



N° 4157

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 janvier 2012

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI DE M. ÉRIC DIARD ET PLUSIEURS DE SES COLLÈGUES *relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers.*

PAR M. ÉRIC DIARD,

Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
TRAVAUX DE LA COMMISSION	9
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	9
II.— EXAMEN DES ARTICLES	19
<i>Article 1^{er}</i> : Champ d’application de la loi.....	19
<i>Article 2</i> (articles L. 1114-1 à L. 1114-5 [nouveaux] du code des transports) : Conclusion d’accords-cadres de prévention des conflits.....	20
<i>Article 3</i> : Obligation pour les salariés de déclarer leur intention de participer à une grève	26
<i>Article 4</i> : Droit des passagers à être informés sur le service assuré en cas de grève.....	27
TABLEAU COMPARATIF	31
ANNEXE	37
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	41
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	45

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi, cosignée par 91 députés et relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers, a été présentée par votre Rapporteur le 22 novembre 2011.

Des parlementaires ont déposé des propositions de loi sur ce thème, Mme Catherine Procaccia au Sénat (proposition de loi n° 79, tendant à renforcer le dialogue social et la continuité du service public dans les transports maritimes, aériens et ferroviaires), M. Lionnel Luca à l'Assemblée nationale (proposition de loi n° 3905 visant à garantir la continuité du service public dans les transports de voyageurs durant les périodes de congés et d'affluences massives).

Cette proposition de loi s'inscrit dans la ligne 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 voyageurs et de la loi n° 2008-790 du 20 août 2008 instituant un droit d'accueil pour les élèves des écoles maternelles et élémentaires pendant le temps scolaire.

Comme ces deux derniers textes, elle s'efforce à une conciliation nécessairement difficile entre l'exercice du droit de grève reconnu par la Constitution et la continuité du service rendu aux usagers.

Cette conciliation doit donc s'opérer dans le transport aérien. Si la conflictualité s'y est sensiblement réduite au cours des dernières années, la période la plus récente a été marquée, par exemple, par plusieurs mouvements de grève dans nos aéroports, de la part des personnels navigants commerciaux, lors des dernières vacances de la Toussaint, ou des salariés des sociétés de sûreté aérienne, à la fin de l'année 2011.

Le droit de grève est inséparable de nos institutions républicaines ; mais son exercice garanti par la Constitution doit prendre en compte, dans le secteur du transport aérien, plusieurs données spécifiques.

Les activités dans ce domaine constituent d'abord une vaste chaîne d'éléments interdépendants. L'existence d'un chaînon manquant, du fait d'une grève, aura dès lors des répercussions sur l'ensemble du transport aérien, qui apparaît ainsi comme particulièrement fragile.

Dans le transport aérien, la conciliation du principe constitutionnel du droit de grève ne doit pas s'effectuer, en outre, avec celui de la continuité d'un service public, comme tel est le cas pour les transports terrestres réguliers de voyageurs (loi du 21 août 2007) ou les écoles maternelles et élémentaires (loi du 20 août 2008). En effet, à l'exclusion des sociétés de sûreté aérienne, qui exercent une mission de service public, les entreprises du transport aérien relèvent largement du secteur concurrentiel.

En revanche, dans les transports aériens, le droit de grève garanti par la Constitution doit se concilier plus particulièrement avec l'objectif de valeur constitutionnelle de sauvegarde de l'ordre public, de la sécurité et de la santé des personnes.

Sur la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle, par exemple, 60 % des passagers effectuent des vols en correspondance ; l'intervention d'un mouvement de grève important et non anticipé peut y engendrer des troubles à l'ordre public liés à la présence de très nombreux passagers en attente, présence qui s'avère sans commune mesure avec les capacités d'hébergement d'un aéroport, qui est avant tout un lieu de transit.

Que suggère la proposition de loi qui vous est présentée ?

A l'instar de la loi du 21 août 2007 applicable aux transports terrestres réguliers de voyageurs et de la loi du 20 août 2008 instituant un droit d'accueil pour les élèves des écoles maternelles et élémentaires pendant le temps scolaire, le texte qui vous est soumis a trois objectifs :

– éviter les grèves en incitant les employeurs et les organisations syndicales représentatives à conclure des accords-cadres de prévention de conflits ;

– éviter la paralysie du transport aérien, en obligeant les salariés qui ont l'intention de participer à une grève, à se déclarer individuellement quarante huit heures avant le début de celle-ci ;

– éviter enfin l'absence d'information des passagers, en délivrant à ces derniers une information précise vingt quatre heures au plus tard avant la perturbation.

L'objet de ce texte n'est ainsi en rien de mettre obstacle à l'exercice du droit de grève. Cet exercice est simplement soumis à une obligation d'information préalable de l'employeur, qui permet à ce dernier de prévoir une organisation adaptée de l'activité du transport aérien et d'informer lui-même à l'avance un autre intervenant essentiel, le passager. C'est le respect dû à celui-ci qui inspire ainsi votre Rapporteur.

La grève donc est toujours possible, mais l'activité assurée doit rester prévisible pour l'usager.

L'objet du texte n'est pas non plus, contrairement à ce qui est parfois indiqué, de créer un « service minimum » du transport aérien, une telle formule susceptible de conduire à des réquisitions de personnels étant tout à fait inenvisageable dans un secteur très largement marqué par la logique concurrentielle.

Votre Rapporteur estime aussi que l'amélioration de la prévisibilité du service en cas de grève, au cœur de sa proposition de loi, est inséparable d'une interrogation sur les conditions mêmes de travail des personnels des entreprises du transport aérien. Les auditions auxquelles votre Rapporteur a procédé préalablement aux débats de l'Assemblée nationale ont bien rappelé la situation très difficile dans laquelle se trouvent de nombreux personnels, comme l'avait fait mesurer, notamment, le rapport d'information de MM. Daniel Goldberg et Didier Gonzales « *Sûreté aéroportuaire : le défi de l'adaptation aux risques* », qui a été présenté devant la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, le 13 décembre dernier.

Votre Rapporteur note que le Gouvernement doit présenter prochainement des mesures d'amélioration des conditions de travail des personnels des entreprises du transport aérien, cette activité qui est si importante pour notre pays.

Ces mesures viendront compléter ainsi le dispositif d'organisation du service et d'information des passagers contenu dans cette proposition de loi.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du mercredi 11 janvier 2012, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, **sur le rapport de M. Éric Diard, la proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers (n° 3991).**

M. le président Serge Grouard. Mes chers collègues, cette proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers, qui a été déposée le 22 novembre 2011, a été inscrite à l'ordre du jour du mardi 24 janvier 2012. Nous devons donc l'examiner dès ce matin, compte tenu du délai obligatoire de sept jours pour la mise à disposition du texte adopté par la commission. Le rapporteur, M. Éric Diard, a ainsi effectué plusieurs auditions la semaine dernière et je le remercie d'avoir travaillé dans des délais contraints.

