



N° 3219

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 mars 2011.

## PROPOSITION DE LOI

*sur le **dialogue social** et la **continuité des activités**  
dans les **grands ports maritimes**,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Messieurs

Roland BLUM, Renaud MUSELIER et Dominique TIAN,  
députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dotée du deuxième espace maritime mondial (11 millions de km<sup>2</sup>) et de frontières maritimes presque aussi longues que ses frontières terrestres (environ 4 800 km, sans compter près de 800 km d'estuaires), la France est le seul pays d'Europe à posséder quatre façades maritimes (mer Méditerranée, mer du Nord, Manche, océan Atlantique). Aujourd'hui, à l'heure où les dernières phases de la mondialisation ont formidablement accru le volume des échanges à l'échelle du globe, les opportunités offertes à la France par cet héritage de l'Histoire sont absolument considérables : en s'insérant grâce à ses ports au cœur des flux de marchandises traversant l'Europe, première zone commerciale du monde, notre pays trouvera une extraordinaire source de richesses et d'emplois qui contribuera à renforcer son rang parmi les grandes puissances économiques du globe. Carrefour terrestre de l'Europe, la France a tout pour en devenir également le carrefour maritime.

Cette perspective impose à notre pays de se donner les moyens de relever les défis qu'elle impose, ce qui passait encore récemment par l'achèvement de la modernisation de notre dispositif portuaire, afin de lui donner les armes pour affronter une concurrence internationale toujours plus agressive. C'est dans cette optique que le Gouvernement a favorisé l'adoption rapide par le Parlement de l'ambitieuse loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, qui mettait un point final à la réforme de la manutention entamée avec la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes. En transférant aux acteurs privés les missions de « manutention verticale » (exploitation des outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires), le législateur plaçait celle-ci sous le même régime que les missions de « manutention horizontale » transférées seize ans plus tôt aux mêmes acteurs privés avec le changement de statut des dockers. L'unité de commandement ainsi instaurée dans l'organisation des opérations de manutention répondait enfin aux exigences d'une gestion moderne des principaux ports français, de même que la refonte complète de leur mode de gouvernance dans le sens d'une souplesse synonyme d'efficacité sur un marché mondial où le manque de réactivité est un poison mortel. Érigés depuis 2008 en « grands ports maritimes », les sept ports de Marseille-Fos, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, Bordeaux et La Rochelle ont donc tout pour

permettre à la France de faire fructifier son potentiel maritime sans pareil en Europe continentale. Devenus les instruments d'un nouveau dynamisme commercial au service de son rayonnement économique et de sa croissance, ils pourraient constituer de redoutables armes contre le chômage : plus de 30 000 emplois pourraient ainsi être créés en France dans les prochaines années grâce à la réforme !

Malheureusement, ces perspectives pleines d'espoir ne se sont jamais concrétisées, alors que plus de deux ans et demi se sont écoulés depuis la promulgation de la loi du 4 juillet 2008 précitée. Force est en effet de constater que l'application de la réforme portuaire se heurte sur les quais mêmes des ports à de fortes résistances. Loin de procéder de larges désaccords de fond quant à une loi dont le projet a fait l'objet de longues négociations avant son dépôt, celles-ci sont en réalité le fait de minorités agissantes qui n'hésitent pas à prendre les prétextes les plus fallacieux pour sauvegarder des privilèges d'un autre âge. Sous la houlette d'un puissant syndicat connu pour son archaïsme et son intolérance, de petits groupes d'individus usent et abusent à volonté du droit de grève pour mettre nos ports en coupe réglée et y faire la loi en lieu et place des institutions. Dotés d'un pouvoir de nuisance inversement proportionnel à leur effectif, ces groupuscules aux revendications fantaisistes, qui n'hésitent pas à faire usage de la violence, pratiquent la désinformation à grande échelle et prennent en otage sans le moindre scrupule toute une économie pour leur profit personnel.

