référence. C'est ce que prévoient les actuels contrats en cours de renégociation, qui lient le STIF aux transporteurs publics.

Un autre de mes griefs concerne l'article 8, relatif à l'indemnisation des passagers. Cet article paraît contre-productif dans la mesure où le poids de ce remboursement reposera en définitive sur l'autorité organisatrice, et donc sur le contribuable.

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est faux !

Mme Nicole Bricq. Il est paradoxal que les autorités organisatrices subissent, d'une part, le faible niveau de service et, d'autre part, la charge de l'indemnisation.

La politique contractuelle menée en Île-de-France montre, en définitive, que peuvent être mis en place des dispositifs conventionnels efficaces permettant une baisse du nombre de conflits grâce à la négociation et le dialogue. Or ce texte, à mon avis, va bloquer ce processus.

Sans doute vous faut-il sacrifier aux engagements de la campagne électorale, monsieur le ministre. Mais s'il s'agit de leurrer ceux au nom desquels vous prétendez légiférer, notre devoir est de dénoncer cette tromperie.

Nos concitoyens veulent des services publics de qualité. Je vous en prie, ne les prenez pas en otage ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à M. Philippe Nogrix.

M. Philippe Nogrix. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, voici enfin un texte qui prend en compte l'usager ! Jusqu'ici, ce dernier, considéré comme quantité négligeable, subissait sans savoir pourquoi.

Aujourd'hui, compte tenu de l'utilisation qui est faite du droit de grève dans notre bon pays, l'usager a le sentiment d'être pris en otage dans des conflits qui ne sont pas les siens.

En effet, contrairement à ce qui se passe dans les autres pays occidentaux, notamment en Allemagne, la grève est utilisée en France comme un moyen ordinaire de gestion des conflits sociaux. Pendant la durée du préavis légal, on ne négocie pas, alors que la loi l'impose pourtant ; chaque partie reste campée sur ses positions en attendant l'épreuve de force que constituera la grève !

M. Jean Desessard. C'est la lutte des classes !

M. Philippe Nogrix. Ah non ! Changez de refrain maintenant ! (*Rires.*)

En un mot, la grève est totalement détournée de son objet. Elle devient un préalable au dialogue social, au lieu de constituer le dernier recours en cas d'échec de celui-ci.

Un tel usage de ce droit constitutionnel qu'est le droit de grève reflète parfaitement l'indigence de notre culture du dialogue et du consensus. Nous préférons trop souvent l'affrontement brutal à la concertation : c'est bien cela qui doit changer. Avant d'être législative, la rupture, dont on a tant parlé, doit être celle des mentalités. Il nous appartient, en tant que législateur, d'accompagner cette évolution. Tel est l'objet d'un texte comme celui-ci, dont nous entamons aujourd'hui l'examen.

Monsieur le ministre, vous ne verrez pas souvent le groupe de l'UC-UDF louer le recours à l'urgence. Cette fois, pourtant, nous le ferons, comme l'a indiqué tout à l'heure mon collègue Philippe Arnaud. C'est en effet à juste titre que l'urgence a été déclarée sur ce texte. Oui, il y a urgence à remettre l'usager, dont l'exaspération légitime n'a fait que grandir, au cours des années passées, au cœur des services publics de transports.

Dans les conditions d'utilisation du droit de grève que je viens de décrire, que constatent les usagers ?

Ils subissent des préjudices qui peuvent être très importants. Je rappelle que, en cas de grève, ce ne sont pas seulement les candidats au baccalauréat qui peuvent être pénalisés ; peuvent l'être également les candidats à un emploi convoqués pour un entretien d'embauche ; faute de pouvoir se déplacer, ils n'obtiendront peut-être jamais d'emploi !

M. Jean Desessard. Cela se passe justement le jour où ils doivent être embauchés !

M. Philippe Nogrix. En termes de croissance et d'emploi, les conséquences économiques d'une grève sont en réalité totalement incalculables.

Plus grave encore, aucune explication valable ne peut être fournie aux usagers s'agissant des préjudices qu'ils subissent. La plupart du temps, la grève ne peut se justifier par l'échec d'une négociation, puisque celle-ci n'a pas encore eu lieu !

Une autre raison explique le « ras-le-bol » exprimé de plus en plus ouvertement par nos concitoyens. La seule justification aux mouvements dont ils sont victimes toute l'année est la défense – nous le savons tous, mais nous n'osons pas le dire – d'intérêts catégoriels. Oui, finalement, c'est peut-être cela le plus sérieux : la grève n'est plus perçue dans l'opinion publique que comme le moyen, pour une petite minorité, de défendre certains de ses avantages.

Les chiffres corroborent cette vision sans doute quelque peu caricaturale : les agents de la SNCF représentent 1 % de la population active, mais 40 % des journées de grève en France !

M. Jean Desessard. C'est la courbe de Gauss !

M. Philippe Nogrix. Non, en tant qu'ingénieur, je peux vous dire que la courbe de Gauss n'a rien à voir avec ces chiffres !

La multiplication des grèves dans les transports est d'autant plus paradoxale du point de vue de l'usager que c'est justement dans ce secteur d'activité que la continuité devrait être garantie au mieux et s'imposer, compte tenu des

avantages statutaires dont bénéficient les agents des grandes entreprises de transport, au premier rang desquels figure la sécurité de l'emploi.

Il est donc vraiment satisfaisant de constater que ce texte vise à prendre en compte l'usager. Ce faisant, il prend le mal à la racine, à savoir qu'il vise à lutter contre notre faible capacité à créer les conditions du dialogue et du consensus.

Votre projet de loi, monsieur le ministre, mise sur le dialogue, ce dont nous ne pouvons que nous féliciter. Comment, en effet, ne pas adopter un texte qui tend à organiser la prévision plutôt que l'affrontement ?

Pour tout vous dire, je regrette simplement que son objet soit encore trop limité, puisqu'il ne concerne que les transports terrestres réguliers de voyageurs. Par conséquent, nous devons le considérer, me semble-t-il, comme un projet de loi visant à permettre l'expérimentation du dialogue social dans le secteur des transports terrestres, afin de mieux concrétiser le principe de continuité.

Les conclusions de cette expérience, qui, selon moi, seront positives, devraient permettre l'extension à tous les autres modes de transport des règles posées en matière de transports terrestres.

En tant que Breton, vous ne pourrez m'empêcher de penser à tous les îliens qui, confrontés à une grève des transports maritimes, ne peuvent pas aller travailler sur le continent car le bateau ne quitte pas le port !

M. Jean Desessard. Ils peuvent y aller en pédalo !

M. Philippe Nogrix. J'ai déposé un amendement visant à inscrire dans le titre de ce projet de loi son objectif final, à savoir l'extension de ses dispositions à l'ensemble du secteur des transports.

Bien entendu, une telle extension ne pourra être programmée que si les conclusions de l'expérimentation sont positives. C'est la raison pour laquelle nous serons très attentifs à la qualité de l'évaluation qui en sera faite. À ce titre, je remercie Mme le rapporteur, qui a beaucoup insisté sur la nécessité de ce bilan et sa qualité, afin que puisse être envisagée l'extension des dispositions contenues dans ce projet de loi.

Comme nous vous l'avions annoncé en tout début de législature, et comme vous pouvez le constater aujourd'hui, nous faisons confiance, monsieur le ministre, à votre détermination à remettre l'usager au centre du service public des transports. Au demeurant, comme nous l'avons également indiqué, nous resterons vigilants pour que ce dossier avance le plus vite possible.

Enfin, permettez-moi de vous dire, avec beaucoup d'amitié et de sympathie, que j'ai regretté que vous vous contentiez de citer le rapporteur d'une proposition de loi qui avait été déposée par mon excellent collègue Philippe Arnaud. En effet, c'est grâce à ce dernier que nous avons discuté de cette question dans cet hémicycle et adopté un texte qui n'avait pas, hélas ! été transmis à l'Assemblée nationale.

Quoi qu'il en soit, je vous remercie, monsieur le ministre, de nous avoir donné l'occasion d'évoquer l'usager dans cet hémicycle. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Cambon.

M. Christian Cambon. Monsieur le ministre, j'appartiens – cela ne vous étonnera pas ! – au camp, somme toute assez nombreux dans cet hémicycle, qui se réjouit de ce courageux projet de loi sur le dialogue social et la continuité du

service public de transport, dont l'objectif est de garantir aux usagers, pris trop souvent en otages par les grèves, un service réduit, certes, mais dorénavant prévisible.

Lors de sa campagne, le Président de la République s'y était engagé ; moins de trois mois après son élection, cet engagement est en passe d'être tenu. Cela témoigne bien de sa volonté de rupture ! Après le texte instaurant des peines plancher en cas de récurrence, c'est en effet le deuxième projet de loi examiné depuis la reprise de la session parlementaire qui s'adresse aux victimes, cette fois les usagers des transports publics en période de grève.

La volonté présidentielle a été relayée par l'excellent travail de la commission spéciale à laquelle j'ai eu l'honneur de participer. Je tiens à saluer son président, M. Charles Revet, et particulièrement son rapporteur, Mme Catherine Procaccia, avec qui j'ai le plaisir de faire équipe dans le département du Val-de-Marne.

Mes chers collègues, cela fait plus de dix ans que rien n'a été fait, alors que la plupart de nos partenaires européens ont permis de substantielles avancées dans leur pays. Aujourd'hui, c'est la première fois qu'un dispositif législatif est mis en place pour prendre – enfin ! – les usagers en considération.

La méthode voulue par le Gouvernement est fondée sur le dialogue. L'objectif est d'obtenir, en cas de grève ou de perturbation, un service public limité, mais organisé, et non, bien évidemment, de remettre en cause le droit de grève. L'objectif est aussi de concilier ce droit non seulement avec la continuité du service public, mais aussi avec une autre liberté fondamentale que nous avons le devoir de protéger, le droit au travail, ainsi qu'avec la liberté de se déplacer.

Même s'il n'impose pas réellement de service minimum *stricto sensu* – certains peuvent le regretter –, ce texte présente néanmoins de nombreuses avancées qui nous paraissent raisonnables et dont nous espérons qu'elles ne constitueront qu'une première étape.

Il vise tout d'abord à instaurer une obligation de dialogue social avant le dépôt de tout préavis de grève. Il donne une base légale aux accords d'entreprise qui ont été signés, en vue de mettre en place des procédures d'alarme sociale. Il généralise ces procédures dans tout le secteur des transports publics d'ici au 1^{er} janvier 2008. On l'a bien compris, l'enjeu n'est pas seulement juridique : il s'agit de faire en sorte qu'à l'instar de nombreux pays la grève ne soit plus une fatalité, que la négociation précède l'action et non l'inverse. C'est une nouvelle culture des relations sociales qu'il convient de mettre en œuvre dans notre pays.

Lorsqu'un préavis de grève a été déposé, le projet de loi prévoit que le dépôt d'un autre préavis ne peut intervenir avant l'échéance du préavis en cours. De la sorte, la pratique dite des « préavis glissants » ne sera plus possible dans les entreprises de transport public.

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est vrai !

M. Christian Cambon. De plus, un signal fort est adressé aux partenaires sociaux. Ce texte prévoit en effet qu'au bout de huit jours de grève une consultation à bulletins secrets pourra être organisée,...

M. Rémy Pointereau. Très bien !

M. Christian Cambon. ... à la demande de l'entreprise ou des syndicats, sur la poursuite de la grève. Comment peut-on contester l'utilité d'une telle procédure, alors qu'elle est – nous le savons singulièrement dans cette maison – le

fondement même de toute démocratie ? Les Français ne s'y trompent pas puisque, dans de récents sondages, ils soutiennent massivement cette disposition.

Enfin, et c'est très important, ce projet de loi renforce les droits des usagers en matière d'information en imposant aux entreprises de transport de faire connaître, au moins vingt-quatre heures avant le début de la grève, le service qui sera assuré. Le rapporteur, Mme Catherine Procaccia, a insisté sur l'importance du droit des usagers, qui est relativement nouveau.

Les entreprises qui ne respecteront pas les obligations prévues par la loi pourront se voir imposer le remboursement aux usagers des titres de transport non utilisés pour cause de grève.

Enfin, le principe du non-paiement des jours de grève est rappelé dans ce projet de loi. Il s'agit non d'une mesure nouvelle, mais d'un simple rappel de l'article L. 521-6 du code du travail applicable aux salariés des entreprises chargées de la gestion du service public. C'est, à mon sens, un élément très important de clarification.

Je souhaite maintenant, monsieur le ministre, soulever quelques observations, et nous serons particulièrement attentifs aux réponses que vous nous ferez sur ces sujets.

La première porte sur les autorités organisatrices de transport, c'est-à-dire les collectivités locales qui ont la responsabilité de l'organisation des transports publics. Que se passera-t-il si des exécutifs ne souhaitent pas appliquer, ou pas totalement, les dispositions prévues par le projet de loi ?

M. Xavier Bertrand, ministre. Mais non ! On ne peut l'imaginer ! (*Sourires.*)

M. Christian Cambon. Cette situation est parfaitement envisageable si l'on tient compte de la sensibilité d'un certain nombre de régions qui peuvent apparaître comme opposées à la majorité présidentielle.

Les auditions qui ont été conduites par la commission spéciale l'ont bien montré. Ainsi avons-nous été très surpris d'entendre une personnalité importante, le président de la région d'Ile-de-France (*Ab ! sur les travées de l'UMP!*), déclarer « qu'il ne serait pas possible de donner une information exacte aux usagers vingt-quatre ou quarante-huit heures à l'avance ». L'Ile-de-France compte à elle seule 12 millions de voyageurs par jour et mobilise 60 % du matériel de la SNCF. C'est dans cette région, nous le savons, que les grèves ont le plus d'impact, même si ces dernières entraînent des désorganisations dans les autres régions. M. Jean-Paul Huchon a également « fait part de sa conviction qu'il était impossible de définir de telles priorités ». Enfin, il a ajouté « qu'il jugeait l'article 8 du projet de loi, relatif à l'indemnisation des passagers, contreproductif dans la mesure où le poids de cette indemnisation reposerait sur les AOT et donc, en définitive, sur le contribuable ». Comme si le contribuable n'était pas lui-même un usager et n'était donc pas en mesure de juger la politique conduite par ses élus locaux !

N'était-il pas inquiétant d'entendre ce même président indiquer que la déclaration préalable lui paraissait dénuée d'efficacité ? Le dialogue social est pourtant au cœur du système qui nous est proposé pour prévenir le plus possible les conflits !

L'audition de la présidente de la SNCF a été particulièrement instructive. En se déclarant tout à fait favorable au projet de loi, parce qu'il organise « un système de négociations avec les partenaires sociaux et les autorités organi-

satrices de transport de nature à moderniser le dialogue social », Mme Anne-Marie Idrac a « ensuite indiqué que la SNCF, qui regroupe 160 000 salariés dans 250 établissements, connaît une baisse du nombre de préavis de grève, qui sont passés en dix ans d'environ 1 200 à 700 », diminuant ainsi de près de 60 %.

M. Jean Desessard. Et alors ?

M. Christian Cambon. Par ailleurs, « elle a rappelé la signature par toutes les organisations syndicales, en 2004, d'un accord sur la prévention des conflits et le dialogue social instituant une procédure de demande de concertation immédiate, DCI », procédure qui « a débouché sur une solution dans 90 % des cas ». Malheureusement, comme l'a souligné la présidente de la SNCF, cette procédure est « peu utilisée puisque 84 % des préavis déposés en 2006 n'ont pas été précédés d'une demande de concertation ». C'est là que l'on trouve l'explication des grèves subites et à répétition que connaissent nombre de nos usagers, les Franciliens comme ceux d'autres grandes villes de France.

C'est donc là, monsieur le ministre, que votre projet permettra d'aller plus loin, tout d'abord en mettant en œuvre la procédure de prévention avec l'organisation – ou les organisations – qui a initialement soulevé le problème, ensuite en substituant à la notion de « négociation » celle de « concertation ».