Cette proposition de loi n'ayant pas fait initialement référence au code des transports, il faut prévoir son insertion dans ce code : d'où l'amendement de réécriture globale de l'article 2.

À l'expiration du délai de dépôt, quatre amendements du rapporteur ont été déposés. Nous les examinerons à la suite de la présentation de son rapport. Je précise qu'aucun amendement n'a été soumis pour recevabilité à la commission des finances. Enfin, je vous propose de réserver l'article 1^{er}, du fait de la réécriture de l'article 2.

M. Jean-Paul Chanteguet. Alors que cette proposition de loi a été déposée le 22 novembre et qu'un amendement important vise à réécrire en totalité son article 2, nous allons l'examiner dans la foulée de la désignation d'Éric Diard comme rapporteur. Même si je n'en fais grief à personne, je tenais à souligner que ce mode de fonctionnement est quelque peu particulier...

M. Éric Diard, rapporteur. Le 20 octobre 2011, j'avais soumis à mes collègues une première version de cette proposition de loi qui, après avoir été retravaillée par mes soins, a été déposée le 22 novembre. Cosignée par 90 de mes collègues, celle-ci vise essentiellement à améliorer l'organisation et la prévisibilité dans le secteur des transports aériens de passagers. À la même époque, la sénatrice Procaccia et notre collègue Lionnel Luca ont d'ailleurs eux-mêmes déposé des propositions de loi sur le même sujet.

Le droit de grève étant un principe constitutionnel, ce texte se donne trois objectifs.

Le premier, le transport aérien n'étant cependant pas un service public, est la mise en place d'un mécanisme de prévention des conflits, inspiré de l'alarme sociale instaurée par la loi du 21 août 2007 dans les transports terrestres ferroviaires, qui permet une négociation préalable entre syndicats, salariés et employeurs.

Le deuxième objectif est l'obligation d'une déclaration individuelle de participation au mouvement de grève 48 heures à l'avance.

Le troisième objectif est l'obligation pour les compagnies aériennes d'informer 24 heures à l'avance les passagers de l'état du trafic.

Cette proposition de loi, déposée avant le mouvement de grève du mois de décembre, permet d'assurer la prévisibilité du trafic et de préserver l'ordre public en évitant que nos concitoyens ne soient bloqués dans les aéroports, qui doivent rester des lieux de transit. Il faut savoir qu'actuellement certaines compagnies de transport aérien hésitent à fournir l'information, ce qui oblige les passagers à dormir dans l'enceinte de l'aéroport même, lorsque les hôtels situés à proximité sont saturés.

Le secteur aérien, qui recouvre des activités et des personnels très divers – contrôle, embarquement, vol, mécaniciens au sol, pompiers, etc – constitue une véritable chaîne qui peut se retrouver paralysée lorsqu'un chaînon vient à manquer pour cause de grève. Je le répète, s'agissant du transport aérien, on ne peut cependant pas parler de continuité de service public ou de service minimum ; ces facilités de langage ont été initialement utilisées par les médias.

Au total, cette proposition de loi vise à concilier droit de grève et liberté d'aller et de venir, deux principes ayant valeur constitutionnelle. Elle améliorera simplement l'organisation dans les aéroports en cas de grève, le seul préavis ne permettant pas de savoir quels personnels assureront leur service.

Pour finir, je tiens à vous dire que, lors du colloque sur la sûreté aéroportuaire organisé hier par notre collègue Charles de Courson à l'Assemblée, le ministre chargé des transports, M. Thierry Mariani, a repris quelques-unes des propositions contenues dans le rapport d'information sur la sûreté aérienne et aéroportuaire rédigé, au nom de notre commission, par MM. Daniel Goldberg et Didier Gonzales, notamment en termes de qualification, de formation, de certification par l'État des agents de sûreté et de la possibilité d'assermenter certains cadres de la sûreté aéroportuaire.

M. Yanick Paternotte. Cette proposition de loi est loin d'être de circonstance : elle a été mûrement réfléchie. Mesurée et équilibrée, elle s'inspire de la loi du 21 août 2007 relative au service garanti dans les transports ferroviaires où l'alarme sociale, la prévisibilité et l'information des voyageurs sont devenues des réalités, et ce dans le respect du droit de grève, ce que ne manquent pas de rappeler la grande majorité des syndicats de la RATP et de la SNCF qui jugent cette loi excellente.

Cette proposition de loi n'est pas une fin : ce sera un outil à la disposition des entreprises, des salariés et des syndicats. Si, comme j'ai pu le noter, il y a beaucoup d'écoute en la matière, une information s'avère néanmoins nécessaire au vu de l'incompréhension exprimée par certaines catégories de personnels. Cette PPL ne remet pas en cause – au contraire – le besoin de dialogue social chez les agents de sûreté – qui s'est révélé prégnant au mois de décembre dernier. Elle concilie de façon équilibrée, d'une part, le principe constitutionnel du droit de grève et, d'autre part, le droit à la libre circulation des personnes mais aussi des biens car n'oublions pas que les entreprises de transport aérien de fret subissent également les conséquences dommageables dans le contexte de crise économique que nous connaissons.

Pour notre groupe, l'obligation de déclaration individuelle 48 heures à l'avance, tout comme l'information de la part des compagnies 24 heures à l'avance, constituent d'excellentes dispositions. En raison des incertitudes pesant sur son adoption définitive avant la fin de la législature, je déposerai d'ailleurs, au titre de l'article 88, des amendements que j'avais fait adopter en séance publique dans le cadre de l'examen de la loi sur la protection et l'information des consommateurs, en particulier sur les transports aériens, et qui visaient à transposer une directive européenne sanctionnant le manque délibéré d'information de la part de certaines compagnies cherchant en priorité à éviter que les passagers se tournent vers la concurrence.

M. Daniel Goldberg. Si un certain nombre de points n'appellent pas de longues discussions – je pense en particulier au droit à l'information des passagers et à l'instauration d'un dispositif d'alarme préventif –, votre volonté d'imposer, sans aucun dialogue social avec les organisations syndicales de la profession, un dispositif de déclaration individuelle 48 heures avant une grève va à l'encontre de l'objectif que vous affichez.

J'entends bien que cette proposition de loi a été déposée avant le mouvement de grève des agents de sûreté du mois de décembre, mais reconnaissez qu'elle a été inscrite à l'ordre du jour de notre Assemblée suite à l'injonction du Président de la République, formulée à l'époque en réponse à ce mouvement ! Pourtant, la question de la sûreté aéroportuaire mérite, à notre sens, une autre réponse qu'une simple annonce médiatique sur la mise en place, dès le mois de janvier, d'un « service minimum » dans le transport aérien.