Dans son rapport public annuel 2011, la Cour des comptes elle-même a repris, en se focalisant sur le cas du Grand port maritime de Marseille-Fos, les constats amers établis de longue date par des élus et des entrepreneurs systématiquement qualifiés de menteurs malveillants par ces individus pour qui la fin justifie tous les moyens. Alors même que la situation sociale de ces manutentionnaires ne prête pas à l'apitoiement, puisqu'un système de rémunération « original » leur permet de toucher entre 3 500 et 4 500 euros nets par mois pour 12 à 15 heures de travail hebdomadaire, le premier grand port maritime de France n'a quasiment pas vu s'écouler une année sans conflit social depuis 2005 – le dernier en date, déclenché là au mois de janvier comme dans nombre d'autres ports, menaçant à tout moment de reprendre. La crédibilité du Grand port maritime de Marseille-Fos est aujourd'hui gravement atteinte et son avenir commercial compromis par l'image désastreuse d'une zone de non-droit donnée à ses clients du monde entier : sa part de marché en matière de trafic de conteneurs a littéralement fondu, passant de 18,8 % à 5,5 % entre 1989 et 2006. Les six autres grands ports maritimes ne sont malheureusement pas en reste et sont chaque année

déclassés au profit d'autres ports, notamment européens, tels que Barcelone, Rotterdam, Anvers ou Hambourg, pour qui le manque de fiabilité des ports français constitue une véritable aubaine.

Les chiffres sont sans appel. Le trafic des ports métropolitains français a augmenté 2,5 fois moins vite que les ports européens entre 1989 et 2006. À cette dernière date, pour un trafic total inférieur à celui du port de Rotterdam (380 millions de tonnes à lui seul, contre 304 millions de tonnes pour les sept ports autonomes français), le poids relatif des ports français ne représentait plus que 13,9 % du commerce portuaire européen, contre 17,8 % en 1989. Le terrain perdu en France même par nos ports a rapidement été reconquis par d'autres : en 2004, un conteneur sur deux à destination de la France et voyageant par voie maritime était débarqué dans un port étranger ! Bien que cinquième puissance exportatrice mondiale, notre pays ne dispose plus que de deux ports parmi les cent premiers mondiaux en termes de trafic de conteneurs : Marseille-Fos et Le Havre. Le bilan de l'année 2010 est à la hauteur des statistiques précédentes : l'an dernier, 430 millions de tonnes de marchandises ont transité par Rotterdam, 119 millions par Hambourg et seulement 86 millions par Marseille ou 70,4 millions par Le Havre, alors même que le trafic maritime a explosé et que son volume continue à l'heure actuelle de croître de façon exponentielle. Enfin, le coût de ces conflits pour les activités de nos ports parle de lui-même : les dernières grèves d'octobre 2010 ont coûté plus de 210 millions d'euros à l'industrie pétrolière et les pertes se sont chiffrées à près de 800 millions d'euros pour les entreprises.

Les formidables avantages naturels de nos grands ports maritimes se trouvent donc annihilés par les agissements inqualifiables d'une infime minorité parvenant à tenir en respect une écrasante majorité. Ces individus mettent le droit de grève au service de privilèges intolérables dans la mesure où ils s'opposent à l'application de la réforme portuaire votée par le Parlement et promulguée par le chef de l'État, réforme qui constitue la dernière chance pour nos ports d'enrayer leur déclin et de renouer avec la prospérité, comme toutes les statistiques évoquées plus haut en montrent l'urgence.

La patience de l'État a été mise à rude épreuve. Il n'est plus temps de transiger mais d'agir, car c'est l'autorité même de pouvoirs publics démocratiquement élus qui se trouve remise en question par des groupuscules qui croient pouvoir opposer l'intimidation et la violence à la légitimité démocratique et à l'État de droit.

Par conséquent, la présente proposition de loi a pour but d'adapter aux activités exercées sur les grands ports maritimes le dispositif prévu aux articles L. 1222-1 à L. 1222-12 du code des transports en ce qui concerne la continuité des services de transport public de personnes en cas de perturbation prévisible du trafic. Loin de vouloir interdire le droit de grève, il s'agit d'en prévenir tout dévoiement, d'une part en renforçant le dialogue social *via* l'instauration d'une procédure détaillée de prévention des conflits, et d'autre part en imposant le respect d'un service minimum en cas de grève ou de toute autre perturbation prévisible sur la base d'un accord préalablement négocié avec les syndicats. Ainsi, non seulement les conflits sociaux seront plus nombreux à être désamorçés avant d'éclater, mais ceux qui éclateront n'aboutiront plus jamais à la paralysie de ports tout entiers.

