

N° 337

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 8 février 2012

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires sociales (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports,

Par M. Claude JEANNEROT,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : Mme Annie David, présidente ; M. Jacky Le Menn, Mme Catherine Génisson, MM. Jean-Pierre Godefroy, Claude Jeannerot, Alain Milon, Mme Isabelle Debré, MM. Jean-Louis Lorrain, Jean-Marie Vanlerenberghe, Gilbert Barbier, vice-présidents ; Mmes Claire-Lise Champion, Aline Archimbaud, Catherine Deroche, M. Marc Laménié, Mme Chantal Jouanno, secrétaires ; Mmes Jacqueline Alquier, Natacha Bouchart, Marie-Thérèse Bruguière, MM. Jean-Noël Cardoux, Luc Carvounas, Mme Caroline Cayeux, M. Bernard Cazeau, Mmes Karine Claireaux, Laurence Cohen, M. Yves Daudigny, Mme Christiane Demontès, MM. Gérard Dériot, Jean Desessard, Mme Muguette Dini, M. Jean-Léonce Dupont, Mme Odette Duriez, MM. Guy Fischer, Michel Fontaine, Mme Samia Ghali, M. Bruno Gilles, Mmes Colette Giudicelli, Christiane Hummel, M. Jean-François Husson, Mme Christiane Kammermann, MM. Ronan Kerdraon, Georges Labazée, Claude Léonard, Jean-Claude Leroy, Hervé Marseille, Mmes Michelle Meunier, Isabelle Pasquet, M. Louis Pinton, Mmes Gisèle Printz, Catherine Procaccia, MM. Gérard Roche, René-Paul Savary, Mme Patricia Schillinger, MM. René Teulade, Michel Vergoz, André Villiers, Dominique Watrin.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (13^{ème} législ.) : 3991, 4157 et T.A. 829

Sénat : 290 (2011-2012)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
I. UN RAISONNEMENT JURIDIQUEMENT FRAGILE POUR ENCADRER LE DROIT DE GRÈVE	7
A. LE DROIT DE GRÈVE, UN DROIT FONDAMENTAL PROTÉGÉ CONSTITUTIONNELLEMENT.....	7
B. DES RESTRICTIONS LIMITÉES À DES CIRCONSTANCES PRÉCISES.....	8
II. L'IMPOSSIBLE TRANSPOSITION AU TRANSPORT AÉRIEN DE LA LOI DU 21 AOÛT 2007 RELATIVE AU TRANSPORT TERRESTRE	10
A. UNE ERREUR DE DIAGNOSTIC : LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT AÉRIEN	10
1. <i>Une organisation bien différente de celle du transport terrestre</i>	10
2. <i>Des évolutions souhaitables pour réconcilier salariés et passagers</i>	11
B. UNE ERREUR DE STRATÉGIE : UN TEXTE TROP MARQUÉ PAR LE CALENDRIER POLITIQUE	12
1. <i>Un texte déséquilibré</i>	12
2. <i>Une procédure inadaptée pour un texte social de cette ampleur</i>	13
EXAMEN DES ARTICLES	15
• <i>Article 1^{er} (supprimé) Champ d'application de la loi</i>	15
• <i>Article 2 A (ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011) Ratification d'ordonnances</i>	16
• <i>Article 2 (art. L. 1114-1, L. 1114-2, L. 1114-3, L. 1114-4, L. 1114-4-1, L. 1114-4-2 et L. 1114-5 (nouveaux) du code des transports) Prévention des conflits et information des voyageurs dans le secteur du transport aérien de passagers</i>	18
• <i>Article 2 bis (art. L. 113-3 du code de la consommation) Mise en œuvre des règles européennes sur l'information des passagers en matière de tarifs aériens</i>	22
• <i>Article 2 ter (art. L. 141-1 du code de la consommation) Habilitation des agents de la DGCCRF à contrôler les manquements à un règlement sur l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne</i>	24
• <i>Article 2 quater (art. L. 1324-7 et L. 1324-8 du code des transports) Renforcement des obligations déclaratives pesant sur les salariés en cas de grève dans les entreprises de transport terrestre de voyageurs</i>	25
• <i>Article 3 (supprimé) Obligation pour les salariés de déclarer leur intention de participer à une grève</i>	27
• <i>Article 4 (supprimé) Droit des passagers à être informés sur le service assuré en cas de grève</i>	27
TRAVAUX DE LA COMMISSION	29
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	41
TABLEAU COMPARATIF	43

Mesdames, Messieurs,

L'importante couverture médiatique des perturbations qui surviennent dans le domaine du transport aérien de passagers et le mécontentement exprimé à cette occasion par ceux qui en sont affectés ont fait de la question de l'encadrement de l'exercice du droit de grève dans les entreprises de ce secteur une priorité de l'actuelle majorité gouvernementale depuis l'adoption de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

La présente proposition de loi, déposée par le député Eric Diard, s'inscrit dans ce mouvement avec, comme objet affiché, l'amélioration de l'information des passagers par une meilleure organisation du service en cas de grève. Si un tel objectif fait évidemment l'unanimité, et ce quelles que soient les sensibilités politiques, il apparaît que les dispositions du texte ne lui permettront pas d'y répondre de façon adaptée.

Alors qu'il faudrait rompre la logique qui tend à opposer les salariés - qui font usage d'un droit fondamental pour appuyer une revendication professionnelle - aux voyageurs - qui en seraient les victimes collatérales - la proposition de loi accentue ce fossé. Elle fait reposer des obligations nouvelles sur les salariés en matière d'exercice du droit de grève sans les assortir, en retour, de contraintes équivalentes pour les entreprises concernant l'amélioration du dialogue social en leur sein.

Qui plus est, l'examen précipité du texte, destiné à témoigner de la réactivité du Gouvernement en réponse au mouvement social des agents de sûreté du mois de décembre 2011, va à l'encontre du climat d'apaisement nécessaire à l'adoption d'une loi modifiant la portée des droits sociaux des salariés. La concertation préalable des partenaires sociaux n'a pas été formellement organisée et la commission des affaires sociales de l'Assemblée nationale ne s'en est pas saisie pour avis. Le recours à une proposition de loi a d'ailleurs permis de contourner les obligations liées au dépôt d'un projet de loi, notamment son examen préalable par le Conseil d'Etat et la réalisation

d'une étude d'impact. Enfin, l'engagement de la procédure accélérée par le Gouvernement, à moins de trois mois de la fin de la session parlementaire, marque bien le caractère accessoire, à ses yeux, de la contribution que le Parlement pourrait apporter.

Pour autant, il ne faut pas caricaturer cette proposition de loi, ni céder à des facilités de langage à son sujet : elle n'impose ni service minimum, ni service garanti dans les transports aériens. Elle n'en est pas pour autant acceptable. Oubliant que la très grande majorité des perturbations du trafic y sont liées non à des mouvements sociaux mais aux conditions climatiques, ses promoteurs font un diagnostic erroné des maux du secteur. La solution n'est pas de stigmatiser toujours plus les salariés. C'est pourquoi la commission des affaires sociales n'est pas favorable à son adoption selon les modalités et dans les conditions proposées.

I. UN RAISONNEMENT JURIDIQUEMENT FRAGILE POUR ENCADRER LE DROIT DE GRÈVE

Afin de permettre aux entreprises de transport aérien d'informer les passagers sur le trafic assuré en cas de grève, la présente proposition de loi vient encadrer l'exercice de ce droit en imposant aux salariés de déclarer leur intention de faire grève quarante-huit heures à l'avance à leur employeur. Ce préavis de fait, **imposé à des salariés du secteur privé qui ne sont pas chargés d'une mission de service public**, constitue une sérieuse remise en cause du droit actuel de la grève sans s'expliquer par la nécessité d'assurer la protection d'un autre droit garanti par la Constitution.

A. LE DROIT DE GRÈVE, UN DROIT FONDAMENTAL PROTÉGÉ CONSTITUTIONNELLEMENT

Longtemps sanctionné, le droit de grève revêt un caractère constitutionnel depuis que le préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 l'a consacré en ces termes dans son septième alinéa : « *Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent* ». Le préambule de la Constitution du 4 octobre 1958, en faisant référence au texte de 1946, emporte son inclusion dans le bloc de constitutionnalité auquel la loi doit aujourd'hui se conformer¹.

S'il ne constitue donc pas un principe absolu, les jurisprudences constitutionnelle, administrative et judiciaire ont progressivement établi un cadre protecteur de cette liberté publique afin d'assurer aux salariés la possibilité de défendre leurs droits et de rééquilibrer le rapport de force, par nature biaisé, de la relation contractuelle de travail avec l'employeur.

Le droit de grève est un droit individuel, mais dont l'exercice doit se faire dans le cadre d'un mouvement collectif à l'appui de revendications professionnelles. En application de l'article L. 1132-2 du code du travail, « *aucun salarié ne peut être sanctionné, licencié ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire [...] en raison de [son] exercice normal* ». De même, l'article L. 2511-1 du même code précise que « *l'exercice du droit de grève ne peut justifier la rupture du contrat de travail, sauf faute lourde imputable au salarié* ».

Le Conseil constitutionnel a explicitement reconnu, dans son considérant de principe énoncé notamment dans sa décision n° 79-105 du 25 juillet 1979, que les constituants de 1946 « *ont entendu marquer que le droit de grève est un principe de valeur constitutionnelle* » et qu'il contribue à

¹ Notamment depuis la décision fondatrice du Conseil constitutionnel n° 71-44 DC du 16 juillet 1971, *Liberté d'association*.

la défense des intérêts professionnels. De ce fait, les limitations qui peuvent y être apportées doivent être strictement proportionnées, ne pas le priver de ses effets et donc, dans le cas d'espèce examiné dans cette décision, ne peuvent pas prévoir le maintien d'un service normal en cas de grève dans le service public de la radio et de la télévision.

Quant au Conseil d'Etat, il a jugé¹ que le droit de grève constitue une liberté fondamentale invocable dans le cadre du référé-liberté prévu à l'article L. 521-2 du code de justice administrative et selon lequel le juge des référés peut « *ordonner toutes mesures nécessaires à la sauvegarde d'une liberté fondamentale* » si celle-ci fait l'objet, de la part d'une personne publique, d'une atteinte « *grave et manifestement illégale* ».

Dans sa conception française, le droit de grève revêt donc une importance particulière et un caractère symbolique qui en fait un des éléments centraux de notre démocratie sociale. Il n'apparaît donc pas souhaitable d'en contraindre l'exercice, et ce d'autant plus que la marge de manœuvre du législateur en la matière est strictement encadrée.

B. DES RESTRICTIONS LIMITÉES À DES CIRCONSTANCES PRÉCISES

En effet, seul le législateur peut apporter au droit de grève les limitations nécessaires à la sauvegarde de l'intérêt général. Des aménagements sont justifiés par le besoin d'assurer sa conciliation avec d'autres principes constitutionnels.

Ainsi que le Conseil constitutionnel l'a une nouvelle fois énoncé au dixième considérant de sa décision² sur la loi du 21 août 2007, « *la reconnaissance du droit de grève ne saurait avoir pour effet de faire obstacle au pouvoir du législateur d'apporter à ce droit les limitations nécessaires en vue d'assurer la continuité du service public qui, tout comme le droit de grève, a le caractère d'un principe de valeur constitutionnelle* ». La présente proposition de loi **ne se situe pas dans un tel cas de figure**, le transport aérien étant un secteur libéralisé, concurrentiel et qui n'est soumis qu'à de très rares obligations de service public.

C'est aussi au nom de ce principe que l'article L. 2512-2 dispose que l'exercice du droit de grève des fonctionnaires et des salariés d'entreprises privées chargées de la gestion d'un service public est soumis au dépôt d'un préavis de cinq jours durant lequel « *les parties intéressées sont tenues de négocier* ». Cette règle ne s'applique, dans le champ du présent texte, qu'aux agents de sûreté aéroportuaire, sans toutefois avoir permis d'éviter le conflit si médiatisé de l'hiver 2011.

¹ CE, 9 décembre 2003, Mme Aguillon, n° 262186.

² Conseil constitutionnel, décision n° 2007-556 DC du 16 août 2007.