Par ailleurs, comment expliquez-vous que la commission des affaires sociales, compétente sur la question du dialogue social dans les entreprises, n'ait pas été saisie pour avis sur ce texte ?

De la même manière, pourquoi le Conseil supérieur de l'aviation civile, qui rassemble usagers, organisations professionnelles et transporteurs, n'a-t-il pas été consulté ?

Sur le fond, cette proposition de loi tente de calquer le dispositif de la loi de 2007, mais elle ne saurait s'inscrire dans le même cadre puisque le transport aérien ne fait pas l'objet d'une obligation de service public. On ne peut donc mettre en parallèle une obligation de service public, qui n'existe dans le transport aérien que pour la desserte de l'outre-mer, et la liberté d'entreprendre, d'aller et venir. Je le rappelle, la loi de 2007 n'a fait que traduire dans les textes un dialogue social sur un dispositif d'alarme préventif qui avait déjà été négocié dans les entreprises de transport terrestre. En l'occurrence, il ne s'agit que d'entreprises du secteur privé. Si l'on suivait votre raisonnement, pourquoi ne pas limiter aussi le droit de grève dans le secteur bancaire, fort nécessaire pour assurer la liberté d'entreprendre ?

Le groupe SRC condamne la déclaration individuelle, qui remet en cause le droit de grève, mais est favorable au dispositif préventif de l'alarme sociale, qui mériterait néanmoins, selon nous, de faire l'objet d'une discussion préalable avec les organisations syndicales compétentes.

Monsieur le rapporteur, la quasi-totalité des organisations syndicales ont signé le 22 décembre dernier, une déclaration annonçant un mouvement de grève le 6 février, avant les prochaines vacances scolaires.

M. le rapporteur. Comme par hasard !

M. Daniel Goldberg. Puisque vous voulez favoriser la prévention des conflits, essayez d'éviter cette grève en mettant en place un vrai dialogue ! La grève est toujours un échec : n'en soyez pas responsable.

M. Yanick Paternotte. Elle est bien bonne, celle-là !

M. le président Serge Grouard. Aux termes de notre règlement, chaque commission peut se saisir pour avis d'un projet ou d'une proposition de loi. Je ne peux que constater que la commission des affaires sociales n'a pas souhaité le faire.

M. André Chassaigne. Je fais miens les propos de notre collègue Daniel Goldberg. Une fois de plus, nous avons affaire à des comportements détestables. Ce type de texte, censé simplement répondre à des faits d'actualité ou à des émotions, remet en réalité en cause des acquis sociaux fondamentaux de notre société !

Je le rappelle, le droit de grève est un droit fondamental. Certes, on peut y réfléchir et on peut discuter de certaines pratiques, mais le sujet exige une concertation approfondie avec les organisations syndicales et les usagers. En outre, le dispositif proposé ne réglera pas les problèmes, en particulier en termes de dialogue social. Ce dernier implique un respect des organisations syndicales, des usagers, bref de tous ceux qui sont concernés par un service public. C'est donc une autre démarche qui devrait prévaloir.

Après une adaptation du droit de grève dans le service public, vous vous attaquez à des services mi-privés mi-publics, puis vous en viendrez, nous n'en doutons pas, à la sphère privée !

En conclusion, cette proposition de loi, détestable sur la forme et sur le fond, doit être rejetée en bloc.

M. Jacques Kossowski. Ces propos sur l'atteinte au droit de grève, je les ai entendus en tant rapporteur lors de l'examen de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

À l'époque, nous avons reçu toutes les organisations syndicales, ainsi que les présidents de la SNCF et de la RATP. Ayant constaté un manque de dialogue social, nous avons continué à les recevoir. Les syndicats nous ont d'ailleurs fait part de leur sentiment d'avoir été écoutés. L'important était que le dialogue social se poursuive. Après un an, lors du dépôt du rapport sur la mise en application de la loi, la SNCF et la RATP ont reconnu que des efforts restaient à faire – tous les deux ans, une mission d'information pourrait faire le point sur la situation. Aujourd'hui, nous pouvons dire que les choses fonctionnent correctement dans les transports terrestres.

C'est grâce au dialogue social que les choses pourront évoluer favorablement, même dans le cadre d'une entreprise privée.

M. Bernard Lesterlin. La sûreté est une prérogative régaliennne de l'État, les règles en la matière étant négociées sur le plan international par les États et non les opérateurs gestionnaires des aéroports. Or force est de constater que, lors du dernier conflit de décembre, la gendarmerie du transport aérien et la police des frontières, auxquelles le Gouvernement a fait appel, se sont révélées incapables de se substituer aux agents des entreprises privées, faute d'avoir été formées. C'est le problème de fond et il ne pourra être réglé par un simple alignement sur les dispositions relatives aux transports terrestres.

M. Didier Gonzales. Avec Daniel Goldberg, nous nous sommes efforcés de travailler dans un esprit constructif. Cette proposition de loi a vocation, non pas à résoudre les problèmes de la profession des agents de sûreté, mais à éviter les conséquences dramatiques des crises graves que cette dernière a connues. Cela n'exclut pas, bien sûr, une réflexion sur la sûreté dans son ensemble. Ces professionnels effectuent en effet des tâches difficiles dans un domaine dans lequel nous avons légitimement de fortes exigences.

M. le rapporteur. Monsieur Goldberg, il ne s'agit pas de réécrire entièrement le texte, mais simplement l'article 2, afin de l'insérer dans le code des transports tout en y intégrant mes amendements.

Je l'ai dit, cette proposition de loi poursuit trois objectifs. Vous êtes d'accord avec deux d'entre eux. Mais sans la déclaration individuelle de

participation au mouvement de grève quarante-huit heures à l'avance, comment améliorer l'organisation et la prévisibilité du transport aérien de passagers ainsi que nous souhaitons le faire ? La proposition de loi repose sur trois piliers : si vous en retirez un, elle ne tient plus debout. Quel intérêt y a-t-il à maintenir l'obligation d'information des passagers vingt-quatre heures à l'avance si l'on supprime la déclaration individuelle quarante-huit heures à l'avance ?

En ce qui concerne le dialogue social, le texte vise précisément à instaurer dans le transport aérien un dispositif de prévention des conflits et de dialogue social inspiré de la loi de 2007. Tous les syndicats, même quand ils faisaient valoir que le dialogue social existait déjà, ont reconnu l'importance de l'alarme sociale.

En ce qui concerne la genèse de la proposition de loi, je rappelle que je l'ai fait cosigner le 20 octobre, sans la déposer, puis à nouveau le 22 novembre, après quoi je l'ai déposée. Dans l'intervalle, j'ai demandé au président Christian Jacob de la faire inscrire à l'ordre du jour d'une séance d'initiative parlementaire du groupe UMP, ce que j'ai obtenu quelques jours avant le début du conflit de décembre : il a alors été décidé de l'examiner en séance publique le 24 janvier 2012. Puis le mouvement de grève a débuté.