Il n'est plus tolérable qu'un ramassis d'intérêts particuliers prime sur l'intérêt général. Il n'est plus supportable que la résistance à l'application de la loi de l'État, au nom des privilèges de quelques-uns, mette en péril toute une économie et la pérennité de milliers d'emplois. Aussi, mettre un terme à la possibilité pour les opposants à la réforme portuaire de déclencher des grèves tous azimuts n'est pas seulement le premier pas vers le renouveau des ports français ; c'est aussi le devoir et l'honneur du législateur, qui ne saurait voir plus longtemps sa volonté bafouée par une poignée d'extrémistes.

## PROPOSITION DE LOI

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

- ① L'article L. 5312-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Les activités du grand port maritime sont essentielles pour la sauvegarde et le développement de l'économie et de l'emploi. Leur continuité est assurée dans les conditions prévues aux articles L. 5345-1 à L. 5345-11. »

### Article 2

- ① Le titre IV du livre III de la cinquième partie du code des transports est complété par un chapitre V ainsi rédigé :
- ② *« CHAPITRE V*
- ③ *« Continuité des activités en cas de perturbation prévisible*
- ④ *« Section 1*
- ⑤ *« Champ d'application*
- ⑥ « Art. L. 5345-1. – Le présent chapitre est applicable aux activités mentionnées :
- ⑦ « 1° Aux articles L. 5341-1 à L. 5343-23 ;
- ⑧ « 2° À l'accord du 30 juin 2009 relatif au champ d'application et aux bénéficiaires attaché à la convention collective nationale de la manutention portuaire du 31 décembre 1993, étendue par arrêté du 29 septembre 1994, si elles sont exercées sur un grand port maritime.
- ⑨ « Ces activités sont essentielles au développement de l'économie nationale et de l'emploi et permettent la mise en œuvre des principes constitutionnels suivants :
- ⑩ « – la liberté d'aller et venir ;
- ⑪ « – la liberté d'accès aux services publics ;
- ⑫ « – la liberté du travail ;

- ⑬ « – la liberté du commerce et de l'industrie.
- ⑭ « *Art. L. 5345-2.* – Pour l'application de la présente section, on entend par "entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime" les entreprises, établissements ou toute autre structure, quelle que soit l'activité principale de l'entreprise dont dépend cet établissement ou cette structure, et dont l'activité déployée à titre principal est l'une des activités énumérées ci-après :
- ⑮ « 1° L'administration et / ou l'exploitation, l'entretien et la police des grands ports maritimes ;
- ⑯ « 2° La manutention portuaire dans les grands ports maritimes ;
- ⑰ « 3° L'exploitation et/ou la maintenance d'outillages de quai pour la manutention de vrac solides ou marchandises diverses et l'exploitation et/ou la maintenance d'outillages d'engins de radoub des grands ports maritimes ;
- ⑱ « 4° L'exploitation et/ou la maintenance des installations de chargement et déchargement de vrac liquides lorsqu'elles sont exercées par une filiale des entreprises visées au 1 quand bien même la participation détenue deviendrait minoritaire ;
- ⑲ « 5° L'exploitation et/ou la maintenance des engins de dragage et ouvrages portuaires lorsqu'elles sont exercées par un grand port maritime, une de ses filiales ou une société dans laquelle il détient une participation, ou par un concessionnaire.

⑳ « Section 2

㉑ « *Dialogue social et prévention des conflits*

- ㉒ « *Art. L. 5345-3.* – I. – Au sein de tout grand port maritime et dans les entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation de la loi n° du , d'un accord organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. Le dépôt d'un préavis de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de déposer le préavis. L'accord fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II.

- ②③ « Un décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés des secteurs d'activité concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa au sein de chaque grand port maritime et dans les entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime où, six mois après la promulgation de la loi n° du , aucun accord ne s'applique. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions posées au II. L'accord régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.
- ②④ « II. – L'accord et, le cas échéant, le décret en Conseil d'État prévus au I déterminent notamment :
- ②⑤ « 1° Les conditions dans lesquelles une organisation syndicale représentative procède à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elle envisage de déposer un préavis de grève ;
- ②⑥ « 2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;
- ②⑦ « 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 ;
- ②⑧ « 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 ;
- ②⑨ « 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification et l'employeur se déroule ;
- ③⑩ « 6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;
- ③① « 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 conclusions de la négociation préalable.