Concernant la prévisibilité du service et le droit à l'information, il s'agit, comme l'a souligné notre excellent rapporteur, Catherine Procaccia, d'une attente majeure non seulement des usagers, pour qui ce sera, dans les premiers mois, la partie la plus visible, mais aussi des salariés et des employeurs d'une manière générale. En effet – nous le savons bien en Île-de-France –, quelques jours de grève de transports publics et c'est toute une région qui est paralysée ; s'ensuivent les conséquences économiques absolument dramatiques que nous connaissons.

C'est pourquoi il nous a semblé indispensable d'aller plus loin en permettant aux usagers de connaître non seulement le service auquel ils peuvent s'attendre pendant les jours de grève, mais surtout, et le plus exactement possible – je sais, monsieur le ministre, que telle est votre volonté –, les horaires précis de desserte des gares. C'est un service tout à fait nouveau qu'il sera très important de mettre en place.

Si ce texte prévoit l'instauration d'un service minimum, il doit également donner les moyens maximums pour assurer aux usagers des conditions de transport dignes de ce nom. Notre collègue Hugues Portelli a rapporté devant la commission spéciale les conditions invraisemblables, en termes d'utilisation du matériel, qui prévalent actuellement les jours de grève. Il faut bien évidemment changer cela.

Il s'agit bien sûr non pas d'interdire le droit de grève – il est important de le répéter –, mais d'assurer le fonctionnement des éléments du service dont l'interruption porterait atteinte aux besoins essentiels du pays.

Mme le rapporteur nous a par ailleurs proposé un amendement qui prévoit de fixer les conditions dans lesquelles, en cas de perturbation prévisible, l'organisation du travail est révisée et les personnels disponibles réaffectés pour permettre la mise en œuvre du plan de transport adapté. C'est une excellente avancée !

Mais, monsieur le ministre, au-delà d'une meilleure prévisibilité du service, il faut aussi répondre au malaise des usagers des transports en commun, qui subissent les aléas

de la vétusté et des insuffisances des modes de transport. À ce sujet, la région d'Île-de-France est malheureusement trop riche d'exemples !

Élu du Val-de-Marne, comme ma collègue Catherine Procaccia, je citerai la « fameuse » ligne D du RER. Alors que nous avons, en France, les meilleurs trains du monde...

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. C'est vrai !

M. Christian Cambon. ... et que le TGV s'exporte partout, nous ne sommes pas capables d'assurer les transports de banlieue !

Les dysfonctionnements de cette ligne D du RER – retards, suppressions de trains, pannes, absence d'informations –, laquelle compte, je le rappelle, 460 000 usagers par jour, conduisent à l'engorgement de nos réseaux routiers. Je ne m'étendrai pas sur les détails ubuesques de la gestion de certaines portions de ligne qui dépendent tantôt de la SNCF, tantôt de la RATP, créant ainsi encore plus de perturbations.

Toujours dans le Val-de-Marne, mais dans un autre domaine, il est un problème qui nous touche, Catherine Procaccia et moi-même : celui de l'aéroport d'Orly. Ce secteur rencontre un certain nombre de difficultés ; en effet, les transports terrestres ne sont pas les seuls à connaître des perturbations dont les conséquences sont désastreuses sur l'économie du pays !

Si les contrôleurs du ciel sont assujettis à un régime bien particulier, lié à la sécurité des passagers, force est de constater que les mouvements de grève des personnels au sol peuvent, eux aussi, paralyser le trafic et porter préjudice à de nombreuses entreprises. Souvenons-nous de ce qui s'est passé voilà quelques semaines : l'arrêt de travail de quelques dizaines de personnes a bloqué tout le ciel français, donc tous les aéroports, pendant plus de vingt-quatre heures, avec les conséquences économiques et sociales que l'on imagine.

Ne conviendrait-il pas, là encore, d'aller plus loin dans un second temps et de prévoir l'extension des dispositions du présent projet de loi au trafic aérien ?

Pour conclure, monsieur le ministre, je souhaite saluer une fois encore ce dispositif, qui tend à rendre plus forte l'obligation de dialogue social, un dialogue social beaucoup plus vivant, dans un pays qui a plus la culture du conflit que celle du dialogue. C'est à ce prix que nous réconcilieront les Français, notamment les Franciliens, avec la notion de service public. (*M. Jean Desessard s'exclame.*)

Un bilan sera fait, je l'espère, au terme d'une année, afin de tirer toutes les conséquences de cette avancée sociale forte sur le plan législatif.

En quelque sorte, mes chers collègues, ce projet de loi est bien un pari, celui que notre société n'est pas bloquée, celui que les changements récents qui sont intervenus en France permettront enfin d'ouvrir une ère nouvelle dans le dialogue social, tout en respectant les libertés essentielles des usagers ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

M. le président. La parole est à Mme Gisèle Printz.

Mme Gisèle Printz. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen de ce texte survient en dehors de tout contexte immédiat de grève d'envergure dans un service public de transport. En l'état, il s'agit donc, pour le Gouvernement, d'obtenir un effet d'affichage en

utilisant les résultats de sondages récents selon lesquels les trois quarts des Français seraient favorables à l'instauration d'un service minimum dans les transports.

Pour autant, était-il si urgent de s'attaquer au droit de grève, dont l'exercice est déjà très encadré par plusieurs lois ? Je ne le crois pas. Rien ne justifie aujourd'hui un durcissement de la réglementation, si ce n'est une promesse électorale du Président de la République.

C'est un fait, depuis quinze ans, le nombre de jours de grève a diminué de plus d'un million. La présidente de la SNCF, Mme Anne-Marie Idrac, constatait d'ailleurs que les conflits avaient nettement reculé en 2006 et que la moitié des journées perdues par agent avaient pour cause le contrat première embauche.

Les usagers des transports en commun et leurs associations, lorsqu'ils sont interrogés, n'évoquent pas spontanément le service minimum et les désagréments associés aux grèves comme la question prioritaire du moment. Et pour cause : la grève ne représente que 1 % des problèmes qu'ils peuvent rencontrer !

Le reste, tout le reste, est imputable aux défaillances, aux retards, aux suppressions de train, aux arrêts prolongés, aux incidents, au défaut d'information. Si, quotidiennement, il y a de quoi remplir de nombreuses pages sur la blogosphère des usagers mécontents, ce projet de loi ne répondra à aucune de ces préoccupations.

En tant qu'élue mosellane, il m'est difficile de ne pas évoquer le TGV Est-européen. Nous sommes heureux qu'il ait été enfin mis en service, car nous l'attendions avec impatience. Nous pensons aussi qu'il représente une formidable opportunité pour le développement de nos régions. Mais il faut déplorer les désagréments que rencontrent quotidiennement les usagers : l'offre de places, qui a fortement diminué, n'est pas équivalente à ce qu'elle était auparavant avec les trains Corail ; les rames sont saturées ; il n'est pas possible d'obtenir un billet avant plusieurs jours. Les chefs d'entreprise, par exemple, ne peuvent se rendre à des réunions ou à des entrevues de dernière minute. Auparavant, ils pouvaient faire le voyage en trois heures ; maintenant, ils ne le peuvent plus du tout.

M. Pierre André. Il n'y a qu'à mettre des chevaux !

Mme Gisèle Printz. À cela s'ajoutent des retards fréquents, de nouvelles grilles horaires inadaptées, un coût des billets exorbitant et d'autres désagréments dont la presse régionale se fait quotidiennement l'écho.

L'exemple suivant est particulièrement significatif. Un retraité devant prendre un avion à Paris rate son TGV en gare de Metz en raison des embouteillages. « Ce n'est pas grave, se dit-il, je prendrai le prochain. Mon avion part demain, j'ai le temps. » On lui répond qu'il n'y a plus de places dans le prochain TGV. « Eh bien donnez-moi une place en train Corail ! » On lui indique que les trains Corail ont été supprimés. Il décide alors de prendre l'avion, mais apprend que les vols pour Paris ont malheureusement été supprimés eux aussi depuis la mise en service du TGV. On lui conseille enfin de se rendre au Luxembourg, tout proche, et c'est finalement là qu'il peut prendre un vol pour Paris. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Cette histoire paraît incroyable. Pourtant, c'est la réalité. Malgré cela, aucune voix gouvernementale ne s'élève pour demander un service normal et suffisant dans le TGV. La direction de la SNCF se satisfait « du succès commercial, opérationnel et technique » du TGV Est-européen. Pour

elle, les difficultés rencontrées par les usagers ne sont que passagères. Elle précise qu'à « la rentrée de septembre, avec la fin des opérations de promotion et les rames supplémentaires à Nancy, Metz et Strasbourg, tout rentrera dans l'ordre. »

Cette réflexion me laisse très perplexe.

M. Philippe Leroy. Hors sujet !

M. Pierre André. Il n'est pas étonnant que le parti socialiste n'ait plus d'électeurs !

Mme Gisèle Printz. Tout d'abord, nous n'avons aucune garantie que tout rentrera dans l'ordre au début du mois de septembre. Ensuite, admettrait-on, s'il s'agissait d'une grève, que pareille situation dure trois mois ? Certainement pas ! En fait, les désagréments des usagers préoccupent le Gouvernement quand ils sont liés à une grève, c'est-à-dire dans 1 % des cas. Le reste du temps, il ne s'en soucie guère. En attendant, ce sont les agents de la SNCF qui subissent le mécontentement des voyageurs.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, si la loi impose à chaque gréviste de déclarer individuellement son intention de faire grève quarante-huit heures avant le jour prévu, ce n'est pas vraiment par respect pour l'utilisateur. Comme je vous l'ai dit en commission des affaires sociales, c'est une bonne chose que d'informer l'utilisateur. Mais vous savez très bien que les directions des entreprises de transport public disposent de nombreux indicateurs et outils pour organiser les plans de transport en temps de grève et pour optimiser les ressources disponibles sans être obligées d'en passer par de nouvelles contraintes dont le seul objectif est la restriction de l'exercice du droit de grève.

En effet, cette mesure va tout d'abord à l'encontre du principe du préavis collectif qui doit être déposé par une organisation syndicale représentative afin de protéger les salariés et de leur permettre de défendre leurs revendications.

Il faut aussi rappeler que, si les délégués syndicaux bénéficient d'une protection spécifique en cas de menace de licenciement, tel n'est pas le cas des autres salariés.

Ensuite, monsieur le ministre, avec cette mesure appliquée sans discernement à toutes les entreprises quelles que soient leur taille et l'organisation de leur réseau, vous ouvrez la porte aux pressions multiples et au harcèlement des salariés par leur hiérarchie, notamment dans les petites entreprises. Cette pression est renforcée par la menace d'une sanction disciplinaire. C'est inacceptable ! Vous vous êtes déclaré prêt à apporter des garanties contre les pressions des employeurs ;...

M. Xavier Bertrand, ministre. Oui !

M. Guy Fischer. Paroles, paroles...

Mme Gisèle Printz. ... nous souhaiterions les connaître.

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est dans le texte !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Ils ne l'ont pas bien lu !

Mme Gisèle Printz. Ce n'est pas bien explicité !

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous avez déposé un amendement ?

Mme Gisèle Printz. Enfin, ce délai de quarante-huit heures risque d'engendrer un abondant contentieux, compte tenu de la jurisprudence de la Cour de cassation qui a jugé, dans

son arrêt *Air France* du 22 novembre 2005, qu'il ne peut être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur, avant le déclenchement de la grève, qu'il participera au mouvement.

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est tout le contraire !

Mme Gisèle Printz. Concernant la possibilité donnée à l'entreprise d'organiser une consultation à bulletins secrets au bout de huit jours de conflit, nous estimons qu'elle constitue une deuxième atteinte au droit de grève. Elle a en effet pour objet de diviser les salariés entre eux, ce qui entraînera une détérioration du climat social dans les entreprises, dont l'usager, à coup sûr, ne sortira pas gagnant.

C'est au contraire en responsabilisant les entreprises sur la qualité de la relation entre la hiérarchie et les salariés que celles-ci seront le mieux à même d'assurer le meilleur service possible aux voyageurs.

De plus, une telle consultation est à notre avis parfaitement inutile puisqu'elle ne pourra empêcher une partie des salariés, même minoritaire, d'exercer librement son droit de grève.

Avec ces deux mesures, le rôle des organisations syndicales est remis en cause, ce qui est en parfaite contradiction avec la volonté de dialogue social affichée dans le premier volet du texte. Cette volonté est louable, car la négociation doit être encouragée et systématisée. En cela, la RATP, avec le système d'alerte sociale, peut être qualifiée d'exemplaire. Malheureusement, monsieur le ministre, le titre III de votre projet de loi tend à éclipser cette volonté. La sanction et l'entrave à l'expression des salariés ont clairement pris le pas sur le fondamental.

Par ailleurs, l'article 9 rappelle le principe du non-paiement des jours de grève. D'une part, ce rappel est superfétatoire dans la mesure où ce non-paiement est déjà fixé par la loi. D'autre part, il sème le doute et la suspicion envers les salariés grévistes en insinuant qu'ils étaient jusqu'à présent payés. Nous n'approuvons pas ces méthodes. Ce n'est pas par la provocation que l'on fera avancer le dialogue social ! Nous demandons par conséquent la suppression de cet article.

Enfin, il est regrettable que les origines de la conflictualité dans une entreprise ne soient jamais évoquées, et encore moins la recherche d'un quelconque remède pour attaquer le mal à la racine. C'est la preuve que la volonté est non pas de soigner, mais de dissimuler derrière des mesures coercitives les carences du dialogue social en France.

En conclusion, monsieur le ministre, il nous paraît indispensable de favoriser le dialogue et la négociation constructive dans l'entreprise ; mais nous pensons aussi que la grève demeure – ne vous en déplaise – un droit constitutionnel auquel nous sommes profondément attachés.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Nous sommes bien d'accord !

Mme Gisèle Printz. Elle doit être l'ultime moyen de résoudre un conflit, mais elle est – et je le dis pour l'avoir vécu en tant que syndicaliste – le tout dernier recours des salariés pour faire aboutir leurs revendications et pour faire respecter leurs droits et leur dignité. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à M. Hubert Haenel.

M. Hubert Haenel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais tout d'abord féliciter le président de la commission spéciale, Charles Revet, ainsi que le rapporteur, Catherine Procaccia, de l'excellent travail qui a été réalisé sous leur houlette.

Mon intervention se fonde sur mon expérience d'administrateur de la SNCF depuis douze ans, de vice-président chargé des transports – et notamment du TER – au conseil régional d'Alsace, et de voyageur. Elle s'appuie aussi sur les courriers et les doléances que vous et moi, mes chers collègues, pouvons recevoir comme maire, comme sénateur, ou comme conseiller régional.

Le sujet dont nous débattons aujourd'hui a déjà fait couler beaucoup d'encre, sous des appellations diverses : service minimum, service garanti, aujourd'hui continuité du service public. Le temps est venu de cesser de tourner en rond.

Il est heureux, monsieur le ministre, que le Gouvernement, comme le Président de la République s'y était engagé durant la campagne présidentielle, ait pris l'initiative de rechercher une solution à ce problème récurrent.

Comment faire en sorte que les transports terrestres de voyageurs, lorsqu'ils présentent le caractère de services publics, continuent d'être assurés même lorsque s'expriment des revendications sociales fortes des personnels qui les exploitent ?

Le projet de loi qui nous est proposé par le Gouvernement est un texte raisonnable. Il devra être appliqué par les uns et les autres de manière raisonnable. Le moment venu, comme le suggère la commission spéciale, il faudra dresser un bilan et en tirer toutes les conséquences.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Tout à fait ! C'est très important !

M. Hubert Haenel. L'objectif de ce texte est de permettre l'organisation d'un service réduit, mais garanti, correspondant aux priorités de déplacement lorsque s'exerce le droit de grève des personnels qui assurent ce service.

La condition indispensable à la réalisation de cet objectif est la prévisibilité du nombre de personnes qui entendent utiliser ce droit : seule la juste anticipation du nombre de ceux qui ne travailleront pas – et, par différence, de ceux qui travailleront – le ou les jours de grève permet d'organiser un plan de transport – certes réduit, mais garanti – et d'informer les usagers de la consistance de ce plan.