Le législateur a également habilité le préfet, en vertu de ses pouvoirs de police administrative, à réquisitionner en cas d'urgence des salariés grévistes si le bon ordre, la salubrité, la tranquillité ou la sécurité publiques sont menacés et si les moyens dont il dispose sont insuffisants pour faire face à cette menace (art. L. 2215-1 du code général des collectivités territoriales). Le recours à ces dispositions semble toutefois peu vraisemblable dans le cas du transport aérien. Si le Conseil d'Etat¹ a pu accepter que des réquisitions aient lieu « *lorsque les perturbations résultant de la grève créent une menace pour l'ordre public* », le cas d'espèce était celui des employés d'une raffinerie vitale à l'approvisionnement de la région parisienne.

Justifier, comme le fait l'auteur de la proposition de loi, les limitations que le texte impose au droit de grève par la conciliation avec la sauvegarde de l'ordre public n'apparaît pas juridiquement fondé dans le cas du transport aérien de passagers. Les perturbations du trafic, qui peuvent effectivement être la cause de situations d'engorgement des terminaux aéroportuaires et de désordres résultant des tensions suscitées par de telles circonstances, sont très majoritairement liées à des événements climatiques : intempéries, vague de froid ou encore retombées de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll au printemps 2010. Et lorsque c'est un conflit social qui a des conséquences sur le trafic aérien, ce n'est pas en pénalisant les salariés dans leur exercice du droit de grève qu'il sera réglé plus rapidement mais plutôt en insistant sur la nécessité d'un dialogue entre les parties, non pas contraint par la loi mais librement accepté par tous dans le cadre de relations sociales apaisées, ce qui n'est malheureusement pas encore le cas à l'heure actuelle.

¹ CE juge des référés, 27 octobre 2010, Fédération nationale des industries chimiques CGT, n° 343966.

II. L'IMPOSSIBLE TRANSPOSITION AU TRANSPORT AÉRIEN DE LA LOI DU 21 AOÛT 2007 RELATIVE AU TRANSPORT TERRESTRE

Reprenant parfois mot pour mot la loi du 21 août 2007, le présent texte tente de plaquer sur le secteur du transport aérien de passagers des dispositions prévues pour celui du transport terrestre de voyageurs. S'ils peuvent, au premier abord, sembler proches, ils diffèrent en fait assez largement dans leur organisation et leur fonctionnement, ce qui rend la présente proposition de loi inadaptée. D'autres réformes mériteraient d'être entreprises pour y pacifier le dialogue social, ce qui pourrait valablement faire l'objet d'un projet de loi précédé d'une concertation des acteurs concernés et des évaluations préalables nécessaires. Cela n'a malheureusement pas été le cas de ce texte.

A. UNE ERREUR DE DIAGNOSTIC : LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT AÉRIEN

1. Une organisation bien différente de celle du transport terrestre

Contrairement au transport terrestre de voyageurs, qui est une mission de service public opérée soit directement par des personnes publiques, soit par des personnes privées délégataires, **le transport aérien est un secteur qui est, depuis le milieu des années 1990, complètement libéralisé.** En application du règlement européen 2408/92/CEE du 23 juillet 1992, l'exploitation des liaisons aériennes se fait dans un cadre concurrentiel à l'exception des obligations de service public qu'un Etat peut imposer, de manière limitée, à certaines lignes desservant des régions périphériques ou présentant un caractère indispensable au développement économique du territoire en question. Cela s'applique notamment, en France, aux vols à destination des départements et collectivités d'outre-mer ainsi qu'à la Corse. Hormis ces destinations, les transporteurs aériens ne sont astreints à aucune contrainte de service public.

De plus, contrairement aux transports terrestres, dont les acteurs sont de grands opérateurs intégrés, le transport aérien est organisé comme une chaîne d'entreprises indépendantes les unes des autres, qui exercent chacune un métier spécifique et qui sont toutes nécessaires au succès d'un vol. Les agents de sûreté qui contrôlent les passagers dans les aéroports, les salariés des entreprises d'assistance en escale qui assurent l'entretien et le ravitaillement des avions ou encore la manutention des bagages ainsi que les pilotes et les personnels navigants commerciaux employés par les compagnies aériennes sont tous indispensables au bon fonctionnement de cette activité économique. Ils sont néanmoins tous régis par des statuts et des accords collectifs différents. Le dialogue social est inégalement développé selon les branches et

les secteurs d'activité. Si, chez Air France, un dispositif d'alarme sociale existe et voit l'exercice du droit de grève par les organisations signataires précédé d'une négociation, ce n'est pas le cas dans les autres entreprises.

Un tel constat conduit à s'interroger sur la pertinence des dispositions de la présente proposition de loi au regard des spécificités du secteur dans lequel elle est supposée s'appliquer. Les nombreuses relations de sous-traitance qui existent sur les plates-formes aéroportuaires, la précarité de certains des salariés concernés ainsi que la concurrence exacerbée à laquelle se livrent les compagnies aériennes rendent toute comparaison avec le contexte dans lequel s'applique la loi d'août 2007 inopérante. En l'absence d'aspects communs, il serait vain de vouloir simplement recopier ce texte pour en étendre l'application au transport aérien de passagers. Comme l'a dit Christian Blanc, député des Yvelines et ancien président de la RATP et d'Air France, au rapporteur de la proposition de loi lors de son examen en séance publique par l'Assemblée nationale, « *ce texte ne règle en rien les problèmes qui peuvent se poser et que vous voulez combattre* »¹.

2. Des évolutions souhaitables pour réconcilier salariés et passagers

Porter un regard critique sur le texte proposé ne signifie pas être partisan de l'immobilisme en matière de dialogue social et de conditions de travail dans le secteur du transport aérien. Il appartient au contraire aux partenaires sociaux d'agir pour apaiser les tensions qui peuvent exister dans certaines professions et établir un cadre de négociation juste et équilibré. Il n'est pas nécessaire d'opérer une réforme radicale de ce secteur : ce sont par des actions de bon sens qu'une grande partie de la conflictualité souvent attribuée aux salariés de ce secteur pourra être résorbée.

Comme le montre le rapport d'information² des députés Daniel Goldberg et Didier Gonzales sur la sûreté aéroportuaire de décembre 2011, c'est avant tout d'un manque de reconnaissance dont souffrent les agents de sûreté. Ils recommandent la meilleure intégration de ces derniers dans le milieu aéroportuaire et des mesures dont on peut légitimement s'étonner qu'ils n'en bénéficient pas déjà : accès à des « *locaux décents* », aux restaurants d'entreprise, amélioration de l'ergonomie des postes de travail. Les deux rapporteurs recommandent aussi de « *rechercher une amélioration des relations des sociétés avec les donneurs d'ordre, en allongeant la durée des contrats de sous-traitance, en évitant la logique du moins disant* ». Ils insistent également sur l'une des causes de la précarité des salariés : le renouvellement régulier des délégations et le changement de leur titulaire, qui ne s'accompagne pas forcément de la reprise des salariés du précédent

¹ Deuxième séance du 24 janvier 2012, compte-rendu intégral publié au Journal Officiel, p. 359.

² Sûreté aéroportuaire : le défi de l'adaptation aux risques, Daniel Goldberg et Didier Gonzales, rapport d'information n° 4068, commission du développement durable de l'Assemblée nationale, décembre 2011.

délégataire. Ils invitent donc le Gouvernement à « *engager une négociation avec les entreprises et les représentants des personnels sur la question de la reprise à 100 % des agents, lors de la perte d'un marché* ».

Aucune de ces propositions ne nécessite l'intervention du législateur. C'est aux employeurs de comprendre qu'il est dans leur intérêt que leurs salariés, agents de sûreté ou prestataires d'autres services d'assistance en escale, soient mieux reconnus dans leur travail. Cette démarche améliorera grandement le climat social. Il faut cesser d'opposer ces personnels, qui ont recours au droit de grève pour défendre leurs revendications légitimes, et les voyageurs, qui peuvent avoir à en subir les conséquences. Les pilotes de ligne ne représentent qu'une minorité des salariés du transport aérien : il ne faut pas oublier tous ceux dont l'action est invisible ou parfois mal comprise du passager mais sans qui les avions ne décolleraient pas et dont le statut précaire ne leur permet pas de faire valoir efficacement leurs intérêts par un moyen autre que par la grève.

B. UNE ERREUR DE STRATÉGIE : UN TEXTE TROP MARQUÉ PAR LE CALENDRIER POLITIQUE

1. Un texte déséquilibré

Enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 novembre 2011, la proposition de loi d'Eric Diard a vu son calendrier d'examen s'accélérer en réaction au mouvement social du mois de décembre 2011 déclenché par les agents de sûreté. Malgré le préavis déposé par ceux-ci, des négociations ne purent aboutir avant le déclenchement de la grève. Devant la couverture médiatique qui a accompagné ces événements, le Gouvernement a souhaité marquer sa réactivité en y apportant son plus ferme soutien.

Cette prise de position, dans la lignée de la politique menée depuis 2007, est la marque d'un parti pris en faveur des entreprises qui interviennent dans le secteur du transport aérien de passagers plutôt que des salariés et des passagers. En effet, si ce texte est présenté avant tout par ses promoteurs comme visant à améliorer l'information des passagers, son examen révèle un déséquilibre qui rend les dispositions qui s'y rapportent bien plus faibles que celles qui viennent encadrer le droit de grève des salariés.

Ainsi, l'obligation faite aux entreprises d'informer les passagers **ne s'appliquera qu'en cas de grève**, alors que dans le transport terrestre elle porte sur toutes les perturbations, quelle qu'en soit la cause. De plus, **aucune sanction** n'est prévue en cas de manquement d'une entreprise de transport aérien à cette règle.

A l'inverse, tout salarié qui fera grève sans en avoir informé son employeur quarante-huit heures à l'avance ou qui, revenant sur sa déclaration d'intention ou décidant de reprendre le travail après une grève, n'aura pas

averti celui-ci vingt-quatre heures à l'avance sera passible d'une sanction disciplinaire.

L'article 2 de la proposition de loi, qui contient ces deux mesures, illustre donc bien l'orientation résolument offensive du texte, passant outre la négociation avec les partenaires sociaux pour, au final, offrir une fragile garantie aux passagers en échange d'une limitation des droits des salariés.

2. Une procédure inadaptée pour un texte social de cette ampleur

Les défauts de ce texte sont également liés aux circonstances de son examen et de son vote par l'Assemblée nationale. Une proposition de loi est, bien trop souvent, le moyen pour le Gouvernement de faire adopter par le Parlement des mesures sans se soumettre aux obligations qui sont les siennes lorsqu'il dépose un projet de loi.

S'il n'est ici aucunement question de mettre en cause la sincérité et la qualité des travaux du rapporteur de l'Assemblée nationale, on ne peut que regretter la précipitation avec laquelle ce texte, pour lequel la procédure accélérée a été engagée par le Gouvernement, est examiné par le Parlement. La session parlementaire devant s'achever dans moins d'un mois, la commission mixte paritaire serait en principe appelée à se réunir sur ce texte à peine deux mois après son dépôt par son auteur. L'article 42 de la Constitution dispose pourtant, en son troisième alinéa que « *la discussion en séance, en première lecture, d'un projet ou d'une proposition de loi ne peut intervenir, devant la première assemblée saisie, qu'à l'expiration d'un délai de six semaines après son dépôt. Elle ne peut intervenir, devant la seconde assemblée saisie, qu'à l'expiration d'un délai de quatre semaines à compter de sa transmission* ». L'urgence était-elle telle qu'il ait fallu faire fi de ces délais, fixés par le pouvoir constituant pour permettre au Parlement de mener un travail de réflexion dans de bonnes conditions, en ayant recours à la procédure accélérée ? Celle-ci devient la norme, ce qui ne peut que nuire à la qualité du travail parlementaire et conduit, au final, à le déconsidérer.

De plus, bien que ce texte concerne en premier lieu, quoi qu'en dise son objet, le droit de grève, **il n'y a pas eu de concertation formelle des partenaires sociaux**. Même si certains pourront, peut-être à juste titre, argumenter que ses dispositions n'entrent pas dans le champ de l'article L. 1 du code du travail car elles relèvent de la négociation de branche et non de la négociation interprofessionnelle, il n'en reste pas moins que l'esprit de la loi Larcher du 31 janvier 2007 relative au dialogue social s'en trouve ainsi bafoué. Il est regrettable que l'Assemblée nationale n'ait pas mis en œuvre son protocole de consultation préalable des partenaires sociaux et que la commission des affaires sociales ne se soit pas saisie du texte pour avis.