③② « III. – Les procédures de prévention des conflits prévues dans les accords conclus au sein de chaque grand port maritime et dans les entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime avant la promulgation de la loi n° du sont mises en conformité, par voie d’avenant, avec le présent article dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation de cette loi.

③③ « Art. L. 5345-4. – Lorsqu’un préavis a été déposé par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives, un nouveau préavis ne peut être déposé par la ou les mêmes organisations et pour les mêmes motifs qu’à l’issue du délai du préavis en cours et avant que la procédure prévue à l’article L. 5345-3 n’ait été mise en œuvre.

③④ « Section 3

③⑤ « **Organisation de la continuité des activités  
en cas de perturbation prévisible**

③⑥ « Art. L. 5345-5. – I. – Dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation de la loi n° du , le directoire du grand port maritime définit une fréquence minimale d’activité applicable en cas de perturbation prévisible des activités définies aux articles L. 5312-2 et L. 5345-2.

③⑦ « La fréquence minimale d’activité permet notamment l’application des principes constitutionnels énoncés à l’article L. 5345-1.

③⑧ « Dans ce but, elle peut également prévoir des terminaux prioritaires d’activité sur la circonscription du grand port maritime.

③⑨ « Sont réputées prévisibles les perturbations qui résultent :

④⑩ « – de grèves ;

④⑪ « – d’incidents techniques, dès lors qu’un délai de trente-six heures s’est écoulé depuis leur survenance ;

④⑫ « – d’aléas climatiques, dès lors qu’un délai de trente-six heures s’est écoulé depuis le déclenchement d’une alerte météorologique ;

- ④③ « – de tout événement dont a eu connaissance le directoire du grand port maritime ou l'entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime depuis trente-six heures.
- ④④ « Pour assurer la fréquence minimale d'activité, le directoire du grand port maritime détermine différents niveaux d'activité en fonction de l'importance de la perturbation. Pour chaque niveau d'activité, il fixe des plages horaires, et éventuellement des terminaux prioritaires d'activité. Le niveau minimal d'activité doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail ou à la liberté du commerce et de l'industrie.
- ④⑤ « La fréquence minimale d'activité et les différents niveaux d'activité sont rendus publics.
- ④⑥ « II. – Dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation de la loi n° du , le directoire du grand port maritime et les entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime élaborent, après consultation des institutions représentatives du personnel :
- ④⑦ « – un plan d'activité adapté à la fréquence minimale d'activité et aux niveaux d'activité définis par le directoire du grand port maritime, qui précise, pour chaque niveau d'activité, les plages horaires et les éventuels terminaux prioritaires d'activité ;
- ④⑧ « – un plan d'information sur les perturbations conforme aux dispositions de l'article L. 5345-8.
- ④⑨ « Lorsque ces plans sont élaborés par une entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime, celle-ci les soumet à l'approbation du directoire du grand port maritime sur lequel elle exerce ses activités.
- ⑤⑩ « III. – Les plans visés au II sont rendus publics et intégrés aux conventions d'exploitation conclues par le directoire du grand port maritime avec les entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime. Les conventions en cours sont modifiées en ce sens dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation de la loi n° du . Elles peuvent l'être par voie d'avenant. Le directoire du grand port maritime informe les collectivités territoriales, de manière directe et préalable, des horaires qui sont maintenus.