C'est la raison pour laquelle la disposition essentielle de ce projet de loi est à mes yeux l'article 5, qui dispose que « pour permettre à l'entreprise d'établir et de rendre public le niveau de service assuré en cas de grève, les salariés [...] dont la présence détermine directement l'offre de service informent, au plus tard quarante-huit heures avant le début de la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention de participer à celle-ci ».

Cette disposition est en effet la condition nécessaire à la mise en place d'un plan de transport adapté et à l'information des usagers. Instruit par l'expérience, et parce qu'il n'est pas toujours si simple de « savoir terminer une grève » – mes collègues communistes, tout comme leurs camarades de la CGT, qui savent que je ne suis pas sectaire, ne seront pas étonnés de m'entendre citer Maurice Thorez (*Murmures sur les travées de l'UMP. – Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*) –, il me semble que la nouvelle disposition essentielle de ce texte est son article 6, qui prévoit la possibilité d'organiser une consultation sur la

poursuite du mouvement au-delà de huit jours de grève. Le secret du vote permettra en effet à chacun de se prononcer « en son âme et conscience ».

M. Jean Desessard. Ce n'est pas ce qu'a dit Thorez ! (*Sourires.*)

M. Hubert Haenel. Vous vous étonnez peut-être, mes chers collègues, que je n'aie pas parlé du dialogue social : si j'ai omis de l'évoquer, c'est parce qu'il devrait aller de soi et que, s'il fonctionnait correctement, nous ne serions pas obligés de légiférer aujourd'hui. Je suis un fervent partisan du dialogue social, que j'ai eu plusieurs fois l'occasion de pratiquer dans ma région ; mais force est de constater que, lorsqu'il ne fonctionne pas, une autre solution doit être trouvée.

M. Henri de Richemont. Bravo !

M. Hubert Haenel. À ce propos, il me paraît d'ailleurs essentiel que le dispositif que nous mettons en place aujourd'hui aboutisse et soit respecté par les différentes parties.

Et que l'on n'aille pas me dire que ce dispositif constitue une atteinte insupportable au droit de grève ! Au risque d'être un peu provocateur, je tiens à souligner que le droit de grève n'est pas pour autant un droit absolu qui primerait sur tous les autres droits.

Mme Christiane Hummel. Très bien !

M. José Balareello. Bravo !

M. Hubert Haenel. En matière de droits fondamentaux, il convient en effet de distinguer entre les principes qu'il faut appliquer de manière inconditionnelle et ceux qui peuvent être limités par d'autres préoccupations importantes.

Par exemple, le droit à un procès équitable est un principe qu'il faut appliquer de manière inconditionnelle. Même si la culpabilité nous paraît avérée, même si le crime nous semble barbare, il est de notre devoir à tous d'empêcher le lynchage de l'accusé.

MM. René Beaumont et Henri de Richemont. Bravo !

M. Hubert Haenel. La situation n'est pas la même dans le cas, par exemple, de la liberté d'expression. C'est un principe essentiel, mais dont la portée peut valablement être limitée par d'autres considérations.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. C'est important !

M. Hubert Haenel. Nous considérons tous que la liberté d'expression ne donne pas le droit de diffamer autrui, d'exalter la pédophilie ou d'inciter à la haine raciale. Elle n'est pas un principe d'application inconditionnelle. C'est bien ce qu'énonce l'article XI de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, comme l'a rappelé M. Revet : tout citoyen dispose de la liberté d'expression « sauf à répondre de l'abus de cette liberté dans les cas déterminés par la loi ».

Avec le droit de grève, nous sommes manifestement dans la même situation : il s'agit d'un principe essentiel, mais qui ne s'applique pas de manière inconditionnelle. C'est bien pourquoi le préambule de la Constitution de 1946 précise qu'il s'exerce « dans le cadre des lois qui le réglementent ».

M. Jean Desessard. Vous l'avez dit quinze fois !

M. Hubert Haenel. Saisissez le Conseil constitutionnel, et vous verrez !

Le législateur est donc parfaitement fondé à vouloir concilier le droit de grève avec d'autres préoccupations légitimes. Pour certaines fonctions, il a été conduit à retirer complètement le droit de grève, en raison de l'exigence de continuité de l'État. Dans d'autres cas, il a institué un service minimum.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Tout à fait !

M. Hubert Haenel. Par ailleurs, la législation interdit, je vous le rappelle, certaines formes de grève, en raison soit de leurs modalités, soit de leur objet.

On ne peut donc voir dans le droit de grève un absolu, un principe qui devrait l'emporter sur toute autre considération. Le législateur peut restreindre ce droit, dès lors qu'il le fait pour un motif d'intérêt général indiscutable et que l'atteinte au droit de grève est strictement proportionnée au but visé.

L'instauration d'un service minimum pour les services publics essentiels est apparue, dans de nombreuses démocraties comparables à la nôtre, comme le moyen de concilier les droits des salariés concernés avec les droits des usagers, qui doivent pouvoir compter sur la continuité des services publics.

La continuité appartient en effet, avec l'universalité, à la notion même de service public. Il est paradoxal de prétendre être un défenseur du service public et de s'opposer, dans le même temps, à l'instauration d'un service minimum. Si, réellement, le droit de grève n'a pas à être encadré, c'est que l'on n'est pas en présence d'un service public, puisque la continuité n'est pas essentielle : à ce moment-là, laissons agir le marché !

En réalité, s'opposer au service minimum, c'est s'opposer à la notion même de service public. Et c'est aussi, à mon avis, méconnaître la raison d'être du droit de grève. Celui-ci est un moyen de rétablir l'équilibre entre l'employeur et les salariés. C'est cette notion d'équilibre qui est centrale. Le droit de grève est un élément d'un ensemble de règles destiné à garantir un équilibre entre droits et obligations, pouvoirs et contre-pouvoirs.

Or, où est l'équilibre entre les agents grévistes des services publics et les usagers de ces mêmes services ? Les uns savent bien que la pérennité de leur entreprise et de leur emploi est assurée et qu'ils n'ont pas à craindre une retenue significative sur leur salaire ; les autres, souvent usagers captifs, se voient privés de leur droit d'aller travailler, de se former, ou encore de se soigner, sans qu'ils soient en rien partie au conflit. Le déséquilibre est flagrant.

Le droit de grève est, en son essence, un droit républicain, c'est-à-dire un droit qui rétablit l'égalité. On le détourne de sa finalité quand on en fait un instrument de pression sur les citoyens. L'instauration d'un service minimum est ainsi, dans son principe, un retour à l'égalité républicaine entre toutes les parties prenantes.

Le dialogue social, c'est la recherche en commun d'un juste équilibre entre les préoccupations légitimes qui sont en présence.

On n'avance pas dans le dialogue social par des psychodrames dont les usagers sont les principales victimes. En instaurant un service minimum, non seulement on respecte enfin les usagers, mais on crée les conditions d'un dialogue social pacifié, plus responsable, où la grève est un dernier recours et non pas un exutoire.

Je suis persuadé que ce texte met en place les conditions d'un retour au dialogue et à la raison dans des secteurs où, trop souvent, on a pris l'habitude de faire la grève d'abord et de négocier ensuite.

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. C'est vrai !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Eh oui !

M. Hubert Haenel. Et finalement, c'est la notion même de service public qui se trouvera renforcée et grandie.

Je tenais à vous dire cela du haut de la tribune, avant d'évoquer l'expérience alsacienne, car j'ai entendu tout et n'importe quoi sur le droit de grève !

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Tout à fait !

M. Hubert Haenel. Il est utile que l'on sache que le Sénat est tout à fait capable d'avoir une réflexion approfondie sur le sujet.

La région Alsace a, je le rappelle, anticipé ces évolutions indispensables en signant, dès juillet 2005, un avenant dit « avenant prévisibilité » à sa convention d'exploitation avec la SNCF pour le transport régional de voyageurs, mettant en place un dispositif novateur concernant la prévisibilité du service en cas d'annonce de grève et de période de conflits. Les objectifs de ce dispositif, entré en application au service annuel 2006, visaient bien à inciter au dialogue social et à améliorer la qualité du service à rendre aux usagers en cas de grèves.

Cet accord prévoit notamment une concertation préalable entre la région Alsace et la SNCF pour élaborer, dans le cadre de chaque changement de service, quatre plans de transport pour les dessertes de substitution en cas de conflit. Ces quatre plans correspondent à quatre niveaux d'offre réduits compris, *grosso modo*, entre 25 % et 66 % du service normal. Les dessertes retenues dans ces différents plans visent à satisfaire les principaux besoins de déplacement, notamment du domicile au travail et du domicile au lieu d'étude, à permettre un retour du trafic à la normale le plus rapidement possible à la suite de la reprise du travail, et, enfin, à proposer des services effectivement réalisables avec un nombre réduit d'agents en service.

Cet accord prévoit également une concertation entre la région Alsace et la SNCF au moment de la détermination de la mise en œuvre de l'un ou l'autre des plans. C'est ainsi que le service est arrêté à partir des données prévisionnelles du nombre de grévistes attendus. Ce système permet théoriquement de prévenir les risques de surévaluation trop fréquents du conflit par la SNCF. On pourrait aller plus loin, mais la SNCF, craignant toujours des imprévus, fait le minimum par prudence.

L'accord prévoit également un dispositif d'information préalable des voyageurs, notamment par voie d'affichage en gare et dans tous les points d'arrêt – il en existe cent soixante en Alsace –, sur le site internet du TER Alsace, *via* la centrale régionale d'appel et la presse. Cela permet de savoir vingt-quatre heures à l'avance quels trains fonctionneront et où ils s'arrêteront.

Enfin, un système incitatif sous forme de bonus-malus prévoit des sanctions financières dans les cas où la SNCF ne respecte pas ses engagements et ne parvient pas à assurer le service effectivement annoncé aux voyageurs.

Quelles sont les principales leçons à tirer du conflit de décembre 2006 ? Dix journées de grève en région Alsace. Il y avait longtemps que l'on n'avait pas vu cela !

D'une part, on peut souligner que l'information aux voyageurs est globalement améliorée : la SNCF s'est organisée pour mettre en œuvre des moyens humains supplémentaires ; le service annoncé est arrêté au plus juste par rapport au service que la SNCF estime effectivement pouvoir mettre en œuvre.

D'autre part, il faut convenir que l'efficacité de la prévisibilité du service reste fonction de l'évolution du conflit.

La conception des quatre plans que je viens de vous annoncer dénote une réelle amélioration et garantit une plus grande homogénéité de traitement pour l'ensemble du territoire national.

Plus le conflit est syndicalisé et généralisé, plus la prévisibilité du niveau de service est bonne.

En cas de conflit non maîtrisé directement par les organisations syndicales, la prévisibilité est plus difficile à assurer. En décembre 2006, dans ma région, une grève a été amorcée par le terrain.

En cas de forte différenciation du nombre de grévistes d'un dépôt à un autre – cela a été dit tout à l'heure –, la SNCF n'est pas toujours en mesure de mettre en œuvre un programme homogène à l'échelle de toute la région.

M. Jean Desessard. Ça, c'est certain !

M. Hubert Haenel. Enfin, et d'un point de vue général, le dispositif alsacien, s'il est intéressant et globalement positif, ne permet pas d'assurer un service minimum de transport, le principe étant d'affecter au mieux les moyens humains disponibles, d'obliger la SNCF à s'engager sur un niveau de desserte qui peut être réduit à néant dans le pire des cas, par exemple si tous les conducteurs de train sont grévistes.

Le projet de loi proposé reprend les grandes lignes de ces principes de prévisibilité et en améliore certains points. On peut d'abord attendre de l'obligation de déclaration préalable qu'elle rende plus fiable la prévision de service.

M. Jean Desessard. Pas du tout !

M. Hubert Haenel. On notera ensuite que le texte consolide le rôle et renforce la responsabilité de l'autorité organisatrice de transport dans la définition des priorités de desserte...

M. Jean Desessard. Aucunement !

M. Hubert Haenel. ... et, au sein de ces priorités, celles qui correspondent à un besoin essentiel de la population. Je ferai remarquer au passage que cette mission demandera un fort investissement de chaque autorité organisatrice de transport en termes de concertation avec les usagers.

On peut s'interroger sur le point de savoir si l'entreprise de transport est obligée de mettre en œuvre le service de transport correspondant aux besoins essentiels de déplacements.

À la lumière de l'expérience alsacienne, des améliorations peuvent à mon avis être apportées à ce texte, en particulier pour donner à l'autorité organisatrice les moyens de décider et de contrôler la mise en œuvre du plan de transport, de sanctionner financièrement l'entreprise de transport, sans forcément passer par un remboursement des titres de transport déjà fortement subventionnés pour ce qui est du TER. Il s'agit ainsi d'inciter l'entreprise de transport à tout mettre en œuvre pour éviter ou limiter les impacts des conflits sociaux. Ce sont des éléments qui existent aujourd'hui en

partie dans le dispositif alsacien et qui ne sont pas repris dans le projet de loi, d'où des amendements qu'un certain nombre de mes collègues et moi-même avons déposés.

En conclusion, le projet de loi, même s'il est perfectible, peut permettre, moyennant quelques ajustements, de franchir une étape vers une amélioration réelle de la qualité des transports en cas de grève. Faisons confiance aux acteurs du terrain, aux entreprises, aux salariés et même aux organisations syndicales pour nous démontrer que ces dispositions sont suffisantes pour parvenir à des améliorations perçues par nos concitoyens, faute de quoi le législateur se verrait contraint d'intervenir à nouveau. *(Bravo ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je qualifierai ce projet de loi de démagogique,...

M. Xavier Bertrand, ministre. Ça commence bien !

M. Jean Desessard. ... inefficace *(Exclamations sur les travées de l'UMP.)* et vaniteux ! *(Nouvelles exclamations sur les mêmes travées.)*

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. C'est tout ? *(Rires sur les mêmes travées.)*

M. Jean Desessard. Ce projet de loi est démagogique. *(Ah ! sur les travées de l'UMP.)*

M. Xavier Bertrand, ministre. Heureusement qu'il vous reste du temps de parole pour vous rattraper !

M. Jean Desessard. Mes chers collègues de la droite, je m'en réfère aux promesses du candidat Nicolas Sarkozy, qui promettait aux électeurs la garantie, pendant les jours de grève dans les transports, de plages horaires de trois heures de service le matin et de trois heures l'après-midi, par la réquisition des grévistes.

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous pouvez me donner vos sources ?

M. Jean Desessard. Permettez-moi, par souci d'objectivité, de citer un sénateur de droite, M. Christian Cambon, du groupe de l'UMP,...

Plusieurs sénateurs de l'UMP. Il est là !

M. Jean Desessard. ... qui indiquait à la commission spéciale que l'exigence d'un service minimum de trois heures le matin et de trois heures le soir nécessitait en réalité la présence de 100 % des personnels.

M. Christian Cambon. Ce n'est pas moi qui le dis, mais la présidente de la SNCF !

M. Jean Desessard. M. Cambon lui-même a donc estimé qu'une telle disposition pourrait porter une atteinte essentielle au droit de grève. *(Exclamations sur les travées de l'UMP.)*

M. Gérard Cornu. C'est faux !

M. François Trucy. Il n'a pas dit cela !

M. Jean Desessard. C'est pourquoi ce projet de loi ne prévoit pas la réquisition des grévistes. *(Ah voilà ! sur les travées de l'UMP.)*

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous voyez que vous comprenez bien !

M. Jean-Pierre Raffarin. C'est ça, l'ouverture !

M. Jean Desessard. On ne peut que se féliciter de ce retour à la raison et au droit constitutionnel. Cependant, mes chers collègues, cessez de parler de service minimum, comme je l'ai entendu ici.

Mme Gisèle Printz. Cela n'existe pas !

M. Jean Desessard. Il ne s'agit plus de service minimum !

Certes, M. Nicolas Sarkozy revient en arrière, mais le présent texte comporte encore certaines dispositions qui pourraient porter atteinte au droit de grève, notamment la consultation des salariés après huit jours de grève... *(Exclamations sur les travées de l'UMP.)*

M. Jean-Pierre Raffarin. La démocratie participative !

M. Rémy Pointereau. C'est la démocratie !

M. Jean Desessard. ... et, surtout, le préavis individuel de quarante-huit heures, au nom de la prévisibilité du trafic.

S'agissant de cette dernière disposition, mes chers collègues de droite...