M. Jean Mallot. C'est donc vous qui l'avez déclenché !

M. le rapporteur. Vous avez toujours autant d'humour, monsieur Mallot ; mais laissez-moi finir. Ce mouvement de grève a conduit plusieurs ministres et parlementaires à évoquer mon texte, qui n'avait guère fait parler de lui jusqu'alors.

M. Albert Facon. Quel aveu !

M. le rapporteur. Je répète que ma proposition de loi préexistait au conflit même si c'est ce dernier qui a attiré l'attention sur elle.

D'autre part, le président Serge Grouard a raison : si la commission des affaires sociales ne s'en est pas saisie pour avis, nous n'y pouvons rien.

Monsieur Goldberg, vous avez parlé des banques, mais il s'agit ici du seul secteur du transport. On n'est jamais bloqué dans une banque à cause d'une grève ! Ma proposition de loi se cantonne au transport aérien de passagers. Elle ne prétend pas résoudre tous les problèmes de sûreté aéroportuaire.

J'ai bien compris que mon collègue Chassaingne voulait donner des gages aux syndicats. Je le répète, le texte n'est pas une réaction au conflit de décembre ; il se limite au transport de passagers ; il ne s'agit pas d'un projet de loi, mais bien d'une proposition de loi. Loin de moi l'intention de préfigurer la fin des grèves dans le secteur privé.

M. Kossowski a rappelé, comme M. Paternotte, l'intérêt du mécanisme de prévention des conflits issu de la loi du 21 août 2007 et qui donne satisfaction dans le transport terrestre.

M. Lesterlin a évoqué une prérogative régaliennne de l'État.

M. Bernard Lesterlin. En ce qui concerne la sûreté, c'est incontestable.

M. le rapporteur. Tout à fait. Au demeurant, même si le transport aérien ne relève pas du service public, la sûreté constitue une mission de service public. Cela étant, même si vous avez parfaitement raison de mentionner les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), il est des pays où ce ne sont ni des policiers ni des gendarmes qui contrôlent la sûreté des aéroports.

M. Bernard Lesterlin. Ce n'est pas le cas dans tous les pays.

M. le rapporteur. Mais ça l'est dans le nôtre. D'où l'importance de la formation des agents de sûreté et de l'assermentation de certains d'entre eux. Le ministre évoquait hier le modèle des policiers municipaux : autrefois considérés comme des gardes champêtres, ils ont été formés, armés dans certains cas, et chargés de nouvelles missions.

M. Bernard Lesterlin. Ce sont des agents publics !

M. le rapporteur. Toujours est-il que le ministre n'est pas opposé à une évolution analogue du statut des agents de sûreté aéroportuaire.

Enfin, M. Gonzales a tout à fait raison : cette proposition de loi ne prétend pas résoudre tous les problèmes de sûreté aérienne ; elle se limite à l'organisation du transport aérien de passagers.

M. Christophe Caresche. Monsieur le rapporteur, vous n'avez pas répondu à Daniel Goldberg : cette proposition de loi a-t-elle, oui ou non, fait l'objet d'une concertation avec les organisations syndicales ? M. Kossowski l'a rappelé, dialogue et concertation avaient présidé à la préparation du texte dont il était rapporteur ; vous ne pouvez manifestement pas en dire autant du vôtre. La lettre envoyée au Premier ministre par toutes les organisations syndicales – dont l'UNSA, la CFDT, la CGT, FO et le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) – envisage très clairement des mouvements de grève à partir de février ; ne pas tenir compte de cette demande de dialogue serait un problème, voire une faute.

M. le rapporteur. Il s'agit d'une proposition de loi, qui, en tant que telle, a fait l'objet d'auditions au cours desquelles j'ai rencontré les partenaires sociaux. De plus, il se trouve que le président du SNPL fait partie de mes administrés, puisqu'il habite la commune dont je suis maire. Nous avons donc eu l'occasion de nous rencontrer.

Je comprends, monsieur Caresche, que l'obligation de déclaration individuelle quarante-huit heures à l'avance heurte la susceptibilité des syndicats. Mais un préavis de cinq jours, s'agissant notamment des agents de sûreté, ne permet d'améliorer ni la prévisibilité et l'organisation du transport, ni l'information des passagers, puisqu'il oblige à attendre le jour même de la grève

pour savoir qui y participe. Si nous en restons là, nous connaissons à nouveau des scènes de panique dans les aéroports, où des passagers en transit, très loin de chez eux resteront, sans nouvelles de l'heure prévue pour le décollage de leur avion.

M. Yanick Paternotte. Cette disposition est essentielle : c'est un préalable indispensable ; sans elle, plus de proposition de loi. Car, de même que la disparition d'un seul de ses trois piliers met à bas le texte, de même, toute la chaîne logistique est paralysée si un seul de ses maillons fait défaut. Aujourd'hui, on n'apprend l'annulation de son vol qu'une fois effectués les contrôles de sécurité et l'enregistrement des bagages : on est pris en otage. Pour peu que les bagagistes soient eux aussi en grève, on ne récupère pas ses bagages et on ne sait pas si l'on doit quitter ou non l'aéroport. Il faut être bien ignorant de la chaîne logistique pour prétendre que la situation actuelle est satisfaisante ! À Roissy, situé dans ma circonscription, j'ai vu des voyageurs en provenance de Belgique, des Pays-Bas ou de Grande-Bretagne pris ainsi en otage et scandalisés. Quelle conclusion en tirent-ils ? « Plus jamais cet aéroport, plus jamais cette compagnie. »

Il y va du respect des citoyens, de notre économie ; il s'agit aussi d'un devoir moral : on ne peut continuer à prendre les gens en otage de la sorte, à chaque période de vacances ! Le moindre maillon de la chaîne ne devrait plus être en mesure de bloquer tout le monde. Je peux comprendre que cela représente un changement pour certains syndicats, familiers des prises d'otages sans rançon, ...

M. Daniel Goldberg. Cela fait quatre fois que vous parlez de prises d'otages !

M. Yanick Paternotte. Ce n'est pas parce que cela vous déplaît que ce n'est pas la réalité. Je le répète, c'est intolérable. Pour que le dialogue social soit possible, il faut être deux. Certains syndicats se comportent mal ; ils vont devoir se policer et travailler différemment.

M. Daniel Goldberg. Si vous voulez un débat de fond, cessez de parler de prise d'otages.

M. Yanick Paternotte. Non !

M. Daniel Goldberg. M. Éric Diard n'ayant pas employé cette expression, on peut se demander si vous ne dites pas tout haut ce que nombre de vos collègues pensent tout bas.