- ⑤1 « IV. – Le représentant de l'État est tenu informé par le directoire du grand port maritime de la définition de la fréquence minimale d'activité et des niveaux d'activité attendus, ainsi que de l'élaboration des plans visés au II et de leur intégration aux conventions d'exploitation.
- ⑤2 « En cas de carence du directoire du grand port maritime, et après une mise en demeure, le représentant de l'État arrête la fréquence minimale d'activité ou les plans visés au II, ou approuve ceux-ci s'ils ont été élaborés par une entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime.
- ⑤3 « *Art. L. 5345-6. – I. –* Au sein de tout grand port maritime et dans les entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, dans un délai de six mois à compter de la date de promulgation de la loi n° du , d'un accord collectif de prévisibilité des activités applicable en cas de perturbation prévisible des activités.
- ⑤4 « L'accord collectif de prévisibilité des activités recense, par métier, fonction et niveau de compétence ou de qualification, les catégories de salariés et leurs effectifs, ainsi que les moyens matériels, indispensables à l'exécution, conformément aux règles de sécurité en vigueur applicables, de chacun des niveaux d'activité prévus dans le plan d'activité adapté.
- ⑤5 « Il fixe les conditions dans lesquelles, en cas de perturbation prévisible, l'organisation du travail est révisée et les personnels disponibles réaffectés afin de permettre la mise en œuvre du plan d'activité adapté. En cas de grève, les personnels disponibles sont les personnels non grévistes.
- ⑤6 « L'accord collectif de prévisibilité des activités fixe également les modalités d'organisation du travail dans le cas où l'intégralité des effectifs exerçant un métier ou une fonction spécifique, ou affectés à un secteur particulier, participent à une grève. Dans ce cas, les modalités définies comprennent un système de transfert d'effectifs, de roulement ou tout autre système permettant l'application intégrale du plan d'activité adapté.
- ⑤7 « À défaut d'accord applicable six mois après la promulgation de la présente loi n° du , un plan de prévisibilité est défini par l'employeur.
- ⑤8 « L'accord ou le plan est notifié au représentant de l'État et, s'il a été défini par une entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime, au directoire du grand port maritime sur lequel elle exerce ses activités.

- 59 « Un accord collectif de prévisibilité des activités qui entre en vigueur six mois au moins à compter de la date de promulgation de la loi n° du , conformément aux dispositions prévues aux alinéas précédents, s'applique en lieu et place du plan de prévisibilité.
- 60 « II. – En cas de grève, les salariés relevant des catégories mentionnées au I informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le président du directoire du grand port maritime et le chef de l'entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime 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 des activités 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 des activités est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.
- 61 « 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 premier alinéa du présent II.
- 62 « *Art. L. 5345-7. – I. –* Dès le début de la grève, les parties au conflit peuvent décider de désigner un 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 à l'article R. 2523-11 du code du travail. Il veille à la loyauté et à la sincérité de la consultation éventuellement organisée en application du II du présent article.
- 63 « II. – Au-delà de huit jours de grève, l'employeur, une organisation syndicale représentative ou le médiateur éventuellement désigné peut décider l'organisation par le directoire du grand port maritime ou l'entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime 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.
- 64 « *Art. L. 5345-8. –* En cas de perturbation des activités, une information gratuite, précise et fiable est assurée dans les conditions prévues par le plan d'information sur les perturbations.

- 65 « En cas de perturbation prévisible, cette information doit être délivrée par le directoire du grand port maritime ou par l'entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation.
- 66 « Si les activités sont assurées par une entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime, celle-ci informe immédiatement le directoire du grand port maritime de toute perturbation ou risque de perturbation.
- 67 « *Art. L. 5345-9.* – Après chaque perturbation, le directoire du grand port maritime ou l'entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime établit un bilan détaillé de l'exécution du plan d'activité adapté et du plan d'information sur les perturbations. Si les activités sont assurées par une entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime, celle-ci communique ce bilan au directoire du grand port maritime.
- 68 « Le directoire du grand port maritime ou l'entreprise exerçant ses activités sur un grand port maritime établit également une évaluation annuelle des incidences financières de l'exécution de ces plans et dresse la liste des investissements nécessaires à l'amélioration de leur mise en œuvre. Cette évaluation est rendue publique.
- 69 « *Art. L. 5345-10.* – La rémunération d'un salarié participant à une grève, incluant le salaire et ses compléments directs et indirects à l'exclusion des suppléments pour charges de famille, est réduite en fonction de la durée non travaillée en raison de la participation à cette grève.
- 70 « *Art. L. 5345-11.* – Dix-huit mois au plus tard à compter de la date de promulgation de la loi n° du , un rapport d'évaluation sur l'application de cette loi est adressé par le Gouvernement au Parlement.
- 71 « Ce rapport présente notamment le bilan :
- 72 « – des accords signés ;
- 73 « – des procédures de dialogue social mises en œuvre et de leur impact au regard de l'objectif de prévention des conflits ;
- 74 « – des actions de substitution du représentant de l'État éventuellement intervenues en application de l'article L. 5345-5 du présent code ;
- 75 « – des plans d'activité adaptés et des plans d'information sur les perturbations élaborés par les directoires de grands ports maritimes et les entreprises exerçant leurs activités sur un grand port maritime ;

- ⑦ « – des accords collectifs de prévisibilité mis en place par ces directoires et ces entreprises. »