M. Jean-Pierre Raffarin. Et du centre !

M. Jean Desessard. ... et du centre, mais du centre de droite, car, au Sénat, le centre n'a pas encore fait sa mutation – nous aimerions d'ailleurs bien une clarification à cet égard *(M. Philippe Nogrix s'exclame.)* –...

M. Jean-Pierre Raffarin. Tout le monde n'a pas la clarté des Verts !

M. Jean Desessard. ... s'agissant de cette disposition, disais-je, si toutefois elle n'est pas invalidée par le Conseil constitutionnel *(Mais non ! sur les travées de l'UMP.)*, les salariés ayant déclaré leur intention de faire grève ne sont pas obligés de la faire s'ils ont obtenu satisfaction entre-temps, puisqu'il s'agit de négociations.

Mme Gisèle Printz. Eh oui !

M. Jean Desessard. À l'inverse, ceux qui n'avaient pas annoncé leur intention de faire grève peuvent très bien, en fonction de l'évolution du conflit, de l'attitude de la direction, décider de se joindre au mouvement.

M. Xavier Bertrand, ministre. Qu'est-ce que cela change, alors ?

M. Jean Desessard. Et dans ce cas, la prévisibilité quarante-huit heures à l'avance est quasi-nulle...

M. Xavier Bertrand, ministre. Pas du tout ! Vous venez de démontrer le contraire !

M. Jean Desessard. ... puisque le nombre de grévistes peut être plus ou moins important.

Par conséquent, le droit à l'information avec ce préavis de quarante-huit heures est obsolète. *(Protestations sur les travées de l'UMP.)*

M. Jean-Pierre Raffarin. Non, il est souple !

M. Jean Desessard. Vous ne pouvez pas savoir qui fera grève ou non.

Je ne reviendrai pas sur la mesure démagogique se rapportant au paiement des jours de grève. Quelques cas seulement sont concernés, puisque la majorité des jours de grève ne sont pas indemnisés.

M. Gérard Cornu. Heureusement !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Et à l'éducation nationale ?

M. Jean Desessard. Mais il existe quelques cas où ils sont payés. Pourquoi ? Les chefs d'entreprise de transport que nous avons auditionnés nous ont affirmé que, à la fin du conflit, leur souci était de permettre à leurs salariés d'effectuer correctement leur travail.

M. Henri de Richemont. Eh oui !

M. Jean Desessard. Or l'on connaît les difficultés financières supportées par les salariés à l'issue des grèves longues.

M. Henri de Richemont. Il ne faut pas faire grève !

M. Jean Desessard. C'est pourquoi les chefs d'entreprise eux-mêmes souhaitent cette mesure de paiement des jours de grève, afin de faciliter un retour à la normale en matière de transports à la fin de la grève. (*Exclamations sur les travées de l'UMP*)

M. Christian Cambon. Ben voyons !

M. Gérard Cornu. Si on est payé pendant qu'on fait grève...

M. Jean Desessard. Et donc, vous-mêmes, au nom de cette idéologie que vous prônez et qui se résume en ces mots : « Vous avez voulu faire grève ? Eh bien, payez maintenant », vous risquez d'empêcher un retour à la normale à l'issue du conflit. (*Protestations sur les mêmes travées. M. Philippe Arnaud s'exclame.*)

C'est paradoxal ! Vous proposez un texte de loi qui sera de nature à créer plus de problèmes à la fin du conflit que s'il n'y avait pas de texte !

M. Jean-Pierre Raffarin. On ne crée pas des problèmes, on donne des solutions !

M. Jean Desessard. Vous êtes la cause du dysfonctionnement ! (*Exclamations sur les mêmes travées.*)

Et ce qui est significatif du caractère vraiment idéologique de votre raisonnement, mes chers collègues de droite (*Et du centre ! sur les travées de l'UMP*), c'est que quasiment tous ceux qui sont intervenus à cette tribune ont dit : « Enfin ! », comme si vous attendiez tous cette loi depuis de nombreuses années. (*Eh oui ! sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

M. Philippe Nogrix. Nous aurions même voulu aller plus loin !

M. Jean-Pierre Raffarin. Les usagers l'attendaient !

M. Jean Desessard. Ce projet de loi est inefficace : fondamentalement, il n'améliorera pas l'accès aux transports, parce qu'il se trompe de problème. En effet, comme cela a été dit par mes camarades de gauche (*Ah ! sur les travées de l'UMP*) et même par le rapporteur, il y a de moins en moins de grèves à la SNCF et à la RATP, grâce aux procédures de concertation préalable actuelles.

Par exemple, depuis l'accord-cadre à la RATP, qui donne satisfaction aux salariés et à la direction, le nombre de jours de grève a diminué de 90 %.

M. Xavier Bertrand, ministre. Je l'ai dit tout à l'heure !

M. Jean Desessard. Puisque tout va bien, pourquoi faire une loi ? (*Exclamations sur les travées de l'UMP*) Comme cela a été souligné aussi bien par les dirigeants de la RATP et de la SNCF que par les syndicats, cela fonctionne. Dès lors, pourquoi changer ce qui marche, monsieur le ministre ?

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est la base légale !

M. Jean Desessard. Je sais que vous récompensez les dirigeants d'entreprise qui ne réussissent pas (*Protestations sur les travées de l'UMP – Mme Gisèle Printz applaudit.*) ; mais reprenez les choses qui fonctionnent ! Cessez de récompensez les dirigeants d'entreprise qui ne parviennent pas à gérer leur entreprise ! (*M. Jean-Pierre Godefroy applaudit.*)

Comme Mme le rapporteur elle-même l'admet, M. Pierre Mongin, président-directeur général de la RATP, a évoqué une « entreprise aujourd'hui apaisée », faisant valoir un taux de conflictualité de seulement 0,4 jour de grève par agent et par an. Il a ajouté que le nombre de préavis de grève était passé de huit cents par an dans les années quatre-vingt à environ cent soixante par an en 2006.

Pour la SNCF, Anne-Marie Idrac a souligné que, en 2006 le nombre de journées perdues par agent avait été inférieur à 0,8. De son côté, le secrétaire général de la fédération nationale des transporteurs de voyageurs, Serge Nossovitch, a reconnu l'extrême rareté des conflits sociaux dans le domaine des transports interurbains.

M. Jean-Pierre Raffarin. Tout va bien !

M. Jean Desessard. Eh oui ! La situation s'est améliorée. Et même en cas de grève, la paralysie totale est rare.

M. Pierre André. C'est bon pour le Gouvernement !

M. Jean-Pierre Raffarin. Voilà le résultat de cinq ans de bon gouvernement !

M. Jean Desessard. À la SNCF, d'après Mme Idrac, « les trafics ont été assurés, lors des conflits de 2005, à hauteur d'environ 50 % en Île-de-France et entre 33 et 50 % pour les TER ». Faut-il un projet de loi pour un jour de grève par an et par salarié ?

M. Philippe Nogrix. Mais cela fait beaucoup !

M. Jean Desessard. Une telle situation mérite-t-elle réellement un examen par le Sénat et par l'Assemblée nationale ? (*Oui ! sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

Votre « oui » relève de l'idéologie ! (*Rires sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

M. Xavier Bertrand, ministre. Non, cela s'appelle le respect du Parlement !

M. Jean Desessard. J'y reviendrai à la fin de mon intervention, mais je maintiens que c'est idéologique ! D'autant plus que de nombreuses grèves ne pourront pas être empêchées par une procédure de dialogue social.

Je pense à celles qui sont liées à une actualité sociale nationale, comme les protestations contre le contrat première embauche, ou CPE. Je rappelais d'ailleurs tout à l'heure à la commission spéciale que, si vous aviez écouté la gauche,...

M. Pierre André. Nous n'aurions pas eu Sarkozy !

M. Jean Desessard. ... vous n'auriez pas paralysé le pays pendant quinze jours ! Si vous aviez repris nos amendements sur ce sujet, il n'y aurait pas eu de grève générale ! Par conséquent, le dialogue social, ça commence ici ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Je pense aussi aux grèves dites « émotives », après l'agression, par exemple, d'un employé. Cela a été dit ici, même par des collègues de droite. (*Mme Christiane Hummel s'exclame.*) Si un salarié est agressé, vous pourrez élaborer toutes les lois imaginables, dire tout ce que vous voulez, le ministre pourra se déplacer autant qu'il le souhaite, vous ne pourrez pas empêcher le personnel de faire grève ! En effet,

dans de tels cas, les personnels ont peur et souhaitent que de telles agressions cessent. À ce moment-là, les voyageurs qui ont été véhiculés le matin ne pourront pas rentrer chez eux le soir.

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Et velib' ?

M. Jean Desessard. Par conséquent, nombre de grèves ne rentrent pas dans le cadre que vous avez fixé, et le présent projet de loi ne changera rien à cette situation.

Le texte prévoit, dans l'un de ses articles, un plan d'urgence pour définir les lignes prioritaires. À cet égard, monsieur Cambon, vous avez dénoncé l'attitude de M. Huchon,...

Mme Christiane Hummel. Il a raison !

M. Jean Desessard. ... mais je vois mal comment ce plan peut se mettre en place en région parisienne.

M. Xavier Bertrand, ministre. Manque d'imagination !

M. Jean Desessard. Monsieur le ministre, nous en reparlerons dans un an.

M. Xavier Bertrand, ministre. Eh oui ! Vous manquez d'imagination !

M. Jean Desessard. Monsieur le ministre, lorsque nous avons dénoncé ici la loi sur l'eau, on nous avait dit que tout allait bien. Or, je m'aperçois qu'il sera question du problème de l'eau au Grenelle de l'environnement, parce que la situation actuelle n'est pas satisfaisante ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Dès lors, on peut toujours discuter, mais il conviendrait qu'un jour la présidence du Sénat dresse un bilan des lois votées par ce dernier...

M. Henri de Richemont. Il y en a trop !

M. Jean Desessard. ... et des lois remises sur le métier quelques années après leur adoption.

M. le président. Mon cher collègue, revenez-en à votre intervention.

M. Jean Desessard. Je reviens au plan d'urgence, monsieur le président.

Alors que les correspondances font l'objet de nombreux arbitrages en Île-de-France, comment négocier un plan de dépannage avec 20 %, 50 %, 70 % de grévistes ?

Certains proposent, pour les jours de grève, de déplacer le personnel d'une ligne à l'autre, ou encore de remplacer des rames simples par des rames à deux étages.

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est simple !

M. Jean Desessard. Si vous croyez que c'est facile, monsieur le ministre ! J'aimerais voir à l'œuvre ceux qui ont l'habitude de jouer au chemin de fer dans leur salon ou dans leur ministère. (*Rires.*)

M. Xavier Bertrand, ministre. Je suis preneur...

M. Jean-Pierre Raffarin. C'est mieux que de faire du vélo !

M. Jean Desessard. La complexité actuelle du réseau ne permet pas une telle réactivité.

Et, à ce propos, ma collègue Bariza Khiari, sénatrice socialiste de Paris, et moi-même, sénateur Vert de Paris, nous nous inscrivons en faux contre les déclarations de M. Dominati, qui souhaite un service maximum des transports

diversifiés à Paris. Or, le maire de Paris, Bertrand Delanoë, et son adjoint aux transports, Denis Baupin, ... (*Ah ! sur les travées de l'UMP.*)

Un sénateur de l'UMP. Un socialiste et un Vert !

M. Jean Desessard. ... tendent vers ce service maximum, avec le tramway, le métro, le bus, les circulations douces,...

M. Henri de Richemont. Et les vélos !

M. Jean Desessard. ... et désormais les vélos ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

D'ailleurs, s'agissant du vélo, je suis d'accord avec vous, ce n'est pas Paris qui en a la primeur, mais Lyon. Mais Lyon et Paris sont tout de même des municipalités respectivement socialiste et Verte ! À droite, on attend, on verra !

M. Jean-Pierre Raffarin. Les vélos, c'est Michel Crépeau, radical de gauche, qui les a mis en circulation à La Rochelle ! Rendez à Crépeau ce qui est à Crépeau !

M. Jean Desessard. Nous sommes sur la bonne voie à Paris et en Île-de-France, et nous aurions pu l'être également sur le plan national, s'il n'y avait pas eu de mauvais résultats dernièrement. Mais nous y reviendrons !

Ce projet de loi est vaniteux. Bien sûr, je reconnais les problèmes posés par la grève (*Vives exclamations sur les travées de l'UMP.*) Mais oui ! Il m'arrive d'être coincé et serré comme une sardine dans la foule des voyageurs !

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous finissez mieux que vous n'avez commencé !

M. Jean Desessard. Bien sûr, je suis concerné par les retards, les annulations de trains, les dérangements perpétuels. (*Ah ! sur les travées de l'UMP.*)

M. Xavier Bertrand, ministre. Ce n'est pas bien de critiquer M. Huchon !

M. Jean Desessard. Pour prendre régulièrement le train ou le RER, j'en sais quelque chose ! Je sais d'ailleurs que certains sénateurs et sénatrices utilisent ces moyens de transport. Tant mieux ! (*M. Henri de Richemont s'exclame.*)

M. Georges Gruillot. Nous aussi, nous avons une carte d'abonnement !

M. Jean Desessard. Et nous savons tous que les choses ne sont pas parfaites.

Mais un autre point est à souligner dans cette analyse des dysfonctionnements. Aujourd'hui, dans notre société, on ne supporte plus les frustrations, la moindre difficulté ; la tendance est à la consommation, pour avoir tout, tout de suite.

Et c'est là que réside la vanité de votre projet de loi, monsieur le ministre.

Croyez-vous que, avec les problèmes écologiques à venir, tout ira comme sur des roulettes, tout s'améliorera ? Les aléas climatiques empêcheront de nombreux déplacements tant régionaux que nationaux. L'éloignement entre le domicile et le lieu de travail entraînera une multiplication des embouteillages, des bouchons, accroîtra les frustrations.

M. Gérard Cornu. Ne soyez pas si pessimiste !

M. Jean Desessard. Nous vivons dans une société inégalitaire. Je serais curieux de connaître le pourcentage de dysfonctionnements liés aux incivilités, aux passagers se promenant sur les voies, aux agressions, aux suicides.

M. Xavier Bertrand, ministre. Vous ne voyez pas l'avenir en rose ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

M. Jean Desessard. Cela, ce n'est pas un projet de loi qui va le résoudre.

Puisque l'on constate une diminution de 90 % des grèves dans les transports parisiens, ne vaudrait-il pas mieux augmenter les effectifs pour prévenir des situations comme celles qui se sont produites voilà quelques semaines, à savoir des usagers du service public – je parle à dessein d'« usagers » et non de « clients », car le terme « usagers » fait référence au service public –...

M. Xavier Bertrand, ministre. « Clients » aussi ! Ce sont les clients du service public !

M. Jean Desessard. ... qui sont restés bloqués toute une nuit sur un quai de gare, sans voir un seul membre du personnel venir les informer ? Ce n'était pourtant pas une grève ! (*Vives exclamations sur les travées de l'UMP.*)

Avez-vous pris des dispositions à cet égard, monsieur le ministre ?

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Desessard !

M. Jean Desessard. Je vais le faire, monsieur le président.

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est dommage !

Plusieurs sénateurs du groupe UMP. Non, non, continuez !

M. Éric Doligé. Encore un peu, monsieur le bourreau !

M. Jean Desessard. Sans doute allez-vous dire, monsieur le ministre : Jean Desessard s'est livré à une formidable analyse, en reprochant au projet de loi d'être vaniteux, démagogique et inefficace, mais qu'est-ce qu'il propose ?

Plusieurs sénateurs du groupe UMP. Rien !

M. Gérard Cornu. Des vélos !

M. Jean Desessard. Eh bien, si ! Nous proposons quelque chose :...

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Généraliser les vélos !

M. Jean Desessard... un changement de politique. (*Ah ! sur les travées de l'UMP.*) C'est pour cette raison que je suis intervenu à plusieurs reprises sur l'aspect idéologique de ce débat.