Les procédures liées à l'élaboration d'un projet de loi n'ont pas, par définition, été respectées. L'avis du Conseil d'Etat aurait pourtant été précieux, car cette proposition de loi soulève de sérieuses questions de

constitutionnalité. L'absence d'étude d'impact prive le Parlement d'une information plus précise sur le secteur du transport aérien et les conséquences mesurables de ce nouveau droit à l'information des passagers. Il n'est d'ailleurs pas certain qu'un bilan coût-avantage du texte, au regard du coût social qu'il va engendrer, lui ait été favorable.

Cette proposition de loi apporte de mauvaises réponses à des questions pertinentes sur le dialogue social dans le secteur du transport aérien. Elle est symptomatique du malaise éprouvé par certaines forces politiques à l'égard de la négociation collective : la loi ne peut pourtant pas tout résoudre, et en l'espèce elle ne résoudra rien. Elle ne fera qu'aggraver une situation sociale qui est déjà tendue dans de nombreuses entreprises de l'assistance en escale. C'est uniquement par la négociation en amont et la reconnaissance accrue des métiers qui y sont exercés que les conflits disparaîtront.

*

* *

Réunie le mercredi 8 février 2012, sous la présidence d'Annie David, présidente, la commission a décidé de ne pas adopter de texte pour cette proposition de loi, afin qu'elle soit débattue, en séance publique, dans la rédaction initiale voulue par ses auteurs, conformément à l'accord politique passé entre les présidents de groupes pour ce qui concerne l'examen des textes inscrits à l'ordre du jour du Sénat sur proposition d'un groupe d'opposition ou minoritaire.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}
(supprimé)

Champ d'application de la loi

Objet : Cet article, supprimé par l'Assemblée nationale en commission dans le cadre de la réécriture du texte, fixait le champ d'application des dispositions de la proposition de loi aux activités directement liées au transport aérien de passagers.

I - Le dispositif de la proposition de loi

Le secteur du transport aérien de passagers ne repose pas uniquement sur les compagnies aériennes. Celles-ci ne sont qu'un maillon d'une longue chaîne faisant intervenir des dizaines d'acteurs et de métiers différents qui contribuent tous à la sécurité et à la bonne réalisation des vols. Il n'y a pas d'acteur intégré, contrairement à ce qui existe dans le secteur du transport terrestre de voyageurs. A l'inverse, des entreprises de tailles variées sont spécialisées dans des tâches aussi diverses que la sûreté aéroportuaire, la maintenance des aéronefs, la manutention ou l'assistance aux voyageurs. C'est pourquoi l'auteur de la proposition de loi a défini son champ d'application de telle sorte qu'il prenne en compte cette réalité. Par le présent article, il était prévu qu'elle s'applique aux « *entreprises, établissements ou parties d'établissement qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers* ».

Toutefois, lors de son examen par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, le texte a fait l'objet d'un important travail de réécriture visant à assurer sa codification dans le code des transports. En conséquence, pour des raisons de légistique, l'article 1^{er} a été supprimé et ses dispositions insérées dans l'article 2 sans aucune modification de fond, ce qui n'a pas été remis en cause en séance publique.

II - La position de la commission

Votre commission estime qu'il faut **confirmer la suppression** de cet article, qui est purement formelle.

Article 2 A
(*ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010,*
ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011)
Ratification d'ordonnances

Objet : Cet article, inséré en séance publique par l'Assemblée nationale, vise à ratifier deux ordonnances relatives au code des transports.

I - Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Inséré par un amendement du député Yanick Paternotte, cet article ratifie les ordonnances n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 et n° 2011-204 du 24 février 2011 qui ont créé le code des transports.

L'article 92 de la loi de simplification du droit du 12 mai 2009¹ avait habilité le Gouvernement, pour une durée de dix-huit mois, portée ensuite à vingt-quatre mois², suivant sa publication, à procéder à droit constant à l'adoption de la partie législative du code des transports au moyen d'une ordonnance, selon le régime de l'article 38 de la Constitution.

Ce code nouveau rassemble désormais des dispositions jusque là éparses et qui, pour certaines, n'avaient été codifiées. Il régit tous les modes de transport : ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien dans un souci de meilleures lisibilité et accessibilité du droit existant. Il opère un travail de rationalisation du droit applicable à ces secteurs d'activité.

Les ordonnances du 28 octobre 2010 et du 24 février 2011, laquelle complète et corrige les malfaçons de la précédente, ont chacune fait l'objet d'un projet de loi de ratification déposé à l'Assemblée nationale³ en application de l'alinéa 2 de l'article 38 de la Constitution afin d'empêcher qu'elles ne deviennent caduques. Ceux-ci n'ont pas encore été examinés par le Parlement.

Cet article remédie à cette situation afin que la ratification expresse de ces deux textes soit réalisée.

¹ Loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures.

² Par l'article 28 de la loi n° 2010-1488 du 7 décembre 2010 portant nouvelle organisation du marché de l'électricité.

³ Projet de loi n° 3107 enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 janvier 2011 et projet de loi n° 3391 enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 4 mai 2011.

II - La position de la commission

La révision constitutionnelle du 23 juillet 2008 a modifié le régime juridique des ordonnances défini à l'article 38 de la Constitution en prévoyant que leur ratification ne peut avoir lieu que de manière expresse, contrairement à la pratique antérieure de la ratification implicite, à travers une référence aux dispositions de l'ordonnance dans une loi postérieure. Le régime juridique hybride des ordonnances non ratifiées peut être source d'insécurité juridique. Il est donc dans l'intérêt de la stabilité et de la qualité du droit de voir ces deux ordonnances gagner une pleine valeur législative.

La méthode choisie n'est toutefois pas la bonne. La présente proposition de loi avait pour objet original l'organisation du service et l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien, et non le droit des transports dans sa globalité. L'ajout, par voie d'amendement en séance publique, de cet article 2 A a détourné ce texte de sa préoccupation principale et a contribué à en faire le réceptacle de diverses mesures accessoires d'adaptation du droit des transports que le Parlement n'a pas pu correctement examiner. Il aurait plutôt été souhaitable qu'un véritable débat puisse avoir lieu, au sein de la commission compétente, sur les conséquences de l'adoption de la partie législative de ce nouveau code des transports et les éventuelles avancées, pour les juristes comme pour les professionnels, que celle-ci a représentées.

Pour ces motifs, la commission n'est pas favorable à l'adoption de cet article.

Article 2

(art. L. 1114-1, L. 1114-2, L. 1114-3, L. 1114-4, L. 1114-4-1, L. 1114-4-2 et L. 1114-5 (nouveaux) du code des transports)

**Prévention des conflits et information des voyageurs
dans le secteur du transport aérien de passagers**

Objet : Cet article, qui constitue, à la suite de sa réécriture par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, le cœur de la proposition de loi, comporte deux points essentiels. Il invite à la conclusion d'accords-cadres de prévention des conflits dans les entreprises du secteur du transport aérien de passagers et impose aux salariés qui contribuent directement à la réalisation des vols de signaler leur intention de faire grève à leur employeur quarante-huit heures à l'avance, sous peine d'une sanction disciplinaire. Il réaffirme le droit des passagers à disposer d'une information fiable en cas de grève au moins vingt-quatre heures avant le déclenchement de celle-ci.

I - Le dispositif initial de la proposition de loi

• L'accord-cadre de prévention des conflits

Dans sa rédaction initiale, cet article 2 portait exclusivement sur la négociation, entre l'employeur et les organisations syndicales représentatives, dans les entreprises du champ du transport aérien, d'un accord-cadre établissant une procédure de prévention des conflits et favorisant le développement du dialogue social. Inspiré du dispositif créé par l'article 2 de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs¹, son **paragraphe I** disposait que la signature d'un tel accord conditionne ensuite l'exercice du droit de grève à une négociation préalable. Son **paragraphe II** reprenait à l'identique le texte de 2007 et concernait le contenu de l'accord-cadre, les points qu'il doit obligatoirement aborder, les délais de négociation à respecter ainsi que les modalités d'information des salariés sur les motifs du conflit et l'éventuel désaccord entre l'employeur et les syndicats.

On notera toutefois une différence majeure avec la loi de 2007 : la négociation d'un tel accord reste ici facultative, elle ne peut être imposée par le législateur à des acteurs privés qui ne sont chargés d'aucune mission de service public sous peine de violer des principes constitutionnels.

¹ Aujourd'hui codifié aux articles L. 1324-2 et L. 1324-5 du code des transports.

• L'encadrement du droit de grève et l'information des voyageurs

La commission du développement durable de l'Assemblée nationale a, sur proposition de son rapporteur, modifié l'ordonnancement de la proposition de loi afin de l'insérer dans le code des transports. En conséquence, les articles 1 à 4, c'est-à-dire l'intégralité du texte d'origine, ont été fusionnés dans l'article 2.

Celui-ci crée donc désormais un chapitre IV au titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports, qui porte sur le droit au transport, afin d'y inscrire le droit à l'information des passagers du transport aérien. Le champ d'application de ces mesures est fixé, en tête de chapitre, au nouvel article L. 1114-1. Le dispositif d'incitation au dialogue social vient ensuite dans un nouvel article L. 1114-2.

Toujours sur le modèle de la loi du 21 août 2007, cet article crée un article L. 1114-3 au même code, reprenant l'article 3 du texte d'origine, prévoyant des modalités spécifiques d'exercice du droit de grève pour les salariés « *dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols* ». Le texte issu des travaux de la commission du développement durable impose à ceux-ci d'informer leur employeur de leur intention de faire grève quarante-huit heures avant le début de chaque journée de grève. Les catégories de personnel concernées y sont énumérées : ce sont principalement les personnels navigants et ceux dont les fonctions concernent l'assistance en escale, la maintenance aéronautique et la sûreté aéroportuaire.

Le recueil de ces renseignements par l'employeur a pour seul objet d'adapter l'organisation du service en cas de grève afin d'assurer une meilleure information des passagers. Ils ne peuvent avoir un autre usage et sont donc couverts par le secret professionnel. Contrevenir à cette règle expose aux sanctions prévues à l'article 226-13 du code pénal, soit un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende.

En conséquence de l'obligation qui est faite à certains salariés d'informer l'employeur au préalable de leur volonté de faire grève, tout manquement à cette règle serait passible d'une sanction disciplinaire (nouvel article L. 1114-4 du code des transports), comme c'est déjà le cas dans le transport terrestre (article L. 1324-8 du même code).

Cet article 2 se termine enfin par des dispositions relatives à l'information des passagers, précédemment positionnées à l'article 4 du texte. Reprenant une fois encore un mécanisme de la loi du 21 août 2007, figurant aujourd'hui à l'article L. 1222-8 du code des transports, il crée un nouvel article L. 1114-5 au même code imposant aux entreprises de transport aérien de fournir une information « *gratuite, précise et fiable* » sur l'activité assurée en cas de grève, et ce alors que dans le transport terrestre de voyageurs cette obligation s'applique à tous les cas de perturbation du trafic. L'entreprise doit avoir informé ses passagers au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.

II - Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a complété cet article et a apporté des précisions à certaines de ses dispositions lors de son examen en séance publique.

- Le **champ d'application** du texte était à l'origine défini par référence à une annexe technique du code de l'aviation civile qui, dans une longue énumération, dresse la liste de tous les services d'assistance en escale, c'est-à-dire les « *services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial* », selon la définition qui en est donné par l'article R. 216 de ce code. Toutefois, certaines des activités qui y sont mentionnées ne concernent pas le transport de passagers et n'entrent pas dans le champ de la présente proposition de loi. Adoptant un amendement du rapporteur, l'Assemblée nationale a donc remplacé cette référence trop large par une liste plus précise de métiers et de prestations concourant directement à l'activité de transport aérien de passagers.