Plusieurs députés. Oh !

M. Daniel Goldberg. Très concrètement, les conflits dans le transport aérien ont-ils été plus fréquents ces dernières années ? Et, puisque vous parlez de prise d'otages, pouvez-vous nous dire quelle proportion de passagers a été empêchée d'embarquer du seul fait d'un mouvement de grève ?

Pourquoi réservez-vous le dispositif d'information des passagers, que nous aurions pu approuver, aux seuls mouvements sociaux dans les entreprises privées du secteur ? D'autres aléas – climatiques, techniques – peuvent empêcher les avions de décoller, mais vous ne vous souciez pas d'en informer les voyageurs. Vous dites vouloir améliorer la fluidité du transport aérien ; nous en sommes d'accord, même s'il faudrait discuter avant de proposer une loi. En réalité, vous ne cherchez qu'à entraver autant que possible l'exercice du droit de grève dans les compagnies aériennes, dans les entreprises privées généralistes qui concourent au transport aérien et dans celles qui assurent la gestion des aéroports. Si vous voulez appliquer les règles du service public et de la fonction publique au transport aérien, vous n'avez qu'une mesure à prendre : tout renationaliser !

M. Yanick Paternotte. Je doute que vous vous fassiez ici le porte-parole du candidat Hollande. Tous les anciens pays communistes d'Europe de l'Est ne font-ils pas l'inverse ?

Pour le reste, je vous ai répondu par avance, monsieur Goldberg. Dans cette affaire, ce qui nous intéresse, ce sont les citoyens et les entreprises, car la société repose sur l'économie et sur l'emploi. Je l'ai dit, je compte donc déposer au titre de l'article 88 un amendement transposant une directive européenne et visant à protéger les consommateurs des conséquences d'une absence d'information en général, et non simplement en cas de grève. Après votre déclaration, je ne doute pas que vous le votiez !

M. André Chassaigne. On aura décidément tout entendu : « prise d'otages », accusation – cela faisait longtemps – de retour au communisme dans les pays de l'Est... (*Rires*)

L'atterrissage de nos collègues de la majorité semble particulièrement difficile ! (*Sourires*)

Les raisons qui motivent les grèves sont aussi celles qui expliquent les prestations défectueuses des compagnies, en particulier d'Air France. Les usagers, a-t-on dit, souffrent des conséquences des grèves ; j'aimerais citer un autre exemple en évoquant une situation que j'ai moi-même vécue le 30 décembre dernier. À Clermont-Ferrand, un avion qui devait décoller vers onze heures a été annulé pour raisons techniques. Les trente passagers prévus n'ont eu d'autre solution que d'attendre près de sept heures l'avion suivant, parce qu'il aurait été trop coûteux de mettre à leur disposition un bus à destination de Paris ! Cette recherche systématique d'économies et les contraintes quotidiennes qu'Air France fait subir à ses usagers en ne fournissant pas les prestations auxquelles elle s'engage rejaillissent indirectement sur les conditions de travail et les salaires, ce qui entraîne des actions revendicatives et de grève. Pensez-y avant de tenir des propos caricaturaux et de raconter n'importe quoi !

M. le président Serge Grouard. Les échanges vifs auxquels nous assistons sont très intéressants dans la mesure où ils étendent le débat, au-delà de

la question initialement posée, à l'ensemble du secteur du transport aérien. Il en ressort plusieurs problèmes qu'il faudrait s'efforcer de résoudre un à un : questions techniques, information lors des intempéries, sûreté, etc. Nous en sommes tous d'accord. Cela étant, j'aimerais, avec l'accord du rapporteur, rendre à cette proposition de loi sa juste place : il ne s'agit que de remédier au manque d'informations qui bloque les usagers des aéroports lors d'une grève – ainsi que certains d'entre nous l'ont constaté à leurs dépens il y a peu.

Il n'est pas question de remettre en cause le droit de grève, mais simplement d'informer l'utilisateur de manière aussi fiable que possible lorsque ce droit est exercé. Dès lors, toute la difficulté est de garantir la prévisibilité en amont – d'où le délai de quarante-huit heures et celui de vingt-quatre heures. Comme l'a dit Yanick Paternotte, une fois les bagages enregistrés, c'est trop tard ! Il s'agit donc d'une proposition de bon sens.

Enfin, dans ce domaine comme dans d'autres, nous devons développer le dialogue social afin de permettre à chacun de s'exprimer et de s'approprier les évolutions en cours de manière à pouvoir jouer le jeu. Sur ce point également, nous avons du travail !

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Champ d'application de la loi

I. Le texte initial de la proposition de loi

L'article 1^{er} du texte initial de la proposition de loi dispose que la loi s'applique « *aux entreprises, établissements ou parties d'établissement concourant directement à l'activité de transport aérien de passagers* ».

Le champ d'application, très large, concerne aussi bien des entreprises ayant une mission de service public (sociétés de sûreté aérienne) que celles du secteur purement concurrentiel (compagnies aériennes) ; il englobe des entreprises très nombreuses, de tailles très variables, regroupant des personnels aux tâches diverses, tels que les navigants techniques et commerciaux, les agents de sûreté aéroportuaire, d'enregistrement ou d'embarquement, les bagagistes ou encore les personnels de nettoyage.

II. La position de la commission du développement durable

Les réflexions menées par votre Rapporteur l'avaient conduit, dans un premier temps, à renvoyer à un décret en Conseil d'État la nécessaire précision du champ d'application, ce qui risquait de retarder la mise en application de la loi. De plus, votre Rapporteur estime que de telles dispositions relèvent essentiellement du pouvoir législatif.

En conséquence de la réécriture globale de l'article 2 qui intègre les dispositions prévues à l'article 1^{er} et relatives au champ d'application de la loi dans un nouvel article L. 1114-1 du code des transports - lequel fournit une nouvelle définition des entreprises ou établissements concernés (*cf. ci-dessous*) - votre Rapporteur a proposé la suppression de cet article, ce que la Commission a accepté.

*

* *

M. le président Serge Grouard. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, je vous propose de réserver l'article 1^{er}, du fait de la réécriture de l'article 2.

L'article est réservé.

Article 2

(articles L. 1114-1 à L. 1114-5 [nouveaux] du code des transports)

Conclusion d'accords-cadres de prévention des conflits

I. Le texte initial de la proposition de loi

• Cet article est, comme l'indique son paragraphe I, relatif à la mise en œuvre de négociations d'accords-cadres qui peuvent être engagées entre les employeurs et les organisations syndicales représentatives des entreprises de transport aérien de passagers telles que mentionnées à l'article 1^{er}. Ces accords visent à organiser une procédure de prévention des conflits et à développer le dialogue social.

En application de tels accords, l'exercice du droit de grève par les salariés ne peut ainsi intervenir, qu'au terme d'une négociation préalable entre employeurs et organisations syndicales représentatives.