J'ai un autre projet de société à proposer...

M. Xavier Bertrand, ministre. Développez-le

M. Jean Desessard. J'estime que notre mentalité doit changer. Je refuse la politique des flux tendus dans les sociétés de transport, l'obligation constante d'aller vite, sans stocks, sans réserves, sans prévisions...

De toute façon, mes chers collègues, il y aura des contraintes environnementales, sociales, et il nous faudra bien vivre avec.

M. Xavier Bertrand, ministre. C'est le projet de Mme Voynet !

M. Jean Desessard. Les salariés ne peuvent être en état de stress permanent, comme si le moindre retard d'une heure ou d'une journée pouvait mettre l'entreprise en faillite et le payer à feu et à sang !

Nous devons réfléchir à un autre modèle que le modèle productiviste selon lequel il faut toujours faire plus et plus vite. Nous avons les moyens de vivre autrement.

Mes chers collègues, je vous ai entendu parler du dialogue social. Mais, au cours de ces dernières années, n'avez-vous pas eu l'impression que les patrons abusaient ? N'avez-vous pas l'impression que les profits ont augmenté pour les plus riches ?

M. Jean-Pierre Raffarin. Ce n'est pas idéologique, ça !

M. Jean Desessard. N'avez-vous pas l'impression que la vie est plus dure pour ceux qui gagnent le moins ou pour ceux qui n'ont pas de travail ?

Eh bien, messieurs, cela s'appelle le capitalisme ! (*Exclamations amusées sur les travées de l'UMP.*)

Eh oui, cela existe, mais on semble le découvrir !

M. Pierre André. Les Français ont répondu dans les urnes !

M. Jean Desessard. Et la lutte contre le capitalisme, c'est le mouvement social, c'est le droit de grève, qui n'est pas simplement l'ultime recours, mais le moyen de se défendre contre un système qui opprime.

M. Henri de Richemont. Et cela mène à quoi ?

M. Jean Desessard. Mes chers collègues, derrière ce projet de loi sans grand intérêt, que le Gouvernement sera incapable de faire appliquer mais qui jettera de la poudre aux yeux pendant quelques mois, se cache, en fait, une différence d'idéologie entre, d'une part, ceux qui veulent réprimer les travailleurs, en pensant qu'il faut toujours aller plus vite et restreindre les droits des plus pauvres et, d'autre part, ceux qui souhaitent un développement harmonieux, un autre modèle, de notre société. (*M. Henri de Richemont s'exclame.*)

C'est donc un conflit idéologique qui nous oppose et, dans ces conditions, vous comprendrez, monsieur le ministre, que – quels que soient les amendements que vous accepterez, lesquels, je crois, ne seront d'ailleurs pas nombreux –...

M. Xavier Bertrand, ministre. Procès d'intention !

M. Jean Desessard... les sénatrices et le sénateur Verts votent contre ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Hérisson.

M. Pierre Hérisson. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai bien peur que mon intervention paraisse bien fade après celle de M. Desessard. (*Sourires.*) Zola aurait-il fait mieux ?

Alors qu'il nous est souvent reproché de travailler sur des textes trop éloignés des préoccupations de nos administrés, l'occasion nous est donnée aujourd'hui, monsieur le ministre, de toucher des millions de nos concitoyens au cœur de leur vie quotidienne.

L'intérêt que présente la mise en place d'un service minimum dans les transports n'est évidemment plus à démontrer, puisqu'elle répond simplement au souhait de près des trois quarts de nos administrés, qui se déclarent aujourd'hui favorables à la mise en place d'un tel service en cas de grève.

De plus, il s'agit d'un engagement majeur pris lors de la campagne présidentielle, et les Français ne s'y sont pas trompés.

Monsieur le ministre, nos concitoyens ont besoin de prévisibilité et ils attendent de leurs transports publics, notamment aux heures de pointe, un service fiable et de qualité qui leur permette de se rendre sur leur lieu de travail et d'en revenir dans des conditions normales et raisonnables, en particulier dans les grandes agglomérations.

Cette exigence légitime n'est pas à opposer à l'attachement des Français et au service public, d'une part, et au droit de grève, d'autre part. Il n'est aucunement question ici de remettre en cause une utilité indiscutable qui trouve sa raison d'être et sa légitimité dans la satisfaction d'un besoin d'intérêt général au bénéfice du plus grand nombre.

Au contraire, il nous est offert de poursuivre les efforts déjà accomplis pour renforcer le dialogue social, généraliser la prévention des conflits et mieux informer les usagers en cas de grève ; vous avez largement développé ce point, monsieur le ministre, lors de votre audition par la commission spéciale.

En effet, même si les accords antérieurs marquent indéniablement une amélioration, ils ne sont pas encore suffisamment adaptés aux besoins des usagers d'aujourd'hui.

Le véritable enjeu est donc d'offrir, tout en répondant aux exigences du dialogue social et de la négociation, dans le respect du droit de grève, un service minimum dans les transports qui garantisse à chacun d'entre nous la liberté de se déplacer et celle d'aller travailler.

Nous ne pouvons que nous féliciter d'un texte qui va dans ce sens en ce qu'il prévoit une démarche anticipative, pragmatique, fondée sur le dialogue et la concertation et qui fait appel au sens des responsabilités de chacun. Je voudrais, à cet égard, saluer l'excellente qualité du travail de Mme le rapporteur et du président de la commission spéciale.

Il est primordial de respecter l'ordre des choses et de laisser ainsi le temps nécessaire à la négociation. C'est, à mon sens, une question de respect envers chacun.

Les accords internes, fondés sur la négociation avec les différents partenaires et destinés à mettre en place un système efficace d'alerte sociale, sont évidemment prioritaires. Cependant, en cas d'échec, n'est-il pas du rôle de l'État de prendre ses responsabilités et d'anticiper un système permettant d'assurer la continuité du service public ?

Pour ce faire, il nous faut identifier précisément les besoins de la population, car nous devons pouvoir offrir aux usagers un service minimum sur mesure et garanti.

C'est pourquoi je suis un fervent défenseur d'une détermination des besoins à l'échelle territoriale, principe qui n'étonnera personne venant d'un membre d'une assemblée représentant les territoires. Ne plafonnons pas le sens des responsabilités et n'uniformisons pas les besoins de la population.

Je souhaite, par ailleurs, souligner l'importance donnée à la communication en direction des usagers de manière précise, juste et fiable. À cet égard, le délai de préavis de quarante-huit heures doit être perçu non pas comme une offense au droit de grève, mais simplement comme une considération légitime à l'endroit des usagers.

En conclusion, monsieur le ministre, je tiens à saluer la recherche permanente d'équilibre inhérente à ce texte. Entre volonté de concertation et prise de responsabilité, c'est le respect de la mission de service public qui y gagne ; on vous reconnaît bien là, monsieur le ministre ! Il ne s'agit pas

d'un texte coercitif mais simplement d'une « boîte à outils démocratique » constituée de leviers permettant d'assurer un service minimum essentiel, c'est-à-dire de qualité.

Je ne doute pas que nous saurons faire aussi bien que nos voisins des grands pays de l'Union européenne qui, dans un climat de dialogue et de responsabilité, ont, pour la plupart, réussi à faire coexister droit de grève et service minimum dans les services publics.

Françoise Giroud disait : « C'est un drôle de pays, la France, où les négociations ont toujours lieu après le déclenchement des grèves et non avant ». Nous avons bien compris le message et nous avons la volonté de remettre les choses dans le bon ordre et dans le bon sens.

Nous devons œuvrer collectivement, dans un esprit d'équipe, pour un service public donnant la priorité à l'intérêt général. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, étant le dix-septième et dernier intervenant, je ne suis pas sûr de pouvoir apporter une quelconque plus-value à ce vieux débat que nous reprenons aujourd'hui. Tout a été dit et l'on arrive trop tard, disaient déjà les Anciens.

Je souhaiterais cependant, monsieur le ministre, vous faire part de mon sentiment immédiat sur le texte que vous nous proposez et vous dire d'emblée que ce dernier soulève, à mon avis, beaucoup plus de questions qu'il ne prétend en résoudre. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Tout d'abord, je tiens à vous redire, monsieur le ministre, que l'objet de mes réserves ne porte absolument pas sur l'idée de vouloir assurer dans toute la mesure possible la continuité des services publics de transport. Je crois même pouvoir dire que personne ici – en tout cas, je n'en ai pas eu d'écho – ne s'est déclaré contre ce principe.

Dans le même esprit, il y a lieu de se réjouir de ce que le Gouvernement place la concertation au cœur des relations sociales. À l'heure où les autorités politiques prennent enfin la mesure de la nécessité de développer les modes de transports alternatifs à la voiture dans les agglomérations par l'amélioration de la qualité des transports collectifs, la négociation constitue la voie que doivent privilégier tous les acteurs des transports publics.

De ce point de vue, je souhaite naturellement, comme vous-même, monsieur le ministre, que la France s'engage pleinement dans cette voie, comme c'est le cas en Allemagne ainsi que dans les pays scandinaves, où la grève ne constitue que l'ultime recours et non un mode normal de gestion des conflits sociaux.

Si je me réjouis donc pleinement de voir le Gouvernement promouvoir le dialogue social, il m'est toutefois difficile de vous suivre, monsieur le ministre, sur le sens que vous entendez donner concrètement à cette notion.

En effet, se pose la question de la méthode et des moyens utilisés pour parvenir à cette fin. Or, sur ces points, le projet de loi que vous nous soumettez montre clairement qu'ils ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Je ne puis tout d'abord que regretter la forme très polémique que prennent certaines orientations de votre projet de loi. Cela a déjà été dit, mais je tiens à le redire fortement : quel peut être l'intérêt de ce fameux article 9,

sinon de désigner à la vindicte de l'opinion les salariés des transports ? Qui pourrait aujourd'hui prétendre sérieusement que ceux-ci sont payés lorsqu'ils ont décidé de se mettre en grève ?

Monsieur le ministre, au cours des douze années pendant lesquelles j'ai présidé la Compagnie des transports strasbourgeois, pas une seule fois, les salariés n'ont été payés pour leurs journées de grève et, pas une seule fois, les syndicats ne sont venus négocier le paiement de ces jours de grève. Cette règle, édictée dès le départ, n'a souffert, je le répète, aucune exception pendant ces douze années.

En outre, sur le plan du droit, cet article ne comporte aucune disposition nouvelle : il ne fait que reprendre les dispositions du code du travail. Dès lors, cette approche ne me semble absolument pas de nature à promouvoir l'esprit de dialogue et de concertation que vous prétendez privilégier par ailleurs à travers ce projet de loi.

Sur ce point, les représentants des organisations syndicales que nous avons auditionnés ont été unanimes, Mme le rapporteur pourra le confirmer. Il serait donc, selon moi, grandement souhaitable de retirer cet article 9, inutile sur le fond et, à certains égards, provocateur sur la forme.

Plus fondamentalement, il y a de quoi s'interroger sur un projet de loi qui prétend promouvoir la concertation, mais qui, dans ses formulations, la met sous étroite surveillance.

Vous savez bien que, dès aujourd'hui, les efforts accomplis par les élus, les syndicats et les représentants des entreprises ont souvent abouti à prévenir les conflits, dont le nombre s'est considérablement réduit au fil des ans.

L'encadrement que vous prévoyez du dialogue entre les partenaires sociaux et surtout le calendrier de la négociation collective avec l'objectif du 1^{er} janvier 2008 me paraissent totalement contradictoires avec la sérénité nécessaire pour établir l'indispensable climat de confiance que présuppose tout dialogue social efficace.

Je note, par ailleurs – et cela me paraît essentiel –, que, dans votre projet de loi, la confusion est permanente entre la notion, non affirmée explicitement mais présente en filigrane, de service minimum et la notion de prévisibilité du service. Autant, en ce qui me concerne, je suis favorable à une amélioration de la prévisibilité afin d'informer à l'avance, dans la mesure du possible, les voyageurs, autant j'estime très dangereux, monsieur le ministre, de prévoir un niveau de service fondé sur la définition d'un « plan de transport adapté ».

Informers les usagers de l'offre qui sera mise à leur service et négocier avec les organisations syndicales le mécanisme de prévisibilité va, pour l'ancien président d'une société de transport que je suis, dans le bon sens.

M. Xavier Bertrand, ministre. Merci !

M. Roland Ries. En revanche, demander à l'opérateur de proposer « un plan de transport adapté » qui « indique les niveaux de service », comme le prévoit l'article 4 du projet de loi, semble impossible à appliquer si l'opérateur ne dispose pas de la faculté de réquisitionner du personnel dans certains cas.

M. Xavier Bertrand, ministre. Et que se passe-t-il en Alsace ?

M. Roland Ries. J'y viendrai, monsieur le ministre.

Or cette perspective n'apparaît pas dans ce projet de loi parce que, vous le savez, elle susciterait une forte hostilité de la part des organisations syndicales dans la mesure où, à l'évidence, elle porterait atteinte au droit individuel de faire grève, droit inscrit dans la Constitution.

C'est la raison d'être des formulations ambiguës de votre texte. En effet, peut-on m'expliquer – et cela vaut également pour l'Alsace – comment l'opérateur pourra assurer un service minimum lorsque ses services comptent, par exemple, 100 % de grévistes sans recourir à la réquisition des personnels ou, pire, à des entreprises sous-traitantes ?

J'ignore comment on pourra faire face à une telle situation ! En tout cas, en Alsace, nous n'avons rien prévu pour le cas où il n'existerait aucune offre de transports, 100 % des personnels se trouvant en grève.

M. Xavier Bertrand, ministre. Quand une telle situation s'est-elle produite ?

M. Roland Ries. Elle peut se produire !

M. Xavier Bertrand, ministre. Vraiment, 100 % de grévistes !

M. Roland Ries. Dieu merci, de tels cas sont de plus en plus rares, mais je peux vous assurer que c'est ce qui s'est produit à la CTS, la compagnie des transports strasbourgeois, où 100 % des agents se sont mis en grève : aucun bus ni tramway ne circulait ; je peux vous donner les chiffres précis, monsieur le ministre.

Comment fait-on, dans un tel cas de figure, pour garantir un service minimum de 25 %, 30 % ou 35 % ? C'est impossible.

M. Xavier Bertrand, ministre. Et vous, comment avez-vous fait ?

M. Roland Ries. Au cours de l'examen des articles, je présenterai donc un amendement visant à déterminer le niveau de service en tenant compte, à chaque fois, des taux de participation à la grève.

Sur ce point, monsieur le ministre, je ne fais d'ailleurs que reprendre les orientations figurant dans la charte pour une prévisibilité du service public de transport en période de perturbations, élaborée conjointement par votre prédécesseur, M. Dominique Perben, par M. Michel Destot, le président du GART, le groupement des autorités responsables de transports publics, et par M. Jean Sivardière, le président de la FNAUT, la fédération nationale des associations d'usagers des transports, et cosignée par une vingtaine d'agglomérations importantes.

M. Xavier Bertrand, ministre. Le GART a donc donné son accord !

M. Roland Ries. Oui, sur ce point.

M. Xavier Bertrand, ministre. Sur ce texte ?

M. Roland Ries. Sur la charte pour une prévisibilité du service public de transport en période de perturbations qui, je le répète, a été élaborée l'année dernière conjointement par le ministère des transports, le GART et la FNAUT, et cosignée par une vingtaine d'agglomérations.

Enfin, monsieur le ministre, les définitions des priorités de desserte censées, aux termes de l'article 4 du projet de loi, « permettre, notamment, les déplacements quotidiens de la population en cas de grève ou d'autres perturbations prévisibles du trafic » poseront, nous le savons, de redouta-

bles questions. En effet, et je n'entre pas dans les détails de ce problème, comment définir des priorités dans un service déjà souvent insuffisant ?

Vous l'avez compris, monsieur le ministre, le projet de loi que vous nous soumettez soulève de très nombreuses questions. Loin de calmer le jeu dans les entreprises de transport, il risque, au contraire, d'attiser les inquiétudes. Michel Destot, le président du GART, le soulignait dans l'introduction à la charte que j'évoquais tout à l'heure : « C'est au niveau local que résident les voies d'amélioration du service rendu à l'usager et non au travers d'interventions législatives ou réglementaires, quelles qu'elles soient ». On ne saurait mieux dire !