- Des modifications importantes ont également été apportées aux règles encadrant le **droit de grève**. Le délai de notification de la déclaration d'intention a été modifié pour s'appliquer, de manière unique, quarante-huit heures avant de participer à la grève et non plus quarante-huit heures avant le début de chaque journée de grève. Ce mécanisme est désormais identique à celui qui s'applique dans le transport terrestre de voyageurs, sa mise en œuvre s'en trouve simplifiée et le droit de chaque salarié à faire grève est mieux respecté.

- Afin de mettre un terme, selon les auteurs de l'amendement à l'origine de cette mesure, à des dérives observées dans le secteur du transport terrestre de voyageurs, il est désormais imposé aux salariés ayant signalé leur intention de faire grève ou étant en grève d'informer l'employeur, **au plus tard vingt-quatre heures à l'avance**, qu'ils ne souhaitent pas y participer ou qu'ils souhaitent reprendre le travail, et ce afin qu'ils puissent être réaffectés. La sanction disciplinaire déjà prévue est étendue aux manquements à cette obligation.

- Enfin, cet article a été complété par un amendement reprenant à l'identique la procédure créée par la loi du 21 août 2007 qui permet la désignation, dès le début de la grève, d'un **médiateur** par les parties et l'organisation, lorsque le conflit a duré plus de huit jours, d'un **référendum consultatif** des salariés sur la poursuite de la grève. Pour respecter le droit de grève constitutionnellement reconnu à chaque salarié, il est explicitement mentionné que le résultat du vote n'a pas de conséquence sur l'exercice de ce droit.

III - La position de la commission

Très largement inspiré de la loi du 21 août 2007, le présent article rassemble en son sein l'essentiel de la proposition de loi. Ses intentions, renforcer l'information des passagers et favoriser le dialogue social dans les entreprises de transport aérien, sont louables. Néanmoins, le déséquilibre entre ces deux composantes, les moyens utilisés et les contraintes qui sont imposées aux salariés le rendent difficilement acceptable.

Le fait est qu'il n'est **pas possible de transposer toutes les dispositions de la loi de 2007 à un secteur libéralisé, hautement concurrentiel et où la plupart des acteurs sont privés**. Selon la jurisprudence du Conseil constitutionnel, les limitations au droit de grève ne sont acceptables que si elles sont justifiées par la nécessaire conciliation avec d'autres principes de valeur constitutionnelle. En l'absence d'obligations de service public, le législateur ne peut aller aussi loin dans le domaine du transport aérien de passagers qu'il l'a fait dans celui du transport terrestre. L'auteur de cette proposition de loi l'a bien compris, mais la conséquence en est un texte dont la portée concrète en faveur des passagers est difficile à mesurer.

L'atteinte au droit de grève que constitue l'obligation imposée aux salariés de faire connaître leur intention de faire grève quarante-huit heures à l'avance n'est pas de nature à faciliter le dialogue social mais plutôt à faire pencher le rapport de force, en cas de conflit social, du côté de l'employeur de manière décisive.

Il faut par ailleurs noter que l'article L. 2512-2 du code du travail soumet déjà le droit de grève des personnels chargés de la gestion d'un service public au dépôt d'un préavis de cinq jours francs avant le déclenchement de la grève. Cette disposition s'applique notamment aux personnels de sûreté aéroportuaire mais n'a pourtant pas permis à des négociations fructueuses d'aboutir avant le conflit si médiatisé du mois de décembre 2011.

Il est également facile d'imaginer, comme cela a plusieurs fois été confié à votre rapporteur, que le délai de quarante-huit heures entre la déclaration d'intention des salariés et le début de la grève puisse être utilisé par les employeurs, surtout dans des entreprises de taille moyenne ou des sous-traitants où le climat du dialogue social n'est pas apaisé, pour faire pression sur les salariés en question afin qu'ils changent d'avis.

Certaines dispositions semblent enfin difficilement applicables aux spécificités de fonctionnement du secteur aérien et pourraient même conduire à des situations absurdes. La règle obligeant les salariés en grève à informer leur employeur vingt-quatre heures à l'avance de leur volonté de reprendre leur service ne tient pas compte de la réalité du déroulement d'un mouvement de grève, où un conflit peut cesser immédiatement après la conclusion d'un accord entre les syndicats et l'employeur. Est-ce à dire que le salarié serait forcé de faire grève vingt-quatre heures de plus ?

De même, l'application de cette règle aux salariés ayant simplement déclaré leur intention de faire grève ne permettra pas, contrairement à ce qui pourrait être le cas dans le transport terrestre, de rétablir le service au niveau initialement prévu. La multiplicité des acteurs concourant à la réalisation des vols rend impossible la mise en place des vols qui auraient éventuellement pu être assurés grâce aux salariés ayant changé d'avis. Il n'est matériellement pas possible aux entreprises de la chaîne du transport aérien, et en particulier aux compagnies aériennes, de réaffecter les salariés dans un délai si court pour suppléer les grévistes. A ce moment, la compagnie a déjà déterminé quels sont les vols maintenus ou annulés. Qui plus est, il ne serait pas possible d'informer les passagers à temps alors qu'une information fiable et précise doit déjà leur parvenir justement vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.

Pour ces motifs, la commission n'est pas favorable à l'adoption de cet article.

Article 2 bis

(art. L. 113-3 du code de la consommation)

Mise en œuvre des règles européennes sur l'information des passagers en matière de tarifs aériens

Objet : Cet article, inséré en séance publique par l'Assemblée nationale, a pour objectif d'assurer la bonne application de certaines dispositions d'un règlement européen de 2008 sur le transport aérien.

I - Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 a procédé à l'adaptation et à la consolidation en un texte unique de la réglementation en matière d'exploitation de services aériens dans l'Union européenne. Il définit les conditions de délivrance des licences d'exploitation, les principes généraux applicables aux liaisons intracommunautaires ainsi qu'aux obligations de service public et l'information des passagers par les compagnies aériennes sur les tarifs que celles-ci pratiquent.

L'article L. 113-3 du code de la consommation impose à tout vendeur de produit ou prestataire de services d'informer le consommateur sur « *les prix, les limitations éventuelles de la responsabilité contractuelle et les conditions particulières de la vente* ».

Cet article semble avoir pour but d'étendre explicitement cette obligation aux activités de transport aérien de passagers régies par le règlement européen de 2008. Toutefois, dans sa rédaction actuelle, il ne s'insère pas correctement dans le code visé.

II - La position de la commission

La genèse de cet article remonte à un amendement n° 385 déposé par le député Yanick Paternotte sur le projet de loi renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs au mois de septembre 2011. Complétant l'article 10 de ce texte qui soumet les manquements à l'article L. 113-1 du code de la consommation à une amende administrative, il proposait d'étendre cette sanction aux manquements à plusieurs règlements européens relatifs aux transports, dont celui du 24 septembre 2008. Adopté en première lecture par les deux chambres, ce projet de loi est actuellement en attente d'une nouvelle lecture par l'Assemblée nationale. L'alinéa en question avait toutefois été supprimé, lors de l'examen du texte par la commission de l'économie du Sénat, sur proposition de Nicole Bonnefoy, rapporteure pour avis de la commission des lois, au motif qu'étaient indistinctement visées l'ensemble des dispositions de ces règlements, sans lien avec l'obligation d'information sanctionnée.

Votre rapporteur ne peut que partager cette analyse et constater que cet article 2 *bis*, adopté dans la confusion par l'Assemblée nationale après avoir été réservé lors des débats pour être modifié, mériterait à tout le moins d'être corrigé pour correspondre au souhait de son auteur tel qu'il peut être déduit de l'exposé, incomplet, de ses motifs. Destiné dans sa version d'origine à sanctionner d'une amende qui, tant que le projet de loi sur la protection des consommateurs n'aura pas été adopté, n'existe pas encore, des manquements à plusieurs règlements européens, cet article vise désormais à faire appliquer les règles existantes en matière d'information sur les prix et les conditions de vente aux activités de transport aérien relevant du règlement de septembre 2008. Il faut dans ce cas viser non pas l'ensemble de ce règlement, qui comporte de nombreuses obligations techniques qui sont, en France, du ressort de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), mais uniquement son article 23 qui porte sur l'information et la non-discrimination des passagers en matière de tarifs.

Pour ces motifs, la commission n'est pas favorable à l'adoption de cet article.

Article 2 ter

(art. L. 141-1 du code de la consommation)

**Habilitation des agents de la DGCCRF à contrôler les manquements
à un règlement sur l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne**

Objet : Cet article, inséré en séance publique par l'Assemblée nationale, vise à autoriser les agents de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) à contrôler le respect du règlement européen du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans l'Union européenne.

I - Le texte adopté par l'Assemblée nationale

L'article L. 141-1 du code de la consommation définit l'étendue des infractions et manquements soumises au contrôle des agents de la DGCCRF. Cet article le complète en chargeant ces personnels de veiller au respect du règlement européen du 24 septembre 2008 sur le transport aérien.

II - La position de la commission

Adopté dans les mêmes circonstances que l'article précédent, le présent article appelle les mêmes réserves de la part de votre rapporteur. L'habilitation donnée aux agents de la DGCCRF est bien trop large par rapport à leur champ de compétences habituel. Tel qu'il est actuellement rédigé, cet article y fait entrer l'intégralité du règlement de 2008 alors que la plupart de ses dispositions, en particulier la délivrance des licences d'exploitation, relèvent de la DGAC. Une fois de plus, il faudrait viser uniquement l'article 23 du règlement sur les conditions de transparence des tarifs pratiqués par les transporteurs aériens.

Pour ces motifs, la commission n'est pas favorable à l'adoption de cet article.

Article 2 quater

(art. L. 1324-7 et L. 1324-8 du code des transports)

**Renforcement des obligations déclaratives pesant sur les salariés
en cas de grève dans les entreprises de transport terrestre de voyageurs**

Objet : Cet article, inséré en séance publique par l'Assemblée nationale, complète la loi du 21 août 2007 en imposant aux salariés ayant déclaré leur intention de faire grève d'informer leur employeur vingt-quatre heures à l'avance s'ils y renoncent et aux salariés en grève de respecter la même procédure avant de reprendre le travail, sous peine d'une sanction disciplinaire.

I - Le texte adopté par l'Assemblée nationale

La loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres de voyageurs a instauré l'obligation, pour les salariés des entreprises concernés dont la présence est indispensable à l'exécution des dessertes prioritaires définies dans un plan de transport adapté, de déclarer leur intention de faire grève à leur employeur quarante-huit heures avant de se mettre en grève. C'est ce dispositif qui est repris, pour le transport aérien de passagers, par l'article 2 de la présente proposition de loi.

Toutefois, plus de quatre ans après l'entrée en vigueur de la loi de 2007, des détournements de ces mécanismes ont été constatés afin d'accentuer la perturbation du trafic lors des mouvements sociaux. Les auteurs de l'amendement à l'origine de cet article mettent en avant le fait que certains syndicats incitent de nombreux salariés à soumettre, pour une date précise, une déclaration d'intention à leur employeur mais finalement à y renoncer à la dernière minute pour venir travailler. L'entreprise aura, dans l'intervalle, adapté son offre de service en fonction des déclarations d'intention reçues et ne pourra finalement pas l'augmenter à nouveau le jour même malgré la présence des salariés. Ceux-ci auront réussi à perturber le trafic tout en percevant leur salaire, n'étant pas grévistes. C'est notamment ce qui s'est produit lors d'un conflit qui a duré onze semaines entre novembre 2010 et janvier 2011 à la SNCF dans le département de la Loire et qui a pu légitimement exaspérer les usagers.

C'est pourquoi le présent article complète l'article L. 1324-7 du code des transports, qui porte sur la déclaration individuelle d'intention, et crée un mécanisme visant, selon ses promoteurs, à empêcher de tels abus : tout salarié ayant déclaré son intention de faire grève devrait prévenir son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève s'il décide de ne pas y participer, et ce afin de pouvoir être réaffecté. Pour la même raison, tout salarié gréviste devrait informer son employeur au moins vingt-quatre heures à l'avance de son souhait de reprendre le travail. Le

non-respect de cette procédure exposerait le salarié à la même sanction disciplinaire qu'en cas de grève n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration préalable.