L'article 2 de la proposition de loi précise que les accords-cadres déterminent les règles de l'organisation et du déroulement des négociations.

• Le paragraphe II précise en sept points les éléments qui sont notamment contenus dans de tels accords-cadres :

– les conditions de la notification à l'employeur par une organisation syndicale représentative des motifs pour lesquels elle envisage de recourir à la grève ;

– le délai, qui ne peut excéder trois jours, dans lequel l'employeur doit réunir la ou les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification ;

– la durée dont disposent ensuite l'employeur et les organisations syndicales ayant procédé à la notification, pour mener une négociation préalable à l'exercice du droit de grève, cette durée ne pouvant elle-même être supérieure à huit jours francs ;

– les informations que l'employeur doit réunir, en vue de favoriser la réussite de la négociation préalable et le délai dans lequel ces informations doivent être transmises ;

– les conditions dans lesquelles s'effectue la négociation préalable ;

– les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable et les informations qui y sont liées ;

– les conditions dans lesquelles les salariés sont informés des motifs du conflit, de la position des parties à la négociation préalable, ainsi que les

conditions dans lesquelles les salariés reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

Ces dispositions qui visent donc à éviter les mouvements de grève, en prévoyant des négociations préalables sont très proches de celles que contient l'article 2 de la loi n° 2007-1124 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Elles en diffèrent sur deux points :

– il est prévu, tout d'abord, que 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, le dispositif retenu ayant ainsi un caractère facultatif ; la loi du 21 août 2007 prévoyait, quant à elle, dans son article 2, l'engagement obligatoire de négociations, en vue de la signature, avant le 1^{er} janvier 2008, d'un accord-cadre d'entreprise, ainsi que d'un accord de branche ;

– la proposition de loi mentionne ensuite « l'exercice du droit de grève », alors que la loi du 21 août 2007 faisait explicitement référence, pour le secteur des transports terrestres réguliers de voyageurs, qui correspond à un service public, au « dépôt d'un préavis de grève ».

La proposition de loi ne prévoit pas ainsi de recourir systématiquement à la technique du préavis de grève obligatoire, la limitation du droit de grève s'appliquant, dans le domaine du transport aérien, sauf pour les entreprises de la sûreté aérienne, qui assurent une mission de service public, à un secteur concurrentiel.

II. La position de votre commission

Votre Rapporteur propose un amendement de réécriture globale de l'article 2, qui a plusieurs objets.

- Tout d'abord, l'amendement regroupe l'ensemble des dispositions de la proposition de loi initiale et intègre ces dispositions dans la partie législative du code des transports, en créant un chapitre spécial relatif au droit à l'information des passagers du transport aérien (articles L. 1114-1 à L. 1114-5 [nouveaux] du code des transports).

- Ensuite, cet amendement vise à définir une notion contenue dans la proposition de loi : celle « *d'entreprises qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers* » auxquelles s'appliquent les dispositions retenues par ce texte.

Il s'agit des exploitants d'aérodrome et des entreprises, établissements ou parties d'établissement exerçant une activité de transport aérien de passagers, de maintenance en ligne des aéronefs, d'assistance en escale telle qu'elle est

mentionnée à l'annexe à l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile ainsi que des activités de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

Cette même énumération doit être retenue s'agissant des salariés concernés par une autre notion contenue dans le texte, à l'article L. 1114-3 du code des transports, celle de « *salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols* ».

- Par ailleurs, l'amendement précise, dans un but d'efficacité, que le délai de 48 heures que doivent respecter les salariés qui ont l'intention de faire grève doit s'appliquer avant le début de chaque journée de grève et que les dispositions retenues s'appliquent sans préjudice de celles que le code du travail retient en matière de préavis de grève pour les entreprises chargées d'une mission de service public.

La Commission a accepté ces modifications.

*
* *

La Commission examine l'amendement CD 2 troisième rectification du rapporteur.

M. le rapporteur. Je l'ai dit, cet amendement tend à réécrire l'article 2 afin de l'intégrer aux premiers articles du code des transports, au sein d'un nouveau chapitre intitulé « *Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien* ». Il a pour corollaire la suppression des trois autres articles de la proposition de loi.

Outre cet aspect technique de codification, le nouvel article 2 intègre également les amendements que j'avais précédemment déposés. Il s'agit, premièrement, de préciser la nature des entreprises qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers ; deuxièmement, de préciser l'identité des salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols. Troisièmement, par souci de clarté, toutes les organisations syndicales représentatives sont associées aux négociations visant à prévenir les conflits, et non plus seulement celles qui ont notifié à l'employeur les motifs pour lesquels elles envisagent d'exercer le droit de grève. Enfin, par souci d'efficacité, le délai de quarante-huit heures s'applique avant le début de chaque journée de grève.

Au-delà de la codification, nous favorisons une procédure de prévention des conflits pour éviter le recours à la grève ; nous obligeons chaque gréviste à se déclarer quarante-huit heures à l'avance pour éviter la paralysie du transport aérien ; enfin, nous obligeons l'entreprise de transport aérien à prévenir les passagers vingt-quatre heures au plus tard avant le début d'une perturbation liée à une grève, afin de leur épargner les conséquences d'un manque d'informations.

M. Daniel Goldberg. Si l'amendement CD 2 troisième rectification est voté, l'article 4, sur lequel nous aurions pu tomber d'accord, sera supprimé, mais ce n'est qu'un détail. En revanche, vous modifiez ici plusieurs points essentiels de la proposition de loi, les différentes sections du nouvel article reprenant l'ancienne architecture du code des transports.

Premièrement, vous remédiez à l'absence initiale de définition des entreprises assujetties au dispositif, en renvoyant à l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile. Or, alors que vous venez de dire que tous les personnels du secteur n'étaient pas concernés, les services d'assistance en escale mentionnés en annexe de cet article ne recouvrent pas moins de trente-quatre missions d'assistance et de service ! Tous les maillons de la chaîne sont donc bien concernés, comme le souhaitait d'ailleurs Yanick Paternotte – y compris le fret et la poste.

M. Yanick Paternotte. Cela fait partie de la sûreté !

M. Daniel Goldberg. Non. Et contrairement à ce que vous avez dit, il ne s'agit pas de préserver la liberté de circulation des passagers, mais d'éviter qu'un mouvement de grève n'entrave le transport de marchandises. Le personnel de nettoyage des avions, voire celui qui est chargé des repas, est également concerné. En somme, le dispositif s'étend à tous les personnels présents sur la plateforme aéroportuaire. Or il s'agit d'un secteur entièrement privé, où les fonctions sont totalement externalisées par les gestionnaires des aéroports, par les compagnies aériennes et, d'une certaine manière, par l'État.