C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'émet, en mon nom propre comme en celui de mon groupe, les plus expresses réserves quant au présent projet de loi, même si on peut louer votre intention de privilégier le dialogue et la négociation au sein des entreprises.

En réalité, ce projet de loi constitue pour l'essentiel un texte d'affichage politique, à haute valeur symbolique selon vous, mais qui, au quotidien, dans les réseaux de transports, créera plus de problèmes qu'il n'apportera de solutions. C'est la raison pour laquelle nous ne le voterons pas en l'état. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Monsieur le président, monsieur le président de la commission spéciale, madame le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, certains sur ces travées ont qualifié ce texte d'inutile.

M. Jean Desessard. En effet !

M. Xavier Bertrand, ministre. Pourtant, tous ne partagent manifestement pas cette opinion dans cet hémicycle : j'ai une certaine expérience des séances de nuit, et j'ai rarement vu autant de monde ! Cela prouve que, pour les Français comme pour la représentation parlementaire, ce texte n'est pas inutile et qu'il est même indispensable. Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous remercie de votre participation. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

Je souhaite également rendre hommage aux parlementaires qui, dans le passé, ont posé la question de la conciliation du droit de grève avec les exigences de la continuité du service public et les droits des usagers. Je pense en particulier aux travaux de Claude Huriet et d'Hubert Haenel, que j'ai cités tout à l'heure, mais aussi à la proposition de loi déposée au Sénat en 1999 par Philippe Arnaud, car ce texte, discuté et voté par la Haute Assemblée, a permis de poser des jalons utiles au présent projet de loi.

Je souhaite aussi saluer les expériences en matière de prévention des conflits qui, comme Hubert Haenel l'a rappelé, ont été menées dans certaines régions pionnières, notamment l'Alsace, chère à M. Ries, et qui ont, elles aussi, servi de base à l'élaboration de ce projet de loi.

En ce qui concerne l'esprit de ce texte, je reprendrai deux termes employés, entre autres, par Alain Gournac et Pierre Hérisson dans leurs interventions, à savoir « équilibre » et « négociation », car ils résument parfaitement l'esprit du projet. Messieurs, je vous remercie l'un et l'autre du soutien franc et clair que vous avez apporté à la démarche du Gouvernement.

Je me réjouis aussi que le Sénat se soit approprié la logique d'un projet qui, comme l'ont rappelé à juste titre MM. Haenel, Gournac et de Montesquiou, vise à concilier le droit de grève avec d'autres droits de valeur constitutionnelle, et non pas à stigmatiser le droit de grève, dont nous connaissons l'importance et la portée.

Monsieur Billout, contrairement à ce que vous avez soutenu, parmi d'autres, il ne s'agit pas d'affaiblir la négociation collective mais, au contraire, de lui donner toute sa place afin d'éviter que le conflit ne se déclenche ou ne dure.

D'ailleurs – et ce n'est pas le membre du Gouvernement que je suis qui vous l'indique, mais la Cour de cassation, dont vous connaissez la jurisprudence à ce sujet – les accords qui ont été passés à ce jour sont fragiles, car ils ne disposent pas de base légale. L'intervention d'un texte de loi est donc nécessaire afin de donner une base légale à la négociation, et notamment aux accords qui ont été conclus par quatre régions, par la SNCF et par la RATP.

Aujourd'hui, un syndicat qui en a la volonté peut s'affranchir de l'alarme sociale – que nous appelons tous de nos vœux –, car celle-ci ne possède aucune base légale. Ce ne sera plus le cas après l'adoption de ce texte : je le répète, l'alarme sociale sera obligatoire partout et pour tous, comme tout le monde le souhaite dans cet hémicycle, si j'ai bien compris.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez évoqué divers incidents qui sont dépourvus de lien avec le droit de grève, mais que vous avez eu raison de mettre en évidence. Il en est ainsi des retards importants subis en Bretagne par un TGV dans lequel, d'ailleurs, se trouvait une de mes collaboratrices.

Monsieur Gournac, vous avez raison de le souligner, cet incident montre qu'il existe encore d'importantes marges de progression dans le domaine de l'information des usagers. Je vous livre le fond de ma pensée, car je ne suis pas le ministre en charge de ce domaine mais un simple usager des transports et encore régulièrement du train : l'absence de communication en la matière est intolérable !

Nous savons pertinemment que les TGV peuvent connaître des problèmes techniques et qu'en cas de rupture de l'alimentation électrique les systèmes de communication à l'intérieur des trains ne fonctionnent plus. Toutefois, et je m'en suis d'ailleurs entretenu récemment avec le directeur général de la SNCF, dans un tel cas de figure, les agents et les contrôleurs peuvent passer parmi les passagers, compartiment par compartiment, afin de les informer, ni plus ni moins ! Tel est précisément notre objectif.

Mesdames, messieurs les sénateurs, ce projet de loi n'est ni de droite ni de gauche, il est au service des usagers, car nous ne pouvons plus nous satisfaire de ce genre de situations ! Je tiens d'ailleurs à vous indiquer que Dominique Bussereau a demandé à la SNCF une enquête, qui portera d'abord sur les aspects techniques de l'incident, ensuite sur les raisons pour lesquelles l'information n'a pas été donnée correctement aux voyageurs, enfin sur la possibilité de mobiliser des locomotives diesel pour toutes les rames de TGV qui tomberaient en panne.

Je le répète, une telle situation n'est pas facile à gérer pour les contrôleurs qui se trouvent à bord d'un train confronté à ce genre de problème, mais elle l'est encore moins pour les usagers qui ne reçoivent aucune information – et je n'évoque même pas le cas de ceux qui voyagent avec leur famille et leurs enfants et qui doivent, en plus, rassurer les leurs !

Comme l'ont souligné MM. Biwer et Nogrix, l'usager-client est au centre du dispositif. Au reste, madame Bricq, contrairement à ce que vous avez affirmé, il ne s'agit pas seulement des usagers des grandes agglomérations, mais aussi de ceux des zones rurales, qui ont toute leur place dans ce projet de loi.

Monsieur Cambon, vous avez tout à fait raison de rappeler que les entreprises de transport, une fois le projet de loi voté, devront accomplir des progrès significatifs en matière d'information. Le « service après vote » est au cœur de la conception que je me fais de la politique, conception que vous partagez, je le sais. Je serai donc très vigilant sur la mise en œuvre effective de cette loi, car voter un texte, c'est bien, mais le faire appliquer, dans l'esprit que vous avez voulu lui donner, mesdames, messieurs les sénateurs, c'est encore mieux !

Comme l'a souligné M. de Montesquiou – et c'est l'un des aspects essentiels de ce texte –, il faut considérer la grève comme un ultime recours, lorsque toutes les tentatives de négociations préalables ont échoué. Notre objectif est tout simplement que la négociation précède désormais l'action revendicative, comme c'est déjà le cas dans de nombreux pays européens.

Dans ce cadre, il ne s'agit pas, contrairement à ce qu'a indiqué M. Billout, de créer un « super-préavis » – les délais légaux en la matière resteront inchangés –, mais d'instituer une procédure de dialogue social préalable, visant précisément à éviter le préavis en désamorçant le conflit le plus tôt possible.

En ce qui concerne les délais, je ne partage pas le point de vue de M. Krattinger car, pour ma part, je ne confonds pas urgence et précipitation. Dans ce dossier, l'urgence est juridique, mais aussi sociale, car voilà des décennies que le législateur n'a pas pris les responsabilités que lui confère la Constitution !

Certes, la date du 1^{er} janvier 2008 est volontariste, et je l'assume tout à fait, mais elle est nécessaire pour créer une dynamique qui implique à la fois les autorités organisatrices de transport et les partenaires sociaux.

Mesdames, messieurs les sénateurs, depuis le temps qu'on parle du service minimum, si l'on ne parvient pas à le réaliser en cinq mois, on ne le fera jamais, ce que les Français ne supporteront pas, tout simplement ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

Monsieur Portelli, je n'ai pas le sentiment que ce projet de loi n'assure qu'un service minimum législatif. Nous voulons respecter les engagements du Président de la République et non porter atteinte au droit de grève. Certes, en la matière, il est toujours délicat de parvenir à un équilibre, mais j'ai l'impression que nous avons trouvé à la fois la voie de passage et le point de compromis entre les différentes contraintes que vous avez remarquablement présentées. J'ai écouté avec attention votre argumentation et, même si je ne partage pas vos conclusions, il me semble important que les problèmes aient été bien posés.

Cela dit, la décision du Conseil constitutionnel de 1979 à laquelle vous avez fait allusion doit être considérée aussi à l'aune des différentes améliorations qui ont été apportées à ce texte.

Comme vous l'avez vous-même relevé, monsieur Portelli, le présent projet de loi relève le défi de la conciliation entre les exigences du dialogue social et celles de la continuité

du service public. Pour autant, il apporte aussi des garanties destinées à rendre effectives les dispositions relatives au service minimum.

Vous vous êtes demandé ce qui se passerait en l'absence d'accord d'entreprise. Dans un tel cas de figure, c'est l'accord de branche qui s'appliquera et, s'il n'y en a pas, ce sera le décret en Conseil d'État. J'ajoute, pour répondre également à M. Cambon, que, si l'autorité organisatrice de transport ne prend pas ses responsabilités, c'est le préfet qui interviendra, sans délai supplémentaire. Autrement dit, monsieur de Montesquiou, l'État pourra intervenir dans tous les cas pour faire en sorte que le service minimum soit bel et bien garanti aux usagers.

M. Dominati, parmi d'autres, souhaite voir ce texte étendu au transport aérien, et MM. Cambon et Nogrix à d'autres modes de transport encore. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors de l'examen des articles, notamment lorsque nous discuterons de certains amendements émanant de la commission.

Toutefois, je le répète, nous estimons que les transports terrestres constituent aujourd'hui une priorité, tout simplement parce qu'ils assurent les déplacements quotidiens de la population.

Monsieur Desessard, j'ai écouté vos propos avec beaucoup d'attention. Vous n'avez pas nié qu'il existait un problème, mais votre démonstration me faisait furieusement penser à cette phrase du docteur Queuille : « Il n'est pas de problème qu'une absence de solution ne puisse résoudre ». (*M. François Trucy s'esclaffe.*) Je ne sais pourquoi, j'y ai songé en permanence en vous écoutant !

En dehors de votre évident talent oratoire, je n'ai pas été séduit, permettez-moi de vous l'avouer, par votre argumentation au fond, sur laquelle nous reviendrons certainement lors de l'examen des articles.

Monsieur Desessard, Madame Printz, ce texte ne pose pas de faux problèmes, sinon... vous ne seriez pas là ! (*Sourires.*) Au demeurant, nous ne pouvons pas expliquer aux usagers qu'il existe un problème mais qu'il faut surtout ne rien faire. Je ne pense pas que le Président de la République ait été élu pour ne rien faire ni que tel soit le souhait de la majorité qui le soutient.

Lors des dernières élections présidentielles, nous avons été témoins d'un véritable miracle démocratique, puisque les voix des extrêmes ont été divisées par deux, tout comme le nombre des abstentionnistes. Aussi, cette fois, tous les engagements doivent être tenus, sans exception et sans retard. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

J'en viens à un point un peu moins politique. Vous avez évoqué l'arrêt « Air France », madame Printz. Or, dans cet arrêt du 23 juin 2006, la Cour de cassation a décidé qu'il ne pouvait être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur son intention de participer à la grève avant le déclenchement de celle-ci. C'est bien à cet arrêt que vous faisiez référence ?

Mme Gisèle Printz. Oui !

M. Xavier Bertrand, ministre. Une lecture exhaustive de cet arrêt fait apparaître que la Cour de cassation rappelle également que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». Autrement dit, la décision de la Cour s'explique tout simplement en l'absence de lois prévoyant une déclaration préalable. Le projet de loi qui vous est proposé, parce qu'il prévoit cette déclaration préalable

quarante-huit heures avant le début du conflit, a pour conséquence de rendre désormais impossible un jugement tel que celui qui figure dans l'arrêt « Air France ».

Si vous aviez voulu apporter votre contribution et votre soutien au Gouvernement, madame Printz, vous n'auriez pas procédé autrement ! Je tiens sincèrement à vous en remercier. (*Rires et applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Enfin, j'ai bien conscience du fait que d'autres problèmes subsistent. J'ai dit l'engagement total du Gouvernement et je le redis au nom de Dominique Bussereau. Sur tous les sujets liés à la qualité des transports, notamment à la SNCF, si les efforts engagés ont été importants, il nous faut encore poursuivre dans cette voie, car je sais que, au-delà de la grève, la qualité du service et la qualité du réseau revêtent une grande importance à la fois pour les agents, pour les usagers et, partant, pour les parlementaires et le Gouvernement. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Exception d'irrecevabilité

M. le président. Je suis saisi, par Mme David, M. Billout et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, d'une motion n° 43, tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 2, du règlement, le Sénat déclare irrecevable le projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (n° 363, 2006-2007).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour quinze minutes, un orateur d'opinion contraire, pour quinze minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

En outre, la parole peut être accordée pour explication de vote, pour une durée n'excédant pas cinq minutes, à un représentant de chaque groupe.

La parole est à Mme Annie David, auteur de la motion.

Mme Annie David. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lors de la discussion générale, mon ami Michel Billout a fait part de notre opposition au projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

En effet, monsieur le ministre, ce texte nous semble inutile mais aussi dangereux, en dépit de vos efforts et de ceux de votre majorité pour tenter de le légitimer en vous érigeant aujourd'hui en défenseurs de la continuité du service public, alors que vous procédez depuis plusieurs années à son démantèlement et que vous prônez la liberté contractuelle, notamment dans le droit du travail.

Les différentes raisons qui nous conduisent à considérer ce texte inutile, voire contreproductif, ont déjà été exposées. Cependant, j'y reviendrai dans mon intervention, car les griefs d'inconstitutionnalité du projet de loi s'expliquent avant tout par l'inutilité des mesures au regard du but affiché : préserver la continuité du service public des transports.

Bien sûr, nous sommes favorables à la continuité du service public dans les transports, mais pas uniquement en cas de grève ! C'est au quotidien qu'il faut l'assurer, avec des conditions de transport de qualité, alliant régularité, confort, fiabilité et sécurité pour toutes et tous les usagers ! Or, et c'est l'une des raisons qui nous font dire que ce texte est inutile, à aucun moment, il n'y est question des besoins quotidiens des usagers, encore moins des carences ou des dysfonctionnements dus aux politiques de déréglementation et de libéralisation successives. Michel Billout en a fait une très juste démonstration !

Ce texte est également dangereux, car ses dispositions portent une atteinte grave et disproportionnée au droit de grève, constitutionnellement reconnu et constamment réaffirmé par les jurisprudences du Conseil constitutionnel, du Conseil d'État et de la Cour de Cassation. Ce projet de loi porte en lui les prémices d'une dénaturation sans précédent du droit de grève et des libertés collectives constitutionnelles dans leur ensemble.

Pourtant – cela a été rappelé par certains orateurs –, l'alinéa 7 du préambule de la Constitution de 1946 proclame que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ». L'inscription de ce droit dans le préambule de notre Constitution est non pas le fruit du hasard, mais le résultat de l'histoire française et internationale. Sa reconnaissance s'est faite au prix de terribles répressions et d'injustes assassinats de salariés. La grève, aujourd'hui encore, n'est pas un exutoire, comme je l'ai entendu dire : elle est un moyen indispensable à la sauvegarde des droits des salariés et à l'expression de leur volonté. Elle doit le rester tant que certains chefs d'entreprises peu scrupuleux, ces fameux « patrons voyous », défrayeront la chronique en imposant de manière unilatérale des fermetures de sites, des délocalisations ou encore des réorientations de leur production.

Les salariés, celles et ceux qui le peuvent encore, ne font jamais grève par plaisir : elles et ils utilisent cet outil à leur disposition pour obtenir de vraies négociations sur un objet de conflit qui n'a pas été résolu par d'autres voies.