II - La position de la commission

La colère des usagers face au comportement, très largement minoritaire, de certaines organisations syndicales dans le cas d'un conflit social local est compréhensible. Il ne faut néanmoins pas céder à la passion ni à l'emportement et se trouver ainsi dans la surréaction.

La loi du 21 août 2007, aussi imparfaite soit-elle, fait aujourd'hui l'objet d'un large consensus au sein de la population française. Son objet est de favoriser le dialogue social dans les entreprises de transport terrestre de voyageurs. Il serait donc logique, si des failles apparaissent dans ses dispositions, de consulter les partenaires sociaux et d'élaborer avec eux les solutions adéquates.

De plus, les mesures proposées ici pourraient avoir un effet contraire à celui recherché initialement, au moins en ce qui concerne les salariés grévistes, et peu compatibles avec le déroulement réel d'un mouvement de grève. Imposer aux salariés grévistes de déclarer au moins vingt-quatre heures à l'avance leur volonté de reprendre le travail pourrait prolonger de manière artificielle un conflit d'une journée. Prenons l'exemple d'une grève à laquelle ont appelé plusieurs syndicats : si, au cours de négociations avec la direction, un de ces syndicats estime qu'il a obtenu satisfaction et appelle à reprendre immédiatement le travail, ses adhérents ou les salariés qui partagent son point de vue ne le pourront pas. Votre rapporteur demande donc des précisions sur ce point au Gouvernement et s'interroge sur la pertinence de cette disposition.

Dans ces conditions, votre commission ne peut donc que marquer son opposition à cet article.

*Article 3
(supprimé)*

**Obligation pour les salariés de déclarer leur intention
de participer à une grève**

Objet : Cet article, supprimé en commission dans le cadre de la réécriture du texte, instaurait une obligation faite aux salariés de déclarer leur intention de faire grève quarante-huit heures à l'avance.

I - Le dispositif initial de la proposition de loi

Sur le modèle de ce que la loi du 21 août 2007 a mis en place dans le secteur du transport terrestre de voyageurs, cet article créait, pour les salariés contribuant directement à la réalisation des vols, une obligation d'informer leur employeur de leur volonté de faire grève au plus tard quarante-huit heures avant la date prévue. Le non-respect de cette formalité s'accompagnait d'une sanction disciplinaire.

La commission du développement durable de l'Assemblée nationale ayant réécrit l'intégralité du texte, sur proposition de son rapporteur, afin de l'introduire dans le code des transports, ces dispositions ont été intégrées à l'article 2 et l'article 3 a été supprimé, ce qui n'a pas été remis en cause en séance publique.

II - La position de la commission

Votre commission estime qu'il faut **confirmer la suppression**, purement formelle, de cet article.

*Article 4
(supprimé)*

Droit des passagers à être informés sur le service assuré en cas de grève

Objet : Cet article, supprimé en commission dans le cadre de la réécriture du texte, renforçait le droit à l'information des passagers dans le transport aérien en cas de grève.

I - Le dispositif initial de la proposition de loi

Comme le prévoit l'article L. 1222-8 du code des transports pour le transport terrestre de voyageurs, cet article énonçait le principe du droit de tout passager à une information « *gratuite, précise et fiable* » en cas de perturbation du trafic liée à une grève. L'entreprise de transport aérien aurait

été responsable de cette mission afin que toute personne soit prévenue de la situation de son vol au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.

La commission du développement durable ayant modifié l'ordonnancement du texte afin de l'insérer dans le code des transports, les dispositions de cet article ont été introduites, sans changement, à l'article 2 de la présente proposition de loi.

En séance publique, l'Assemblée nationale n'est pas revenue sur la suppression du présent article.

II - La position de la commission

Votre commission estime qu'il faut **confirmer la suppression**, purement formelle, de cet article.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Réunie le **mercredi 8 février 2012**, sous la **présidence d'Annie David, présidente**, la commission examine le **rapport de Claude Jeannerot sur la proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports.**

Claude Jeannerot, rapporteur. - *Personne ne peut ignorer la couverture médiatique de cette proposition de loi, dont les usagers des avions ont eu l'occasion, ces derniers jours, d'expérimenter les conséquences... Déposée par le député Eric Diard, elle continue de susciter de vifs débats. La majorité gouvernementale poursuit ainsi l'entreprise commencée avec la loi du 21 août 2007 relative au dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres de voyageurs.*

Je ne partage pas tous les objectifs de cette proposition de loi. Evitons néanmoins la caricature. Contrairement à ce qui a pu être dit, elle n'instaure pas un service minimum dans le transport aérien, ni même un service garanti - il suffit de regarder l'intitulé du texte. Cela impliquerait la réquisition des salariés grévistes, ce qui ne semble pas envisageable dans un secteur aussi ouvert à la concurrence. Comme c'est le cas avec la loi de 2007, en cas de grève massivement suivie, aucun service ne pourra être assuré.

Ces observations ne rendent pas pour autant ce texte acceptable. Certains de nos collègues, en particulier Catherine Procaccia, œuvrent depuis plusieurs années déjà pour un projet similaire. Conscient des difficultés que rencontrent les voyageurs en cas de perturbation du trafic aérien consécutive à un conflit social, j'estime, et mes auditions l'ont confirmé, qu'il ne constitue pas une réponse adaptée.

La commission du développement durable de l'Assemblée nationale a entièrement réécrit ce texte pour l'insérer dans le code des transports. Ses articles 1^{er}, 3 et 4 ont été supprimés et leurs dispositions intégrées à l'article 2. Parallèlement, le passage en séance publique a ajouté quatre articles supplémentaires.

L'article 2 crée un nouveau chapitre du code des transports, regroupant toutes les dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien et à l'exercice du droit de grève. Largement inspirées de la loi de 2007 sur la continuité du service public dans le transport

terrestre, ces mesures visent spécifiquement les activités aéroportuaires concourant directement au transport aérien de passagers. Est ouverte la possibilité de négocier, au sein des entreprises du secteur, des accords-cadres organisant une procédure de prévention des conflits et renforçant le dialogue social. Ces mécanismes d'alerte sociale, qui existent déjà chez Air France, font intervenir la négociation avant le déclenchement de la grève. Différence majeure avec la loi de 2007, la négociation d'un tel accord restera facultative, en raison de l'absence de contraintes de service public.

Le cœur du dispositif, qui suscite le plus de critiques, impose aux salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols de déclarer à leur employeur, quarante-huit heures à l'avance, leur intention de faire grève. Comme en 2007, le but affiché est d'améliorer l'organisation du service et l'information des passagers.

En séance, l'Assemblée nationale a instauré un second délai : les salariés qui ont fait part de leur intention de faire grève ou qui sont en grève devront, sous peine de sanction disciplinaire, informer leur employeur vingt-quatre heures à l'avance soit de leur renoncement à faire grève, soit de leur volonté de reprendre le travail. Cette contrainte supplémentaire m'inspire les plus vives réserves. Les organisations syndicales sont unanimes à estimer qu'elle porte atteinte à la capacité de libre détermination des salariés. D'après les personnes que j'ai entendues, elle serait en outre inopérante car il n'est pas possible, en à peine vingt-quatre heures, de réaffecter des pilotes à de nouveaux vols ou des agents de maintenance à des tâches qui auraient été annulées préventivement. Qui plus est, ce mécanisme pourrait prolonger artificiellement une grève d'une journée : un salarié qui décide de cesser de faire grève un soir ne pourrait pas reprendre son service le lendemain matin. Il s'exposerait, comme celui qui aurait fait grève sans déposer de déclaration d'intention, à une sanction disciplinaire.

L'article 2 transpose aussi le dispositif de médiation de la loi d'août 2007, ainsi que le référendum consultatif des salariés sur la poursuite de la grève. Il organise enfin l'information des passagers. Ceux-ci seraient en droit d'obtenir de leur compagnie aérienne une information « gratuite, précise et fiable », au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation du trafic liée à une grève. Je constate la faiblesse de ce dispositif par rapport à ce qui est imposé aux salariés. Ce droit à l'information ne s'appliquera qu'en cas de grève, alors que dans le transport terrestre il vaut pour toutes les perturbations. Le manquement à cette obligation par l'entreprise de transport n'est pas sanctionné.

L'article 2 A n'a qu'un lien très ténu avec l'objet de la proposition de loi : il concerne la ratification de deux ordonnances qui ont créé le code des transports.

Les articles 2 bis et 2 ter ont été ajoutés en séance à l'Assemblée nationale dans des conditions qui n'ont pas permis leur correcte expertise par nos collègues députés. Ils portent sur l'habilitation des agents de la direction

générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) à contrôler les manquements aux dispositions d'un règlement européen de 2008 sur le transport aérien. Ces mesures, qui figurèrent un temps dans le projet de loi relatif aux droits des consommateurs, nous reviennent sous une forme légèrement différente, mais non satisfaisante : elles ne s'insèrent pas correctement dans les articles du code de la consommation visés ; l'habilitation, trop large, dépasse le champ de compétences des agents de la DGCCRF ; il n'y a pas de lien avec l'organisation du service ou l'information des passagers en cas de perturbation du trafic. Je ne suis pas favorable à leur maintien dans le texte.

La dernière disposition de ce texte entend compléter la loi du 21 août 2007 sur le transport terrestre pour en corriger, nous dit-on, l'une des failles. Un récent mouvement de grève à la SNCF dans la Loire a montré que certains syndicats peuvent abuser de la déclaration d'intention, en incitant un grand nombre de salariés à la déposer puis à venir travailler normalement le jour dit. L'entreprise, qui a adapté son plan de transport en fonction de ces déclarations d'intention, ne peut plus renforcer son offre de service le jour même. Les salariés auront donc perturbé le trafic sans avoir été en grève. Comme à l'article 2, il est proposé de créer un délai minimum de « dédit » de vingt-quatre heures pour le salarié qui renonce à faire grève ou qui décide de reprendre le travail.

Je comprends la légitime exaspération des usagers affectés par ces tactiques, qui ne sont pas le fait des grandes organisations syndicales. Reconnaissons aussi qu'elles résultent d'une rupture du dialogue social qu'il appartient aux deux camps de surmonter. Je regrette qu'aucune concertation avec les partenaires sociaux n'ait précédé le vote de cet article. Le législateur ne doit pas céder à l'emportement ni surréagir. Comme indiqué précédemment, cette mesure peut aussi forcer un salarié gréviste à rester en grève vingt-quatre heures de plus.

Les nombreux parallèles avec la loi d'août 2007 sous-estiment les spécificités du transport aérien, qui n'est pas régi par un grand opérateur intégré mais pour lequel, de l'agent de sûreté au commandant de bord, toute une chaîne d'intervenants contribue à la bonne réalisation des vols. Des dizaines de métiers et d'entreprises sont concernés. Le dialogue social et les statuts des salariés sont loin d'être homogènes. Si, à Air France, la négociation avec les pilotes est permanente, ce n'est pas le cas pour tous les sous-traitants de l'assistance en escale. L'intervention de grands groupes dans ce secteur n'empêche pas les conflits. Je vois mal comment ce texte apaisera la situation dans les plates-formes aéroportuaires. Je crois davantage aux efforts entrepris par tous les acteurs, pouvoirs publics, donneurs d'ordres et employeurs, pour revaloriser le statut, améliorer les conditions de travail et mieux reconnaître tous ceux dont l'action est parfois invisible ou mal comprise du passager.

Je m'élève en outre contre la méthode employée. Une proposition de loi est trop souvent le moyen pour le Gouvernement de se soustraire aux obligations qui lui incombent lorsqu'il dépose un projet de loi. Paradoxalement, ce texte encadrant le droit de grève n'a pas fait l'objet d'une concertation avec les partenaires sociaux. Le Conseil d'Etat n'a pas rendu d'avis, malgré de sérieuses questions de constitutionnalité. Nous ne disposons pas d'étude d'impact. L'Assemblée nationale n'a pas appliqué son protocole de consultation et sa commission des affaires sociales ne s'est même pas saisie pour avis.

Je ne peux qu'exprimer mon désaccord avec cette proposition de loi. Néanmoins, conformément à l'accord politique entre les présidents de groupes pour l'examen des textes inscrits à l'ordre du jour sur proposition d'un groupe d'opposition ou minoritaire, notre commission ne peut pas rejeter ce texte afin qu'il soit débattu, en séance publique, dans sa rédaction initiale. C'est à ce stade que nous aviserons.