Ensuite, aux termes de la section 4, c'est bien aux seules perturbations liées à une grève dans une entreprise que vous réservez la nouvelle obligation d'information.

Enfin, nous aurions pu approuver le dispositif préventif dit d'alarme sociale prévu par la section 2 s'il avait préalablement fait l'objet d'une discussion avec les partenaires sociaux. Vous ne pouvez pas imposer sans dialogue social une procédure de dialogue social ! Nous ne saurions donc voter l'amendement.

M. Bernard Lesterlin. En termes de pure technique parlementaire, cet amendement consiste à profiter d'une procédure modeste et discrète – la mobilisation d'une partie d'une niche parlementaire d'un groupe par le dépôt d'une proposition de loi – pour transformer ladite proposition de loi en projet de loi portant réforme du code des transports et touchant à toute une série d'activités liées au transport aérien. Dès lors, le rapporteur doit nous assurer que ces dispositions relevant pour partie du service public et pour partie du secteur privé ont fait l'objet de la concertation préalable requise.

Car si l'on pouvait imaginer *a posteriori*, avec Jean Mallot, que le seul dépôt de la proposition de loi sur le Bureau de l'Assemblée nationale avait déclenché le conflit touchant l'un des maillons de la chaîne, on peut maintenant craindre que le secteur tout entier « ne se lève comme un seul homme » pour

s'opposer à votre dispositif. Je doute que la majorité le souhaite dans la période actuelle.

Loin de moi l'intention de contester la compétence du rapporteur et des cosignataires du texte, mais cette nouvelle rédaction vient évidemment du ministère. Il s'agit donc bien d'un projet de loi, déposé à la faveur d'une niche puisque l'ordre du jour de notre Assemblée ne lui offrait pas d'autre place à l'approche de la fin de la session et de la législature. Où en est donc la concertation dans les différents domaines que vient d'énumérer Daniel Goldberg, et qui relèvent les uns du public, les autres du privé ? Car nous ne saurions accepter qu'une proposition de loi soit ainsi transformée en projet de loi sans savoir où nous « mettons les pieds ».

M. le président Serge Grouard. Je comprends mal votre argumentation – à moins, cher collègue, que vous ne remettiez en cause le principe même de l'initiative parlementaire. C'est bien d'une telle initiative qu'il s'agit ici ; simplement, il faut modifier le texte initial de notre collègue Éric Diard, en particulier pour en intégrer les dispositions au code des transports.

M. Jean-Marie Sermier. Éric Diard a su adapter sa proposition de loi, et c'est tout à son honneur. J'aimerais simplement une précision : le deuxième paragraphe de la section 3 parle d'« aérodrome » alors que le reste du texte emploie le terme d'aéroport. Or, si tous les aéroports ne sont pas des aérodromes, tous les aérodromes sont des aéroports.

M. le président Serge Grouard. « Aérodrome » est le terme générique du code des transports.

M. Jean-Paul Chanteguet. J'en reviens à l'intervention de M. Lesterlin : pour le dire autrement, ce texte a été réécrit par le Gouvernement.

M. Bernard Lesterlin. Bien sûr ; tout le monde le sait !

M. Jean-Claude Bouchet. Sans entrer pour ma part dans des arguties juridiques, je signale que le texte et l'amendement sont conformes à l'exposé des motifs : il s'agit bien de « *concilier de façon équilibrée, dans les entreprises de transport aérien de passagers, le principe constitutionnel du droit de grève d'une part, et d'autre part l'objectif de valeur constitutionnelle de sauvegarde de l'ordre public* », etc. Il n'est donc pas question de porter atteinte au droit de grève, mais d'en organiser l'exercice au nom de la sécurité des passagers. Il ne faut pas voir le verre à moitié vide !

M. le rapporteur. La proposition de loi comportait initialement quatre articles ; j'ai estimé qu'il convenait d'insérer les dispositions dans le code des transports. S'il s'était agi d'un projet de loi, peut-être la codification serait-elle déjà faite ! Tel est en tout cas l'objet du présent amendement, qui prend également en compte les autres amendements que j'avais l'intention de déposer aux différents articles et dont je vous ai exposé la teneur en toute transparence.

D'autre part, il était d'autant plus important de préciser l'identité des personnels concernés qu'il n'est pas question ici de service minimum puisqu'il ne s'agit pas d'une mission de service public. Je l'ai fait dans cet article 2 ; on aurait également pu renvoyer cette précision à un décret mais il est possible de le préciser dès maintenant. Il s'agit de tous les personnels qui apportent leur concours à l'embarquement et au vol.

En outre, monsieur Caresche, monsieur Goldberg, le mécanisme de prévention des conflits ne peut être qu'incitatif puisqu'il ne s'agit pas de service public. On peut le regretter, mais on ne saurait rendre ce mécanisme obligatoire sous peine d'inconstitutionnalité.

M. le président Serge Grouard. Merci, monsieur le rapporteur, de ces précisions. Je confirme par ailleurs que c'est la Commission et elle seule qui a souhaité la réécriture de l'article 2.

M. Bernard Lesterlin. Le rapporteur ne m'a pas répondu. J'entends bien que le texte est d'initiative parlementaire, que le ministre des transports n'a « rien à voir » là-dedans, etc. Mais où en sont les négociations avec les partenaires sociaux au sein des entreprises et établissements concernés, désormais définis au II de la section 1 du nouvel article ?

M. le rapporteur. C'est auprès de la Direction générale de l'aviation civile que je me suis procuré la liste des personnels concourant à l'embarquement et au vol.

M. Yanick Paternotte. Cela n'a rien de choquant ! C'est le travail d'un rapporteur !

M. le président Serge Grouard. Cette démarche du rapporteur est tout à fait logique et sérieuse. Monsieur Lesterlin, je vous invite à lire attentivement la section 2 du nouvel article, qui répond entièrement à votre question, notamment son premier paragraphe.

La Commission adopte l'amendement CD2 troisième rectification, les groupes SRC et GDR votant contre.

En conséquence, l'article 2 est ainsi rédigé.

*

M. le président Serge Grouard. Nous en revenons à l'amendement CD 1 de suppression de l'article 1^{er}.

La Commission adopte l'amendement CD1. L'article 1^{er} est ainsi supprimé.

*

Article 3

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

I. Le texte de la proposition de loi

Cet article essentiel encadre l'exercice du droit de grève par les salariés des entreprises qui, selon les dispositions de l'article 1^{er} de la proposition de loi, concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers, en prévoyant que ces salariés doivent informer à l'avance, soit dans un délai de quarante-huit heures, le chef d'entreprise de leur intention de participer à une grève. L'article 3 comporte lui-même trois alinéas.