Aussi, si le législateur entend proposer une nouvelle réglementation, comme le rappelle très justement le rapport de la commission présidée par M. Mandelkern, le point de départ de cette nouvelle réglementation « doit fondamentalement résider dans la recherche d'une meilleure continuité du service et de la satisfaction des besoins essentiels des populations, et non dans la diminution des prérogatives ou des droits des salariés ».

Or, monsieur le ministre, votre projet de loi méconnaît largement ce point de départ essentiel, puisqu'il entend alourdir les modalités d'exercice du droit de grève, menacer les salariés de sanctions disciplinaires, instaurer un service minimum pour qu'aucune gêne ne soit occasionnée aux usagers du service public des transports !

Monsieur le ministre, vous souhaitez rompre l'équilibre historique que garantit le droit de grève dans le droit du travail. En effet, la grève, outil au service des salariés pour défendre leurs droits, n'a de sens que si elle leur permet de peser dans les négociations. Pour cela, il est nécessaire qu'elle entrave le cours normal de la production ou du service. Les sénatrices et sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen s'opposent fermement à la réglementation proposée, parce qu'elle constitue le laboratoire d'une régression sociale, qui sera sans nul doute bientôt étendue à l'ensemble des services publics.

Il est vrai que le Conseil Constitutionnel, dans sa décision du 25 juillet 1979, a précisé que la reconnaissance du droit de grève par le préambule de la Constitution 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 des services publics, celle-ci ayant, tout comme le droit de grève, le caractère d'un principe à valeur constitutionnelle.

M. Charles Revet, président de la commission spéciale. Très bien !

Mme Annie David. Ce faisant, le Conseil constitutionnel a également donné des directives précises afin que le législateur procède à la conciliation nécessaire entre deux principes ou dispositions à valeur constitutionnelle.

Ainsi, dans un considérant de principe de la décision des 11 octobre 1984, le Conseil constitutionnel rappelle que, « s'agissant d'une liberté fondamentale, [...] la loi ne peut en réglementer l'exercice qu'en vue de le rendre plus effectif ou de le concilier avec celui d'autres règles ou principes de valeur constitutionnelle ».

Le législateur ne saurait donc, à l'occasion de cette conciliation, désavantager l'un des principes en présence au point de le mettre en cause. En effet, la grève n'ayant de sens que si elle permet aux salariés de peser dans les négociations, l'exercice du droit de grève dans le secteur des transports ne saurait se concevoir sans aucune gêne pour les usagers.

Cette exigence de conciliation impose donc au législateur de ne faire subir au droit de grève que des restrictions étroitement nécessaires à l'objectif d'intérêt public visé. Cela lui impose aussi de justifier l'intensité de cette atteinte. Elle n'est juridiquement acceptable que dans la mesure où la démonstration est faite de son utilité.

Or, si le projet de loi apporte effectivement des limitations importantes aux conditions d'exercice du droit de grève, ces limitations ne sont pas nécessaires à la garantie de la continuité du service public. En effet, les perturbations du service public ou le recul sur le territoire national des services publics des transports, donc les atteintes à la continuité du service public, ne peuvent s'expliquer uniquement par des faits de grève. Le projet de loi se méprend donc sur les causes des dysfonctionnements qui entravent la continuité du service public des transports. Cette méprise est grave et aboutit à une réglementation inappropriée.

Ces atteintes au droit de grève sont pour nous inacceptables alors qu'il ressort clairement de l'état des lieux dressé par le rapport de la commission présidée par M. Mandelkern que ni la conflictualité, en baisse dans le secteur des transports publics de voyageurs, ni les doléances des usagers, ni *a fortiori* l'effet accru sur ce service public des insuffisances de moyens et des erreurs de stratégie ne justifiaient cette nouvelle réglementation. En se méprenant sur les causes des atteintes à la continuité du service public, le projet de loi sera sans effet sur elles.

Cette nouvelle réglementation apparaît d'autant plus inutile que les organisations syndicales, dans leur ensemble, se sont déclarées favorables à la mise en place d'un réel dialogue social.

Le projet de loi proposé par le Gouvernement, acte unilatéral, semble aller dans le sens opposé à l'esprit conventionnel qui doit présider au dialogue social ; il se trouve de ce fait en contradiction avec la volonté affichée par le Président de la République de promouvoir la concertation avec les organisations syndicales, puisqu'il risque au contraire de durcir le dialogue social et d'aboutir à de nouvelles grèves.

Enfin, monsieur le ministre, votre projet de loi méconnaît également la compétence du législateur pour fixer les limites du droit de grève, le principe d'égalité et de libre administration des collectivités locales ; j'y reviendrai à l'occasion de l'examen de l'article 4.

Après cet exposé général, je souhaite, pour étayer mes propos, détailler nos griefs en m'appuyant sur certains des articles du texte qui sont les plus révélateurs à nos yeux.

L'article 2 instaure une sorte de « préavis du préavis », qui en allonge de huit jours le dépôt.

Rappelons que l'article L. 521-3 du code du travail précise que, « pendant la durée du préavis, les parties intéressées sont tenues de négocier ». Or l'obligation de négocier faite aux dirigeants de l'entreprise et aux salariés est largement méconnue par les premiers. Allonger la durée du temps de négociation paraît donc parfaitement inutile, si rien ne contraint les chefs d'entreprises à se présenter à la table de négociation.

Cette mesure revient à soumettre la légalité du droit de grève à une condition supplémentaire sans améliorer la continuité du service public.

À l'article 5, la procédure de déclaration individuelle préalable à la grève de quarante-huit heures et les sanctions disciplinaires des salariés grévistes qui ne l'auraient pas respectée encourent les mêmes griefs. Elles constituent une atteinte manifeste et disproportionnée au libre choix des travailleurs dans l'exercice de leur droit de grève.

Cette obligation porte également atteinte au principe de l'exercice collectif du droit de grève, qui constitue l'une des garanties de ce dernier en évitant que des pressions individuelles ne soient exercées. Elle a, de plus, toutes les chances de pervertir les relations sociales, donc d'aller à l'encontre de l'objectif affiché de prévisibilité du trafic.

Par ailleurs, en remettant à l'employeur le soin de déterminer les conditions de vote en cas de consultation des grévistes, l'article 6 attribue à l'entreprise de transport concernée une modalité de l'exercice du droit de grève relative à sa poursuite.

À supposer que cette intervention de l'entreprise soit conforme à la répartition des compétences opérées par la Constitution, l'organisation de la consultation par l'entreprise nous semble constituer une modalité essentielle de l'exercice du droit de grève, qui devrait relever de la compétence des salariés.

Enfin, je terminerai en évoquant l'article 4, qui non seulement constitue une violation du droit de grève, mais pose également la question du respect du principe d'égalité, comme je l'ai indiqué au début de mon intervention.

Cet article, dont l'objet est d'organiser la mise en place des dessertes qui doivent être prioritairement assurées, soulève le problème de la traduction de la multiplicité des rapports des pouvoirs locaux en une multiplicité des conditionnements du droit de grève et des inégalités dans son exercice.

Or, dans la décision dite « taxation d'office » du 27 décembre 1973, le Conseil constitutionnel a consacré le principe d'égalité devant la loi en se référant notamment à la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Le principe d'égalité peut également connaître des aménagements si l'intérêt général le commande. Cependant, le Conseil constitutionnel a jugé que l'invocation de l'intérêt général ne suffisait pas à justifier la différence de traitement.

Il faut un lien nécessaire, un rapport logique entre la règle discriminatoire et l'intérêt général fixé par l'objet de la loi. Cette condition n'est pas satisfaite par l'article 4 !

De plus, le projet de loi justifie l'instauration des priorités de desserte par l'atteinte disproportionnée susceptible d'être causée par le droit de grève à une série de droits et libertés. Or ces derniers ne constituent pas tous des principes à valeur constitutionnelle et ne justifient pas que soit portée atteinte au droit de grève au simple regard du respect de la hiérarchie des normes.

Il en va ainsi du droit d'accès aux services publics qui n'a pas valeur constitutionnelle, contrairement à l'égalité de traitement des usagers ou à la continuité des services.

De plus, si la liberté d'aller et venir a valeur constitutionnelle, il importe, pour que ce principe puisse être valablement opposé au droit de grève, que la grève entrave la liberté d'aller et de venir. Or la grève n'a ni les moyens ni la vocation d'entraver la liberté d'aller et venir. Elle privera l'usager d'un moyen d'aller et venir mais sans atteindre sa liberté.

De la même façon, la grève n'entrave pas la liberté du commerce et de l'industrie ou la liberté du travail, dès lors qu'elle ne saurait par elle-même interdire à un usager d'entreprendre ou d'aller travailler.

Notons que la liberté du travail n'a pas de valeur constitutionnelle, contrairement au droit au travail garanti par le préambule de la Constitution de 1946.

En ce qui concerne les problèmes de compétences que pose le projet de loi, le Conseil constitutionnel, dans sa décision du 22 juillet 1980, a rappelé qu'il appartient au législateur de déterminer les limites du droit de grève, lequel a valeur constitutionnelle, et que la loi ne saurait comporter aucune délégation au profit du Gouvernement, de l'administration ou de l'exploitant du service en vue de la réglementation du droit de grève. L'intervention du législateur est donc indispensable pour aménager l'exercice du droit de grève.

Pourtant, l'article 2 du projet de loi semble ignorer cette jurisprudence, mais aussi l'alinéa 7 du préambule de la Constitution de 1946 et l'article 34 de la Constitution. En effet, ce dernier texte réserve à la loi le soin de déterminer les principes fondamentaux du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale et les garanties fondamentales accordées aux citoyens pour l'exercice de leurs libertés publiques. Le Gouvernement n'a donc pas compétence pour réglementer le droit de grève.

À ce titre, même la jurisprudence Dehaene du Conseil d'État ne peut être interprétée comme autorisant une intervention générale du pouvoir réglementaire. En renvoyant à un décret en Conseil d'État le soin de fixer les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable prévue, le projet de loi ne se borne pas à laisser au Gouvernement le soin de déterminer les modalités d'application des conditions d'exercice de la négociation préalable. Par conséquent, comme il ressort de la jurisprudence du Conseil constitutionnel, cette « incompétence négative » est contraire à la Constitution.

Enfin, l'édition par le pouvoir réglementaire national de mesures d'organisation détaillées des services de transport pourrait aboutir à priver les collectivités locales d'une part naturelle de leurs compétences. En effet, en vertu de l'article 72 de la Constitution, celles-ci « disposent d'un pouvoir réglementaire pour l'exercice de leurs compétences ». Le paragraphe IV de l'article 4 du projet de loi, qui

confie, en cas de carence de l'autorité organisatrice de transport, au représentant de l'État le soin d'arrêter les priorités de desserte empiète donc dangereusement sur les principes constitutionnels de libre administration des collectivités locales.

Comme je viens de le démontrer, le projet de loi relatif au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs entre en contradiction avec plusieurs dispositions et principes constitutionnels. Ces atteintes ne sauraient se justifier par la garantie de la continuité du service public puisque l'objectif affiché dans l'intitulé du texte susvisé tombe à la lecture de ce dernier pour dévoiler le vrai dessein du Gouvernement : l'affaiblissement des droits collectifs des salariés, en portant atteinte au droit de grève.

Bref, ce projet de loi est un acte de régression sociale auquel nous nous opposons fermement en qualité non seulement de parlementaires mais aussi de citoyens. C'est pourquoi nous vous demandons, mes chers collègues, de voter en faveur de la motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.)*

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Procaccia, rapporteur de la commission spéciale. Madame David, je vous recommande une excellente lecture, celle du rapport – notamment ses pages 15, 16 et 17 –, qui démontre, en réfutant par avance bien des arguments que vous avez invoqués, que l'ensemble de ce projet de loi est tout à fait constitutionnel. Par conséquent, la commission émet un avis défavorable. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Xavier Bertrand, ministre. Le Gouvernement émet le même avis que la commission. Au demeurant, madame David, je souhaite vous faire part de quelques remarques.

Tout d'abord, si l'on veut protéger le droit de grève, il faut, au préalable, tout faire pour éviter le recours à la grève. Tel est justement l'enjeu du premier volet de ce projet de loi.

Par ailleurs, si l'on veut faire la différence entre la perturbation intrinsèquement liée au droit de grève et la paralysie, source de grandes difficultés pour les usagers, il faut recourir à la médiation et trouver le tiers qui permettra de régler les problèmes et d'éviter que la grève ne dure.

Vous avez évoqué les besoins quotidiens. Mais justement, ce texte vise les déplacements quotidiens et les besoins essentiels de la population. Le Gouvernement, en le déposant, est donc allé au devant des préoccupations que vous avez exprimées.

Vous avez fait référence à la proportionnalité de l'atteinte au droit de grève. Mais on peut aussi s'interroger, d'un point de vue juridique, sur cette proportionnalité au regard des droits des usagers. Cette question a rarement été soulevée mais la réponse que l'on peut y apporter intéresserait nombre d'acteurs du dossier du service minimum.

Enfin, vous avez cité l'arrêt Dehaene de 1950 relatif à l'annulation d'un arrêté préfectoral de 1948. Cette décision montre bien que les problèmes posés à l'époque provenaient de l'absence de réglementation. Le Gouvernement, avec ce projet de loi, vise justement à prévoir un cadre précis. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.)*

M. le président. Je mets aux voix la motion n° 43, tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

(La motion n'est pas adoptée.)

Question préalable

M. le président. Je suis saisi, par Mme Demontès, MM. Krattinger et Godefroy, Mme Printz et Bricq, MM. Desessard, Ries, Teston, Reiner, Gillot, Domeizel et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, d'une motion n°39, tendant à opposer la question préalable.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (n° 363, 2006-2007).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 8, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour quinze minutes, un orateur d'opinion contraire, pour quinze minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

En outre, la parole peut être accordée pour explication de vote, pour une durée n'excédant pas cinq minutes, à un représentant de chaque groupe.

La parole est à M. Claude Domeizel, auteur de la motion.

M. Claude Domeizel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai l'honneur, au nom du groupe socialiste et apparenté, de défendre la motion tendant à opposer la question préalable au projet de loi qui nous est aujourd'hui présenté.

Cette motion de procédure me paraît justifiée, car le sujet traité est extrêmement grave et sensible compte tenu non seulement de ses portées immédiates, mais aussi de ses conséquences à venir.

Ce sujet délicat préoccupe depuis longtemps tous les gouvernements, de droite comme de gauche. Depuis quelques années, tous les ministres chargés des transports, de gauche comme de droite, se sont penchés sur le service minimum dans les transports. Ils ont tous renoncé, craignant que le remède ne soit pire que le mal.

L'exposé des motifs du projet de loi que nous examinons dispose que l'objectif visé est « de garantir aux usagers, en cas de grève, un service réduit mais prévisible ». Par ailleurs, il repose sur l'idée qu'en renforçant le dialogue social dans les entreprises de transport les grèves pourront être évitées pour une large part.

Si ce thème, inscrit dans le titre du projet de loi, ne nous choque pas, nous, socialistes, fervents défenseurs du service public, d'une part, et du dialogue social, d'autre part, nous constatons que ce texte dérive dangereusement sur la remise en cause du droit de grève.

Permettez-moi, mes chers collègues, de vous faire part de mes réserves quant à l'utilité d'un tel texte, rédigé à la hâte, sur ordre du Président de la République, sachant que, de fait, un service minimum existe déjà dans les transports ferroviaires et que, par ailleurs, il n'aura aucun effet sur les nombreuses grèves dites « émotionnelles ».

Permettez-moi également de souligner que, pour nous, l'objectif de garantir aux usagers un service réduit plus structuré répond aux besoins de la vie actuelle des travailleurs, des écoliers ou des étudiants qui doivent se déplacer, particulièrement dans les zones urbaines.

Ce projet de loi, en laissant croire qu'il résoudra un problème, tend, finalement, à rendre plus contraignant le droit de grève. Le Gouvernement compte peut-être même, par ce biais, faire « avaler » des mesures impopulaires. Allez donc savoir...