Annie David, présidente. - *Je vous indique que si l'Assemblée nationale n'a pas mis en œuvre son processus de consultation, notre rapporteur a procédé, comme il se doit s'agissant d'un texte sur les salariés et le droit de grève, à l'audition des différents partenaires sociaux.*

Ronan Kerdraon. - *Je salue la lucidité et le réalisme de votre rapport, dont je partage entièrement les doutes et les observations. Reconnu et garanti par la Constitution, le droit de grève ne s'exprime pas n'importe comment, mais seulement en cas d'absence ou d'échec de la négociation. Ce texte s'inscrit dans une longue liste d'atteintes à ce droit fondamental, en particulier au sein des collectivités locales avec le service minimum d'accueil dans l'éducation nationale. Une fois de plus, ce Gouvernement veut donner l'image de l'action mais la gesticulation n'est pas l'action ! Vous avez souligné le caractère inopérant de ce texte, dans les conditions spécifiques d'exercice des métiers du transport aérien. Pourquoi vient-il aujourd'hui ?*

Jean Desessard. - *Oui, pourquoi ?*

Ronan Kerdraon. - *Pour faire en cinq semaines ce qui n'a pas été fait en cinq ans ? Par électoralisme, affichage et opportunisme !*

Jean Desessard. - *Eh oui !*

Ronan Kerdraon. - *La quasi-absence de négociation ne s'explique que par la volonté d'éviter le débat pour faire passer ce texte en urgence à quelques semaines de l'élection présidentielle. Les salariés ont le droit de faire entendre leurs revendications, leur mécontentement. J'ai été pris dans des mouvements de grève, j'ai dû attendre dans les aéroports. Mais ne laissons pas croire que les syndicats recourent au droit de grève à tort et à travers ! Absence de concertation avec les syndicats et charge à la hussarde au Parlement : voilà qui résume assez bien les cinq dernières années de ce Gouvernement.*

Catherine Procaccia. - *Je rejoins certaines de vos remarques : cette proposition de loi pourrait être améliorée ; elle ne pose le droit à l'information des passagers qu'en cas de grève, alors que pour les transports terrestres, nous avons introduit, à mon initiative, une disposition sur les conditions climatiques, ainsi qu'une autre sur les examens nationaux, afin que les jeunes ne risquent pas de rater des épreuves à cause d'une grève. Je regrette que vous ne corrigiez pas les imperfections de ce texte.*

Vous parlez de la rapidité du Gouvernement, pour des motifs électoralistes. Voici quatre ans, une proposition de loi a été déposée par soixante-dix sénateurs UMP, qui concerne les transports aériens, mais aussi maritimes, pour lesquels je rappelle, en pensant à la Corse, qu'il n'y a aucun accord. Où est la précipitation ? Je regrette pour ma part que nous n'ayons pas discuté de ce texte plus tôt.

Vous invoquez l'absence de concertation. Sauf erreur, je n'ai pas le souvenir d'avoir reçu d'invitation aux auditions que vous avez menées. Lorsque j'étais rapporteur de textes sociaux, j'invitais l'ensemble des collègues à y prendre part. Vous savez que la déclaration quarante-huit heures à l'avance n'est pas une atteinte au droit de grève, le Conseil constitutionnel s'est déjà prononcé là-dessus. Comme l'objectif de ce texte est d'éviter, et non d'empêcher la grève, je regrette comme vous que le dialogue social ne soit pas imposé. Selon la proposition adoptée par l'Assemblée, il est facultatif. Vous dites qu'il existe à Air France ; peut-être, mais il y a d'autres opérateurs et aussi les pompiers, les agents de sécurité : un dialogue social plus constructif serait une avancée pour tous.

Le droit de grève des salariés n'est absolument pas remis en question. Pour toutes les destinations concernées par la continuité territoriale, les départements et territoires d'outre-mer, y compris la Corse, des obligations spécifiques pourraient déjà s'appliquer sans polémique. Vous avez choisi de crier à l'atteinte au droit de grève. C'est un choix politique. J'espère que nous pourrions améliorer ce texte en séance, en pensant à tous les usagers, à toutes les personnes en situation difficile, comme ces écoliers partant en voyage de classe aux Etats-Unis qui se voient refuser l'accès à l'avion où avaient pourtant pris place une quinzaine de leurs camarades. C'est inacceptable !

Que fait-on pour les usagers ? Ils ne partent pas tous en vacances, il y en a qui travaillent ! Lors de la dernière grève qui a touché les aéroports à l'automne, j'ai relancé la proposition de loi. J'ai écrit au ministre du travail, puisqu'il s'agit avant tout de dialogue social, ainsi qu'au ministre des transports, pour demander une action d'urgence ! Depuis 2007-2008, si les entreprises avaient voulu instaurer un véritable dialogue social, elles auraient pu le faire ! La situation des usagers est toujours aussi critique. Il aurait fallu aller plus loin, pour éviter les grèves, instaurer le dialogue social, informer les passagers des perturbations climatiques, pour que des milliers de personnes ne passent pas la nuit dans les aéroports comme ce fut le cas l'an dernier.

Gérard Dériot. - Très bien !

Isabelle Pasquet. - Il n'y a pas grand-chose à redire aux arguments du rapport. Je partage vos interrogations sur le dialogue social. Mme Procaccia a souligné que les entreprises ne l'ont pas instauré. Pourquoi ne les y incite-t-on pas, plutôt que d'aller vers des sanctions ? Remettre en cause le droit de grève, c'est prendre les choses à l'envers. Un accord avait été conclu, en 2004, à la SNCF, qui avait fait jouer tous les ressorts des institutions représentatives du personnel (IRP). Il a été remis en cause par la loi de 2007, ce qui n'a pas fait progresser le dialogue social dans l'entreprise.

Cette proposition de loi ne met sur les rails aucune solution efficace. Nous voulons tous améliorer les choses. Pour éviter les grèves longues et intempestives, il faut revenir au dialogue entre les directions d'entreprises et les salariés. Quel rôle fait-on jouer aux IRP ? Comment les directions s'investissent-elles pour répondre aux interrogations des salariés ? Le préavis est là pour ouvrir un temps de négociation. La grève ne survient que s'il n'a pas débouché sur un accord. Les salariés ne font pas grève par plaisir, ils y perdent de l'argent. On parle des usagers otages des grévistes. Les salariés des transports aériens sont aussi otages des politiques de l'emploi et des salaires de leurs patrons. Ils ont envie, à un moment donné, qu'elles changent.

Les vingt-quatre heures de « dédit » m'inquiètent. A Saint-Etienne, il y a eu des incidents lors d'une grève longue, une organisation syndicale s'est servie de cette...

Catherine Procaccia. - ... faille !

Isabelle Pasquet. - ... pour discuter avec l'entreprise : on en revient au dialogue social ! Cela concernait une poignée de salariés. Cette loi va toucher des centaines de milliers de salariés. C'est dangereux ! En cas de grève, ce délai doit être mis à profit pour négocier et obtenir satisfaction. Nous sommes en décalage avec les réalités vécues par les salariés. Je suis totalement défavorable à ce texte.

Patricia Schillinger. - Je vous remercie pour votre excellent rapport. Le dialogue social ne s'enclenche pas. Nous sommes de nouveau confrontés à ce problème, que j'avais déjà constaté en travaillant sur le rapport que j'ai rédigé avec Joël Bourdin sur le pacte social dans l'entreprise. Si ce dialogue existait dans les branches, nous ne serions pas face à un texte qui suscite un malaise dans certaines entreprises de transports.

Que se passe-t-il en Europe ? Combien y a-t-il eu de grèves depuis dix ans dans les transports aériens ? Quel est le niveau du malaise ressenti dans ce secteur ? Certes, le dialogue ne s'établit pas, en raison de ce malaise et de la précarité, mais il faut aussi tenir compte des usagers. Bloquer un territoire entier parce que le dialogue n'existe pas, ce n'est pas admissible non plus ! Songeons à l'économie, au tourisme, à tous les voyageurs qui ont besoin de ce mode de transport et qui endurent des moments pénibles !

Isabelle Debré. - Je suis sénateur depuis sept ans. Depuis que la majorité sénatoriale est devenue minorité, ce que je ne conteste pas, notre commission a complètement changé. Avant, le rapporteur rapportait, puis la parole était donnée à l'opposition, qui critiquait, ce qui est normal, proposait...

Jacky Le Menn. - Normal !

Isabelle Debré. - ... et posait des questions. Aujourd'hui, après le rapporteur, la parole a été donnée aux membres de la majorité sénatoriale, non pour poser des questions, mais pour faire de la politique, ce qui n'est pas le rôle d'une commission. Nous sommes ici pour légiférer, pour poser des questions, améliorer les textes qui nous sont soumis : nous avons mieux à faire que des déclarations politiques ! L'hémicycle est le lieu pour cela. Nous pouvons faire un peu de politique, mais nous sommes ici avant tout pour améliorer le texte...

Gisèle Printz. - C'est ce que nous faisons !

Patricia Schillinger. - J'ai posé des questions !

Isabelle Debré. - Vous êtes la seule ! Je constate, c'est tout. J'en viens au fond. Le rapporteur l'a dit : « je comprends la légitime exaspération des usagers affectés par ces tactiques, qui ne sont pas le fait des grandes organisations syndicales. » Où est l'attaque contre les organisations syndicales dénoncée par M. Kerdraon ?

Vous avez exprimé votre désaccord avec ce texte qui, j'en conviens, est améliorable, comme l'a dit Catherine Procaccia. Avez-vous l'intention de l'améliorer ou de le rejeter, purement et simplement ?

Annie David, présidente. - Je suis élue depuis 2001 et j'ai été membre de la commission des affaires culturelles, puis de la commission des affaires sociales, où j'ai siégé dans l'opposition jusqu'en septembre 2011. Après l'exposé du rapporteur, la parole était donnée à la droite comme à la gauche, dans l'ordre des inscrits, comme nous continuons à le faire. Aucune parole, qu'elle émane de la majorité ou de l'opposition, n'a été bridée ici, à aucun moment. Avant que la majorité sénatoriale évolue, on faisait déjà de la politique en commission ! Je me souviens de rapporteurs faisant l'éloge des textes présentés par la majorité, ce qui est normal...

Isabelle Debré. - Certes !

Annie David, présidente. - Les choses n'ont pas changé. Faire de la politique, au Parlement, dans une commission des affaires sociales, c'est tout à fait normal, sinon nous ne serions pas dans notre rôle. Il est nécessaire de faire de la politique, en bonne intelligence, dans le respect de chacune et chacun, de droite ou de gauche. C'est ce à quoi je m'efforce, notamment en donnant la parole dans l'ordre des inscriptions. Dans cette commission, la parole est libre, chacun s'exprime comme il le souhaite, pour des déclarations politiques comme pour des questions au rapporteur, lequel est également libre

de ses réponses. Poursuivons ainsi dans le respect de nos valeurs respectives et notre commission continuera à travailler en bonne intelligence.

Jean-Pierre Godefroy. - *Je ne rappellerai pas les débats de 2007. Ce ne sont pas les grèves qui causent les perturbations les plus graves et les plus fréquentes. J'emprunte régulièrement l'une des douze lignes SNCF les plus désastreuses de France. Le matériel n'est pas à l'heure au départ, des feuilles tombent sur les rails, sans parler de multiples pannes. La SNCF n'est plus en cause, c'est l'Etat, comme il l'a voulu. Et l'on nous annonce que le matériel ne sera pas renouvelé avant trois ans... Les grèves ne causent pas l'essentiel des perturbations. Je prends aussi le métro et je vous assure qu'à la RATP, il n'y a pas beaucoup de grèves, mais beaucoup de perturbations !*

Jean Desessard. - *Et de suicides dus à la précarité sociale !*

Jean-Pierre Godefroy. - *Pourquoi montrer du doigt les mouvements de grève ? Isabelle Pasquet a raison, on ne part jamais en grève la fleur au fusil, mais avec l'angoisse, la peur au ventre. C'est un combat que l'on mène, au prix d'une perte de salaire, avec la volonté de trouver des solutions et non pour que cela dure.*

Les délais de quarante-huit et de vingt-quatre heures témoignent d'une profonde méconnaissance des entreprises et du dialogue social : c'est donner un moyen de pression supplémentaire sur les gens qui ont un emploi précaire ou un CDD. On dira à ceux qui prennent le risque de se mettre en grève et de se déclarer quarante-huit heures à l'avance qu'ils ont vingt-quatre heures pour y renoncer. Or, le dialogue social est ainsi fait qu'il se dénoue en fin de préavis. Il ne faut pas empêcher, dans cette dernière ligne droite, les contacts entre la direction et les syndicats, c'est là que se joue la négociation. Loin de rendre service aux entreprises, on commet une erreur grave.