Mme le rapporteur estime que « nos concitoyens souhaitent l'instauration d'une forme de service minimum ». Certes, mais il faut pondérer ce jugement. Les perturbations qu'engendrent les mouvements sociaux – et je ne les minimise ni ne les occulte –, sont considérées comme des sujets moins prioritaires que la sécurité, le cadencement, l'absence de rupture de charge ou le confort.

C'est en dotant les services publics des moyens nécessaires à leurs missions que les conflits seront évités. Non, la gestion des conflits, donc la continuité du service public, ne sera pas assurée en dressant les usagers contre les salariés ou les salariés les uns contre les autres.

Qu'en est-il, en réalité, de ces grèves ? Depuis une trentaine d'années, nous enregistrons une baisse tendancielle de la conflictualité : le nombre de journées de grève a baissé de plus de 10 % par an. Ces dernières années, le taux de grève a connu un recul de l'ordre de 16 %. Les causes de ce changement sont multiples ; je pense en particulier au chômage de masse et à la précarité salariale généralisée.

Mais qu'est-ce que le droit de grève sinon la dernière possibilité offerte aux salariés, après de multiples tentatives de dialogue, de se faire entendre, de voir leurs préoccupations prises en compte ?

Enfin, ne perdons pas de vue que ce sont les grèves qui sont à l'origine de la plupart des progrès sociaux !

Ce texte est-il une atteinte au droit constitutionnel et individuel de faire grève ? On peut légitimement se poser la question. En effet, le paragraphe II de l'article 5 prévoit que les salariés concernés par le plan de prévisibilité doivent informer leur hiérarchie, au plus tard quarante-huit heures avant le début de la grève, de leur intention de participer à cette dernière. Or, si le droit de grève est un droit individuel, le préavis est, quant à lui, collectif et syndical.

À ce propos, notre collègue Gisèle Printz a bien fait de rappeler le jugement de la Cour de cassation de 2005 concernant la société Air France, selon lequel – il me plaît de le rappeler – « il ne peut être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur, avant le déclenchement de la grève, qu'il participera au mouvement ».

M. Xavier Bertrand, ministre. Il n'y avait pas de texte à l'époque !

M. Claude Domeizel. Même si le projet de loi précise que ces déclarations n'auront pour objet que l'organisation du service durant la grève, nous ne pouvons écarter le risque d'un fichage informel des salariés.

M. Xavier Bertrand, ministre. Il y a des garanties !

M. Claude Domeizel. La déclaration individuelle dans le délai de quarante-huit heures, sanction disciplinaire à l'appui, est inacceptable et dangereuse. Elle est irréaliste et inapplicable.

Qui plus est, pendant ces deux jours, l'employeur peut faire pression sur le salarié. Vous savez peut-être que la décision d'être gréviste, donc de perdre une partie de son salaire, est lourde de conséquences et ne se prend pas à la légère. Le salarié doit pouvoir se décider au dernier moment s'il le souhaite, rattraper un oubli ou un manque d'information s'il a laissé passer ce délai. Désormais, il ne pourra plus changer d'avis, même si des événements de dernière heure l'y incitent. Cette mesure sera injustement pénalisante pour le salarié sans qu'elle facilite en rien l'organisation du service minimum.

De plus, que se passerait-il si, après s'être déclarés grévistes, une majorité de salariés se présentaient à l'embauche ? Vous imaginez la pagaille dans l'entreprise !

M. Xavier Bertrand, ministre. Cette situation doit pouvoir se gérer ! (*Sourires.*)

M. Claude Domeizel. À l'inverse, monsieur le ministre, croyez-vous sérieusement que des sanctions pourraient être prises si l'ensemble du personnel se mettait en grève sans respecter le préavis de quarante-huit heures ? Permettez-moi, en cet instant, de rappeler que l'ordre de réquisition généralisé adressé aux mineurs en 1963 fut sans effet.

Il faut garder à l'esprit que, dans le cas où le salarié ferait grève sans avoir prévenu sa direction, il serait passible d'une sanction disciplinaire. Cela s'apparenterait à une faute lourde, laquelle, potentiellement, peut justifier un licenciement. Cette contrainte est telle qu'elle s'assimile à une remise en cause de ce droit constitutionnel. Elle créerait une nouvelle faute au sein du code du travail et instaurerait un climat d'appréhension et de dissuasion difficilement compatible avec la valeur essentielle de notre République : la liberté.

Oui, la négociation doit avoir été menée jusqu'à son terme avant que soit déposé un préavis de grève. Non, madame Procaccia, la grève n'est pas aujourd'hui un préalable à la négociation. Elle découle toujours d'un dialogue social qui a avorté. Il faut donc une plus grande qualité de dialogue, clairement encadré et contrôlé.

Comment considérer l'article 3, qui prévoit qu'un nouveau préavis de grève ne pourra pas être déposé avant l'échéance de celui qui est en cours et avant que la procédure de négociation préalable n'ait été mise en œuvre ? N'est-ce pas une restriction au droit de grève, dès lors qu'une catégorie de salariés ne pourra plus déposer un préavis de grève quand un autre préavis aura été déposé pour l'ensemble du personnel, et vice-versa ?

L'article 6 est, quant à lui, tout aussi attentatoire et choquant. Il y est prévu que, au-delà de huit jours de grève, l'employeur peut, de sa propre initiative ou à la demande d'une organisation syndicale représentative, organiser une consultation à bulletin secret pour la poursuite de la grève. Cette disposition convient aux avis du Conseil Constitutionnel et du Conseil d'État, qui réaffirment constamment que la loi ne saurait déléguer aux partenaires sociaux ou à l'employeur « le soin de régler le droit de grève ».

C'est effectivement le dialogue social permanent que nous devons privilégier au sein des entreprises, notamment des entreprises de service public.

Moteur de réforme, le dialogue doit donner confiance à chacun des partenaires sur son rôle, sa place, et lui permettre de dépasser ses contraintes internes pour aller vers l'autre. Dans ce sens, il est un puissant instrument de prévention

des conflits, comme en attestent les réussites nées de l'application des dispositifs d'alarme sociale à la RATP ou de « demande de concertation immédiate » à la SNCF.

À ce titre, Mme Idrac, présidente de la SNCF, disait, le 17 mars 2004 : « La voie législative directe est périlleuse, le chemin contractuel, sans doute plus long, paraît plus fructueux ». Elle ajoutait récemment : « Pour l'heure, je constate que cela s'améliore et je privilégie le dialogue social et la négociation. D'ailleurs, plus la part du dialogue social est importante, mieux ça marchera, quelle que soit la formule législative éventuelle ».

M. Xavier Bertrand, ministre. Et voilà ! La loi-cadre est la solution !

M. Claude Domeizel. Cet avis est partagé par l'actuel président d'EADS, M. Louis Gallois, qui, avec l'expérience qu'on lui reconnaît, estimait, en 2004, qu'« une solution interne sera toujours meilleure qu'une loi. »

Vos intentions, monsieur le ministre, sont finalement claires : Mme le rapporteur propose tout de go que, au vu du rapport d'évaluation qui sera effectué sur l'application de ce texte, soit examinée « l'opportunité d'étendre le dispositif de la présente loi aux autres modes de transport, voire de le transposer à d'autres services publics ». (*Murmures d'approbation sur les travées de l'UMP.*) Nous avons bien compris où vous voulez aller.

Quant à l'article 9, qui vise à prévoir le non-paiement des journées de grève, il est provocateur, car il laisse planer l'idée fautive qu'elles sont payées aujourd'hui. Vous cherchez ainsi à dresser les usagers contre les salariés. De surcroît, telle qu'elle est rédigée dans le projet de loi, cette mesure est dangereuse, car la négociation de fin de conflit sera privée d'un moyen essentiel de sortie de crise.

Quelle sera l'efficacité de cette loi ? Croyez-vous vraiment que, lorsque la cocotte-minute est au bord de l'explosion, une loi peut arrêter un mouvement ?

La commission, par un amendement, revient sur la possibilité de recourir à un médiateur. Cependant, en cas de conflit dur, le médiateur doit avoir dans sa boîte à outils tous les moyens pour recoller les morceaux, dégripper la situation, donner un tour de vis s'il le faut, ou encore mettre de l'huile dans les rouages. À cause de cet article 9, encore durci par la commission, il devra se présenter les mains vides.

Comment cela se traduira-t-il sur le terrain ? Par exemple, quelles seront les priorités pour un président de conseil général : assurer le transport scolaire plutôt que le transport des salariés ? Ces transports prioritaires concerneront-ils l'ensemble du département ou uniquement certaines zones ?

Telles sont quelques-unes des questions – elles ne sont pas minces – qui vont se poser très crûment demain aux autorités organisatrices de transports.

L'article 4, tel qu'il est actuellement rédigé, risque d'être source de nombreux contentieux, non seulement entre l'usager et l'autorité organisatrice des transports, mais également entre cette autorité et l'entreprise de transport.

Oui, ce texte est dangereux, parce qu'il conduit à attenter au droit de grève, à contraindre le dialogue social, à remettre en cause le rôle des organisations représentatives de salariés, à opposer les salariés les uns aux autres, comme les citoyens aux salariés grévistes.

Ce qui est inquiétant, c'est qu'il ne s'agit, pour reprendre les mots de Mme le rapporteur, que « d'un premier pas » !

Monsieur le ministre, permettez-moi de me répéter : la déclaration individuelle quarante-huit heures avant et le non-paiement des journées de grève sont des mesures inutiles, irréalistes, excessives et donc insignifiantes. Une bonne partie de ces dispositions étant inapplicables, il ne s'agira donc que d'une opération d'affichage politique.

Fort de ces constats, mais également très soucieux de l'avenir de l'ensemble des salariés, notamment de ceux du service public, je vous propose, mes chers collègues, d'adopter cette motion tendant à opposer la question préalable. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Contrairement à ce qu'estiment les auteurs de cette motion, ce projet de loi ne restreint pas de « manière excessive et inutilement brutale » l'exercice du droit de grève dans les entreprises de transport. Nous n'en avons absolument pas la même approche ni la même lecture.

Selon la commission, ce texte prône le dialogue social, outil privilégié de prévention des conflits. La preuve en est son intitulé : « Dialogue social et continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ». Peut-être, monsieur Domeizel, estimez-vous que la négociation et la prévention des conflits sont des restrictions au droit de grève ? J'ai du mal, là aussi, à vous comprendre.

Vous ne parlez que de la grève, mais, dans ce texte, sont évoquées les perturbations occasionnées aux transports, quelle qu'en soit la cause. Et la grève est l'une des causes de ces perturbations.

Ce projet de loi ne porte pas atteinte au climat social des entreprises, bien au contraire, puisque – de nombreux orateurs l'ont dit – il vise à améliorer le dialogue social.

Les mesures proposées sont, selon vous, complexes et difficilement applicables. La commission ne l'entend pas ainsi. Elle a déposé un certain nombre d'amendements, dictés par un souci essentiel : faire en sorte que toutes les dispositions du texte deviennent effectives. Le principal écueil serait en effet de ne rien faire.

L'avis de la commission est donc défavorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Xavier Bertrand, ministre. Je serais tenté de poser plusieurs questions à M. Domeizel, mais l'heure avance et je ne le ferai que lors de la discussion des articles ; voilà une raison supplémentaire de ne pas voter cette motion. (*Sourires.*) Je lui demanderai notamment comment, en l'absence de déclaration de grève, il compte informer les usagers.

J'aurai également à cœur d'apporter un certain nombre d'éclaircissements et de garanties sur l'exercice du droit de grève, qui est constitutionnel, nous le savons bien, les uns et les autres. Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Domeizel, je dois avouer que je décèle dans vos propos beaucoup d'*a priori*, que je m'efforcerai de lever.

Pour l'heure, je me contenterai d'indiquer que l'avis du Gouvernement est défavorable sur cette motion tendant à opposer la question préalable. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

M. le président. Je mets aux voix la motion n° 39, tendant à opposer la question préalable.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

(*La motion n'est pas adoptée.*)

M. le président. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

7

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, de règlement du budget de l'année 2006.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 389, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 390, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

8

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Philippe Dominati une proposition de loi relative à l'accélération du processus d'évolution de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 388, distribuée et renvoyée à la commission des affaires économiques, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

9

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Gérard César une proposition de résolution, présentée en application de l'article 73 bis du règlement, sur la proposition de règlement du Conseil portant organisation commune du marché vitivinicole et modifiant certains règlements.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 391, distribuée et renvoyée à la commission des affaires économiques sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

10

TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2006/112/CE en ce qui concerne certaines dispositions temporaires relatives aux taux de taxe sur la valeur ajoutée.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3586 et distribué.

J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil portant organisation commune du marché vitivinicole et modifiant certains règlements.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3587 et distribué.

11

RENOIS POUR AVIS

M. le président. J'informe le Sénat que le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, de règlement du budget de l'année 2006 (n° 389, 2006-2007) dont la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation est saisie au fond, est renvoyé pour avis à sa demande, à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

J'informe le Sénat que le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat (n° 390, 2006-2007) dont la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation est saisie au fond, est renvoyé pour avis à sa demande, à la commission des affaires sociales.

12

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 18 juillet 2007, à quinze heures et le soir :

– Suite de la discussion du projet de loi (n° 363, 2006-2007) sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (urgence déclarée).

Rapport (n° 385, 2006-2007) de Mme Catherine Procaccia fait au nom de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Mes chers collègues, je vous rappelle que la séance sera suspendue à dix-sept heures, pour permettre à la conférence des présidents de se réunir, et sera reprise à vingt et une heures trente.

M. Jean Desessard. On nous empêche de travailler !

Mme Catherine Procaccia, rapporteur. Pour une fois, je suis d'accord avec lui !

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 18 juillet 2007, à zéro heure vingt-cinq.)

*La Directrice
du service du compte rendu intégral,
MONIQUE MUYARD*

MODIFICATION AUX LISTES DES MEMBRES DES GROUPES

GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE

(146 membres au lieu de 145)

Ajouter le nom de M. Philippe DOMINATI.

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE

(6 au lieu de 7)

Supprimer le nom de M. Philippe DOMINATI.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

M. Alain Vasselle a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi n° 390 (2006-2007) adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat dont la Commission des finances est saisie au fond.

COMMISSION DES FINANCES

M. Philippe Marini a été nommé rapporteur du projet de loi n° 390 (2006-2007) en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LÉGISLATION,
DU SUFFRAGE UNIVERSEL, DU RÈGLEMENT
ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

M. Jean-Jacques Hyst a été nommé rapporteur du projet de loi n° 371 (2006-2007) portant création d'un contrôleur général indépendant des lieux de privation de liberté.

**DÉLAI LIMITE POUR LE DÉPÔT
DES AMENDEMENTS À UNE PROPOSITION
DE RÉOLUTION EUROPEENNE**

En application de l'article 73 *bis*, alinéa 6 du règlement, la commission des Affaires économiques examinera le mercredi 25 juillet 2007, à 15 h 30 le rapport sur la proposition de résolution n° 391 (2006-2007) présentée par M. Gérard César en application de l'article 73 *bis* du règlement, sur la proposition de règlement du Conseil portant organisation commune du marché vitivinicole et modifiant certains règlements (E 3587).

Le délai-limite pour le dépôt des amendements est fixé au lundi 23 juillet 2007 à 12 heures. Les amendements devront être déposés directement au secrétariat de la commission.

Il est rappelé que conformément à l'article 73 bis, alinéa 6, du règlement, les amendements dont aucun des auteurs n'appartient à la commission saisie au fond, sont présentés devant celle-ci par leur premier signataire. La présente publication vaut, à leur égard, convocation à la réunion de la commission.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	155,70
33	Questions..... 1 an	97,60
83	Table compte rendu..... 1 an	25,80
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	136,60
35	Questions..... 1 an	71,20
85	Table compte rendu..... 1 an	21,20
95	Table questions..... 1 an	14,00
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire..... 1 an	797,70
27	Série budgétaire..... 1 an	98,80
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	638,20

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 23 décembre 2006 publié au *Journal officiel* du 31 décembre 2006

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 1,80 €