Il me semblait qu'on ne devait pas toucher aux droits des salariés ou au code du travail sans concertation préalable.

N'en déplaise à Isabelle Debré, je vais faire un peu de politique : où est l'urgence d'un tel texte, sinon dans la proximité des élections ? Il est normal que les élus politiques aient des réactions politiques !

Colette Giudicelli. - *Je remercie Catherine Procaccia d'avoir parlé de la Corse, département français comme les autres. J'ai dans ma famille un jeune homme tétraplégique qui ne peut voyager en avion parce qu'il doit rester en permanence allongé, aussi ai-je été sensible à la mention qu'elle a faite du transport maritime. Il est difficile, lorsqu'on habite sur une île et qu'on a besoin de soins médicaux, d'attendre que certains veuillent bien arrêter leur grève. Le père a dû tout abandonner pour s'installer à Lille, ce qui permet à ce garçon de voyager en train, la SNCF étant tout à fait équipée pour le prendre en charge.*

On a beaucoup parlé de dialogue social et de précarité. Depuis trois ans que je suis sénateur et que je prends l'avion au moins deux fois par semaine, j'ai connu une dizaine de grèves. Quelle est la précarité sociale d'un

pilote d'Air France et quel est son salaire moyen ? Les aiguilleurs du ciel font grève aussi. Ils ont un problème de dialogue social, mais quand on a été coincé des heures dans un avion, on a une autre vision. Ce ne sont pas que les messieurs du Cac 40 qui voyagent ! Catherine Procaccia a évoqué les voyages scolaires. Le comité des œuvres sociales de ma ville a emmené ce week-end une soixantaine d'enfants à Disneyland, dont trois tout petits, qui ont été bloqués. Il a fallu qu'il paie l'hôtel, avec son argent. Ces grèves sont lourdes de conséquences. Dites-moi combien gagnent les pilotes !

Muguette Dini. - *Je suis favorable à ce que qu'on prenne des dispositions pour que les passagers ne soient plus pris en otages, ce qui est scandaleux. Certains exemples ont été cités mais on peut aussi évoquer les cas des personnes âgées, des jeunes enfants ou des bébés... Quelles que soient les raisons invoquées, cela me paraît inadmissible.*

L'intitulé du texte comporte deux éléments : pour informer les passagers, reconnaissez qu'il faut d'abord avoir organisé le service ! Cependant, je reconnais que la SNCF informe aussi les voyageurs des retards en cas de difficulté climatique.

Le délai de vingt-quatre heures de dédit pose un problème, puisque comme Jean-Pierre Godefroy l'a souligné, une solution est souvent trouvée in extremis dans la négociation : les salariés doivent pouvoir reprendre alors le travail, même sans l'avoir déclaré la veille ! Il serait bon de réduire ce délai.

Le dialogue social évoqué par Isabelle Pasquet n'a pas dû être très productif car il a fallu une loi, en 2007, pour parvenir au bon équilibre entre fonctionnement des transports et respect du droit de grève.

Isabelle Pasquet. - *Faux !*

Muguette Dini. - *En cas de grève, les banlieusards savent désormais combien de trains circuleront et à quelle heure : c'est un progrès.*

Isabelle Pasquet. - *La loi de 2007 a remis en cause le dialogue social instauré en 2004 !*

Muguette Dini. - *Les usagers de la ligne Saint-Etienne-Lyon, durant la grève, ont été plus qu'exaspérés ! De telles situations ne sont pas dues à une « rupture du dialogue social » comme l'a indiqué le rapporteur, mais à l'attitude de toutes petites organisations syndicales, qui vont très loin dans leurs actions. Elles ont mis à sac la liaison Saint-Etienne-Lyon, l'épisode récent a été dramatique.*

Monsieur le rapporteur, quelles organisations syndicales avez-vous rencontrées ?

Jean-Noël Cardoux. - *On devrait, au sein de cette commission, pouvoir donner son avis sans être interrompu. Je respecte ce principe, j'espère être traité pareillement, même si mes propos ne rencontrent pas l'adhésion de tous.*

Je ne vois rien dans ce texte qui porte atteinte au droit de grève. Il rétablit le droit de grève tel qu'il était pratiqué dans le passé et tel qu'il aurait dû rester ! L'évolution des dernières années a été perverse, certains salariés déclenchent des grèves, par un curieux hasard, juste au moment où l'effet des perturbations sera le plus fort - au début des vacances par exemple - et le trafic aérien en est paralysé. C'est une déviance. Les syndicats cherchent à causer le maximum d'embarras et assurer la médiatisation de leur mouvement : manière de faire le forcing dans les négociations.

Le texte vise à revenir à la case départ : négociations, dialogue social et le moins de gêne possible pour les usagers. Songez aux entreprises et à ceux qui travaillent et perdent un temps considérable ! La mondialisation et la compétitivité qu'elle exige de nous ne souffrent pas la perte de tant d'heures.

Dans les semaines et les mois à venir, nous aurons souvent l'occasion de voir, comme sur ce texte, de quel côté se situe l'immobilisme, de quel côté sont le dynamisme et le souci de trouver des solutions.

Ronan Kerdraon. - *Le changement, c'est maintenant !*

Gisèle Printz. - *Cette proposition de loi est une façon déguisée de porter atteinte au droit de grève. J'ai souvent fait grève autrefois, parce que nous n'étions pas entendus par le patronat. Faisons comme le Gouvernement nous y invite si souvent ces derniers temps, imitons l'exemple allemand. Le dialogue social, chez notre voisin, fait avancer les choses.*

Annie David, présidente. - *Le dédit de vingt-quatre heures me choque, il prouve une méconnaissance du fonctionnement des mouvements sociaux, car lorsqu'une négociation aboutit, la grève s'arrête immédiatement. Il serait ahurissant que les grévistes attendent encore vingt-quatre heures avant de reprendre le travail. Je tiens à rappeler que dans les entreprises privées, il n'y a ni préavis de grève, ni dates de début et de fin prédéterminées !*

Claude Jeannerot, rapporteur. - *Mme Proccacia affirme que le texte était dans les tuyaux depuis longtemps ; alors pourquoi ne pas l'avoir examiné avant, par exemple dans la foulée de la loi de 2007, au lieu d'attendre la toute fin de la session parlementaire ? Jean-Pierre Godefroy a parfaitement raison de souligner que, paradoxalement, aucun dialogue social n'a été mené sur ce texte ! Je sais du reste que nos collègues de droite le regrettent aussi.*

Ce qui s'applique pour une petite fraction du service public aérien, je songe à la desserte de l'outre-mer et de la Corse, ne peut être généralisé.

Nos collègues de droite opposent droit des usagers et droit des salariés. Prendre en compte les intérêts des usagers ne saurait conduire à passer par pertes et profits les droits des salariés. Au lieu de limiter le droit de grève, organisons un dialogue social digne de ce nom.

Qu'il n'y ait pas de confusion sur le préavis, il concerne le seul service public et n'est pas transposable au transport aérien, sauf aux contrôleurs du ciel. Patricia Schillinger a raison, on ne saurait entériner le déficit du dialogue social en lui substituant, par la loi, des mesures administratives. Mieux vaudrait s'employer à créer de meilleures conditions de dialogue. Comment croire que les réponses pourraient se trouver ailleurs que dans un approfondissement du dialogue social ?

Je tiens à rassurer Mme Debré : nous voulons le dialogue au sein de la commission, nous n'avons pas de vérité toute faite. Oui à la sérénité, mais ne perdons pas de vue les valeurs qui fondent notre pacte social. La fin ne justifie jamais les moyens. Vous nous demandez si nous déposerons des amendements : bien sûr, car nous ne récusons pas notre rôle et nous voulons affirmer nos convictions. Jean-Pierre Godefroy a dit l'essentiel : ce Gouvernement a introduit lui-même l'exigence d'une concertation avec les partenaires sociaux avant toute présentation d'un projet de loi modifiant le code du travail et, paradoxe, on nous présente un texte relatif au dialogue social sans respecter cette prescription.

Je précise à Mme Giudicelli que le préfet, en Corse ou ailleurs, peut toujours faire usage de son pouvoir de réquisition pour les évacuations sanitaires.

Colette Giudicelli. - *Pour évacuer dix mille personnes ?*

Claude Jeannerot, rapporteur. - *Autre précision, la proposition de loi ne concerne pas les aiguilleurs du ciel.*

Colette Giudicelli. - *Aujourd'hui, il y a grève des pilotes et je ne sais pas où je dormirai ce soir !*

Claude Jeannerot, rapporteur. - *Il ne s'agit pas des seuls pilotes mais de tout le personnel du secteur du transport aérien.*

Colette Giudicelli. - *Le personnel de cabine n'a pas les mêmes salaires que les pilotes.*

Claude Jeannerot, rapporteur. - *Les pilotes dépendent des autres catégories de personnel dans leur travail : si les agents chargés de la manutention des bagages sont en grève, les avions ne décollent pas.*

Nous sommes d'accord sur l'enjeu : il ne faut pas prendre en otage les passagers. Cependant, pour parvenir à cet objectif, tous les moyens ne sont pas bons. Il n'y a pas lieu de sacrifier les salariés aux usagers ou réciproquement.

J'ai rencontré les organisations syndicales, sans volonté d'exclure les membres de cette commission, croyez-moi. Les auditions ont simplement été organisées dans des délais très courts. J'ai ainsi reçu les représentants du syndicat national des pilotes de ligne, de l'union française des pilotes de ligne, la CFDT, la CFTC, la CFE-CGC, la CGT, FO, l'Unsa : tous sont vent debout contre ce qu'ils jugent être une régression. M. Cardoux dénonce une

évolution perverse ; peut-on ignorer que le dialogue social s'inscrit dans un rapport de force, plus favorable aux salariés à certains moments ? L'employeur est, dans ces moments-là, plus sensible aux demandes. M. Cardoux dénonce aussi un immobilisme...

Catherine Procaccia. - *N'est-ce pas de l'immobilisme, de ne vouloir toucher à rien ?*

Claude Jeannerot. - *Le dialogue social est une exigence forte ; nous savons que des mesures administratives ne mèneront à rien ; nous préférons élaborer un cadre plus adapté, au lieu de traiter la question sur un coin de table à la va-vite.*

Gisèle Printz. - *Et ma suggestion de suivre l'exemple allemand ?*

Claude Jeannerot, rapporteur. - *Je ne souhaite rien de mieux !*

Annie David, présidente. - *Je vous rappelle que cette proposition de loi étant inscrite en séance sur une niche parlementaire d'un groupe d'opposition, nous appliquons l'accord politique selon lequel la commission n'adoptera aucun texte afin qu'il soit examiné dans la rédaction voulue par ses auteurs. Il est en revanche possible, bien sûr, de déposer des amendements.*

La commission en décide ainsi.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

- **Philippe Vivier**, vice-président, **Antoine Godier**, membre du bureau exécutif, et **Sandrine Johnson**, responsable des affaires juridiques et sociales du syndicat national des pilotes de ligne (SNPL)
- **Pierre Graff**, président directeur général, et **Stéphanie Arnoux**, chargée des relations avec le Parlement des aéroports de Paris (ADP)
- **Jean-Michel Vernhes**, président, et **Axelle Chambost** de l'union des aéroports français (UAF)
- **Jean-Claude Pardal**, président, et **Jean Dos Santos** de l'union française des pilotes de ligne (UFPL)
- **Patrick Thouverez**, président, patron ICTS France Sesa du syndicat des entreprises de sûreté aérienne (Sesa)
- **Jean-Jacques Vaugeois**, délégué général, et **Stéphane Delpech**, syndicat des auxiliaires de la manutention et de l'entretien pour le rail et pour l'air (Samera)
- **Françoise Mataillet**, directrice des affaires sociales, et **Olivier Bougan**, directeur des affaires publiques de la fédération nationale de l'aviation marchande (Fnam)
- **Marcel Grignard**, secrétaire général adjoint, et **André Milan**, secrétaire général de la fédération générale des transports et de l'équipement de la Confédération française démocratique du travail (CFDT)
- **Riad Hatik**, secrétaire général de la fédération des transports, et **Daniel Peltier**, secrétaire général du syndicat national des employés de la prévention et de la sécurité de la Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC)
- **Pascal Planquart**, vice président prévention sécurité, négociateur de branche de la fédération nationale de l'encadrement du commerce et des services de la Confédération française de l'encadrement - Confédération générale des cadres (CFE-CGC)
- **Jérôme Vérité**, secrétaire général Fédération Transports, et **Thierry Ménard**, secrétaire fédéral Fédération du commerce et de l'industrie de la Confédération générale du travail (CGT)
- **Jean-Luc Secondi**, secrétaire fédéral, Fédération équipement transports et services de Force ouvrière (FO)

- **Eric Tourneboeuf**, secrétaire général, et **Jean Grosset**, secrétaire général adjoint (UNSA)
- **Jean-Claude Cros**, directeur général adjoint chargé des ressources humaines et de la politique sociale, et **Patricia Manent**, chargée des relations avec le Parlement et les Institutions (Air-France)
- **Ingrid Mareschal**, directrice du cabinet, **Pierre Levêque**, conseiller parlementaire au cabinet du ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports ; **Patrick Gandil**, directeur général, **Jérôme Greffe**, directeur de projet, et **Gérard Rucay**, chef de la mission du droit du travail et des affaires sociales à la DTA, direction générale de l'aviation civile, ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement :
- **Richard Agut**, **Nicolas Eudes** et **Gérard Marquaille**, membres du bureau du syndicat des pilotes d'Air France (Spaf)
- **Franck Mikula**, président, et **Jean-Marc Quattrochi**, secrétaire général de l'union des navigants de l'aviation civile (Unac)

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
<p>Code des transports</p> <p>PREMIÈRE PARTIE</p> <p>Dispositions communes</p> <p>LIVRE I^{ER}</p> <p>Le droit au transport</p> <p>TITRE I^{ER}</p> <p>Dispositions générales</p>	<p>Proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers</p> <p>Article 1^{er}</p> <p>La présente loi est applicable aux entreprises, établissements ou parties d'établissement qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers.</p>	<p>Proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports</p> <p>Article 1^{er}</p> <p><i>Supprimé</i></p> <p>Article 2 A (nouveau)</p> <p>I. – L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports est ratifiée.</p> <p>II. – L'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports est ratifiée.</p>	<p><i>La commission a décidé de ne pas établir de texte. En conséquence, en application de l'article 42 de la Constitution et de l'article 42-6 du Règlement du Sénat, la discussion en séance publique portera sur le texte de la proposition de loi.</i></p>
	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>	
		<p>Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :</p> <p>« <i>CHAPITRE IV</i></p> <p>« <i>Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien</i></p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
—	—	<p data-bbox="908 349 1027 376">« Section 1</p> <p data-bbox="842 412 1094 439">« <i>Champ d'application</i></p> <p data-bbox="882 474 1131 501">« Art. L. 1114-1. – I. –</p> <p data-bbox="804 506 1134 712">Le présent chapitre est applicable aux entreprises, établissements ou parties d'établissement qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers.</p> <p data-bbox="804 748 1134 1966">« II. – Sont considérés comme concourant directement à l'activité de transport aérien de passagers au sens du présent chapitre les exploitants d'aérodrome et les entreprises, établissements ou parties d'établissement exerçant une activité de transport aérien de passagers, de maintenance en ligne des aéronefs, de prestataires en escale de services comprenant le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications, le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement, l'assistance aux passagers, l'assistance des bagages, l'assistance des opérations en piste, l'assistance du nettoyage et du service de l'avion, l'assistance du carburant et de l'huile, l'assistance de l'entretien en ligne, l'assistance des opérations aériennes et de l'administration des équipages, l'assistance du transport au sol et l'assistance "service commissariat", ainsi que les activités de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.</p> <p data-bbox="908 2002 1027 2029">« Section 2</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
—	<p>I. – Dans les entreprises mentionnées à l'article 1^{er}, l'employeur et les organisations syndicales représentatives peuvent engager des négociations en vue de la signature d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. En application de cet accord, l'exercice du droit de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de recourir au droit de grève. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II.</p> <p>II. – L'accord-cadre détermine notamment :</p> <p>1° Les conditions dans lesquelles une organisation syndicale représentative procède à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elle envisage de recourir à l'exercice du droit de grève ;</p> <p>2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales</p>	<p>« Dialogue social et prévention des conflits</p> <p>« Art. L. 1114-2. –</p> <p>I. – Sans préjudice des dispositions de l'article L. 2512-1 du code du travail, dans les entreprises, établissements ou parties d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, l'employeur ...</p> <p>... posées au II.</p> <p>« II. – Alinéa sans modification</p> <p>« 1° Les conditions dans lesquelles les organisations syndicales représentatives procèdent à la notification ...</p> <p>... droit de grève ;</p> <p>« 2° Non modifié</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
	représentatives qui ont procédé à la notification. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;		
	3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de cette notification ;	« 3° La durée représentatives disposent pour conduire la notification ;	
	4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification en vue de favoriser la réussite du processus de négociation ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;	« 4° Les informations représentatives en vue de favoriser la réussite fournies ;	
	5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification et l'employeur se déroule ;	« 5° Les conditions représentatives et l'employeur se déroule ;	
	6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;	« 6° Non modifié	
	7° Les conditions dans lesquelles les salariés sont informés des motifs du conflit, de la position de l'employeur, de la position des organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de	« 7° Les conditions représentatives ainsi que les conditions ...	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
—	conclusions de la négociation préalable.	<p data-bbox="810 383 943 405">... préalable.</p> <p data-bbox="815 477 1125 533"><i>« Section 3 « Exercice du droit de grève</i></p> <p data-bbox="807 566 1134 931"><i>« Art. L. 1114-3. – En cas de grève et pendant toute la durée du mouvement, les salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer.</i></p> <p data-bbox="807 965 1134 1234"><i>« Le salarié qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce à y participer en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève afin que celui-ci puisse l'affecter.</i></p> <p data-bbox="807 1267 1134 1514"><i>« Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure de sa reprise afin que ce dernier puisse l'affecter.</i></p> <p data-bbox="807 1547 1134 1760"><i>« Par dérogation au dernier alinéa du présent article, les informations issues de ces déclarations individuelles peuvent être utilisées pour l'application de l'article L. 1114-4.</i></p> <p data-bbox="807 1794 1134 2029"><i>« Sont considérés comme salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols les salariés des exploitants d'aérodrome et des entreprises, établissements ou</i></p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
—	—	<p>parties d'établissement mentionnés à l'article L. 1114-1 qui occupent un emploi de personnel navigant ou qui assurent personnellement l'une des opérations d'assistance en escale mentionnée au même article L. 1114-1, de maintenance en ligne des aéronefs, de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.</p>	—
		<p>« Les informations issues des déclarations individuelles des salariés ne peuvent être utilisées que pour l'organisation de l'activité durant la grève en vue d'en informer les passagers. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.</p>	
		<p>« Art. L. 1114-4. – Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'article L. 1114-3. Cette sanction disciplinaire peut également être prise à l'encontre du salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de renoncer à participer à la grève ou de reprendre son service.</p>	
		<p>« Art. L. 1114-4-1. – Dès le début de la grève, les parties au conflit peuvent décider de désigner un</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
—	—	<p>médiateur, choisi d'un commun accord, aux fins de favoriser le règlement amiable de leurs différends. Le médiateur dispose, pour exercer sa mission, des pouvoirs mentionnés aux articles L. 2523-4 à L. 2523-10 du code du travail. Il veille à la loyauté et à la sincérité de la consultation éventuellement organisée en application de l'article L. 1114-4-2 du présent code.</p>	—
		<p>« Art. L. 1114-4-2. – Au-delà de huit jours de grève, l'employeur, une organisation syndicale représentative ou le médiateur éventuellement désigné peut décider l'organisation par l'entreprise d'une consultation ouverte aux salariés concernés par les motifs figurant dans le préavis et portant sur la poursuite de la grève. Les conditions du vote sont définies par l'employeur dans les vingt-quatre heures qui suivent la décision d'organiser la consultation. L'employeur en informe l'inspecteur du travail. La consultation est assurée dans des conditions garantissant le secret du vote. Son résultat n'affecte pas l'exercice du droit de grève.</p>	
		<p>« Section 4 « Information des passagers</p>	
		<p>« Art. L. 1114-5. – En cas de perturbation du trafic aérien liée à une grève dans une entreprise, un établissement ou une partie d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, tout passager a le droit de disposer d'une information gratuite,</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Code de la consommation</p> <p>Art. L. 133-3. – Tout vendeur de produit ou tout prestataire de services doit, par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié, informer le consommateur sur les prix, les limitations éventuelles de la responsabilité contractuelle et les conditions particulières de la vente, selon des modalités fixées par arrêtés du ministre chargé de l'économie, après consultation du Conseil national de la consommation.</p> <p>Cette disposition s'applique à toutes les activités visées au dernier alinéa de l'article L. 113-2.</p> <p>.....</p> <p><i>Art. L. 141-1. – I. -</i> Dans tout acte constatant une cession amiable de fonds de commerce, consentie même sous condition et sous la forme d'un autre contrat ou l'apport en société d'un fonds de commerce, le vendeur est</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>précise et fiable sur l'activité assurée. Cette information doit être délivrée aux passagers par l'entreprise de transport aérien au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation. »</p> <p>Article 2 bis (nouveau)</p> <p>Le deuxième alinéa de l'article L. 113-3 du code de la consommation est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p>« Elle est également applicable aux manquements au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. »</p> <p>Article 2 ter (nouveau)</p> <p>Le III de l'article L. 141-1 du code de la consommation est complété par un 6° ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">—</p>

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Examen par la commission —
<p>tenu d'énoncer :</p> <p>.....</p> <p>Code des transports</p> <p>Art. L. 1324-7. – En cas de grève, les salariés relevant des catégories d'agents mentionnées dans l'accord collectif ou le plan de prévisibilité prévus à l'article L. 1222-7 informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer. Les informations issues de ces déclarations individuelles ne peuvent être utilisées que pour l'organisation du service durant la grève. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.</p>		<p>« 6° Du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. »</p> <p>Article 2 quater (nouveau)</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 1324-7 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« Le salarié qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce à y participer en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue de sa</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
<p>Art. L. 1324-8. – Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'article L. 1324-7.</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>En cas de grève et pendant toute la durée du mouvement, les salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols, informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer.</p>	<p>participation à la grève afin que ce dernier puisse l'utiliser dans le cadre du plan de transport.</p> <p>« Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure de sa reprise afin que ce dernier puisse l'affecter dans le cadre du plan de transport.</p> <p>« Par dérogation au premier alinéa du présent article, les informations issues de ces déclarations individuelles peuvent être utilisées pour l'application de l'article L. 1324-8. » ;</p> <p>2° L'article L. 1324-8 est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p>« Cette sanction disciplinaire peut également être prise à l'encontre du salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de renoncer à participer à la grève ou de reprendre son service. »</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Examen par la commission
—	<p>Les informations issues de ces déclarations individuelles ne peuvent être utilisées que pour l'organisation de l'activité durant la grève en vue d'en informer les passagers. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.</p>	—	—
	<p>Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues au présent article.</p>		
	<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>	
	<p>En cas de perturbation du trafic aérien liée à une grève dans une entreprise mentionnée à l'article 1^{er}, tout passager a le droit de disposer d'une information gratuite, précise et fiable sur l'activité assurée. Cette information doit être délivrée aux passagers par l'entreprise de transport aérien dans la mesure du possible au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.</p>	<p><i>Supprimé</i></p>	