- Le premier alinéa dispose, qu'en cas de grève et tout au long du mouvement, pèse sur les salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols et sur eux seuls, *l'obligation d'informer, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève*, le chef d'entreprise ou une personne qu'il a préalablement désignée, de leur intention de participer à cette grève.

Cette disposition est très proche de celle qui avait été retenue au II de l'article 5 de la loi n° 2007-1124 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, dispositions qui sont désormais codifiées aux articles L. 1324-7 et L. 1324-8 du code des transports.

L'article 3 de la proposition de loi retient ainsi, comme l'avait préconisé, le premier, le « rapport Mandelkern » de juillet 2004 sur la continuité du service public dans les transports terrestres de voyageurs, cette obligation pour les salariés de déclarer individuellement, auprès de leur employeur ou d'une personne désignée par lui, leur intention de participer à une grève, qu'un accord cadre de prévention des conflits, tel que prévu à l'article 2 de la proposition de loi ait été conclu ou non. *Cette obligation de déclaration aide le chef d'entreprise à établir plus précisément le niveau du service assuré en ce cas et à informer les passagers.*

À la différence des règles prévues dans la loi du 21 août 2007, l'article 3 de la proposition de loi prévoit explicitement que cette obligation s'applique, en cas de grève, « *pendant toute la durée du mouvement* ». Cette obligation ne concerne, par ailleurs, comme dans la loi du 21 août 2007, que certains salariés, en l'espèce, ceux « *dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols* ».

- Le second alinéa a pour objet, là encore comme les dispositions de la loi du 21 août 2007, de *protéger les salariés* qui ont déclaré leur intention de participer à une grève.

Il est ainsi précisé que :

– les informations données par les salariés ne peuvent être utilisées que pour l’organisation de l’activité pendant la durée de la grève et pour informer les passagers ;

– ces informations 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 de sanctions pénales, en l’espèce celles que retient l’article 226-13 du code pénal. Il s’agit là de l’article qui prévoit, de manière générale, que la révélation d’une information à caractère secret par une personne qui en est dépositaire, soit par état ou par profession, soit en raison d’une fonction ou d’une mission temporaire, est punie d’une peine d’un an d’emprisonnement et de 15 000 euros d’amende.

• Le dernier alinéa assortit enfin l’obligation qui pèse sur les salariés d’informer le chef d’entreprise de leur intention de participer à une grève, quarante-huit heures à l’avance, de la possibilité d’une sanction disciplinaire. Sont visées les sanctions prévues par le code du travail ou par le règlement intérieur de l’entreprise, telles que les sanctions pour absence sans motif.

II. La position de votre commission

En conséquence de la réécriture globale de l’article 2 qui intègre les dispositions prévues à l’article 3 sur l’exercice du droit de grève dans deux nouveaux articles L. 1114-3 et L. 1114-4 du code des transports, votre Rapporteur a proposé la suppression de cet article, ce que la Commission a accepté.

*

* *

*La Commission adopte l’amendement CD3. L’article 3 est ainsi **supprimé**.*

Article 4

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

I. Le texte de la proposition de loi

L’article 4 de la proposition de loi dispose, qu’*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 la réalité du trafic assuré. Il est indiqué, que l’entreprise de transport doit délivrer

cette information au passager, *dans la mesure du possible, au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation liée à la grève.*

Ces dispositions, très proches de celles qui sont contenues dans l'article 7 de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, qui a été codifié à l'article L. 1222-8 du code des transports, reconnaissent ainsi explicitement aux passagers du transport aérien *un droit nouveau, celui d'être informés* suffisamment à l'avance sur le service assuré en cas de grève.

La notion de « *perturbation prévisible* » est à cet égard essentielle ; le trafic est réduit du fait de la grève, mais il doit rester prévisible pour le passager, qui doit donc être informé, de manière gratuite, précise et fiable.

Appliqué aux transports terrestres, « le rapport Mandelkern » avait peut-être le premier, dès juillet 2004, souligné l'importance d'une information donnée certes en temps réel, mais aussi et surtout, vingt-quatre heures à l'avance, aux usagers du service public de transport, afin de les aider à mieux gérer leurs déplacements dans un contexte de trafic perturbé. Le « rapport Mandelkern » avait détaillé les modes d'information possibles qui devaient être *adaptés* à la situation : affichage, publication dans la presse, sites internet, services vocaux dédiés ; on peut y ajouter les modes personnalisés, SMS ou mail.

Dans les débats intervenus à l'Assemblée nationale sur le projet de loi relatif aux transports terrestres de voyageurs, M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité avait lui-même insisté sur le fait que l'information donnée aux usagers devait, pour répondre aux attentes de ces derniers, être particulièrement précise : elle devait, indiquait M. Xavier Bertrand, permettre de savoir, par exemple, vingt-quatre heures à l'avance, non pas « si 50 % des trains rouleront », mais « si le train de 6 h 31 sera bien en fonctionnement ».

Cette exigence de précision doit s'appliquer de la même façon, selon votre Rapporteur, aux transports aériens.

À la différence des dispositions retenues dans l'article 7 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 proposition de loi, dans son article 4, ne retient que l'hypothèse d'une perturbation du trafic liée à une grève et non celles de perturbations entraînées, par exemple, par des phénomènes météorologiques ou des questions de sûreté aérienne.

Les dispositions de l'article 4 de la proposition de loi sont le reflet aussi d'une évolution marquée vers un développement de l'information des usagers des transports en commun, sans doute principalement réalisée à la RATP. Selon le rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2007-1124 du 21 août 2007 déposé le 4 mars 1999 par MM. Jacques Kossowski et Maxime Bono, les dispositions retenues par cette loi en matière d'information des usagers, pour les transports terrestres ont été mises en œuvre assez efficacement.

II. La position de votre commission

En conséquence de la réécriture globale de l'article 2 qui intègre les dispositions prévues à l'article 4 sur le droit d'information des passagers dans un nouvel article L. 1114-5 du code des transports, votre Rapporteur a proposé la suppression de cet article, ce que la Commission a accepté.

*

* *

*La Commission **adopte** l'amendement CD4. L'article 4 est ainsi **supprimé**.*

*

*Puis elle **adopte** l'ensemble de la proposition de loi, les groupes SRC et GDR votant contre.*

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
	<p data-bbox="561 524 641 547">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="434 596 768 711">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 data-bbox="458 735 765 758"><i>(Cf Article 2- Texte adopté par la Commission)</i></p>	<p data-bbox="904 524 984 547">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="895 571 988 595"><i>(Supprimé)</i></p> <p data-bbox="910 738 1111 762">(amendement n° CD 1)</p>
	<p data-bbox="563 811 639 835">Article 2</p>	<p data-bbox="907 811 980 835">Article 2</p> <p data-bbox="780 859 1111 951">Le titre 1^{er} du livre 1^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :</p> <p data-bbox="883 975 1006 999"><i>« CHAPITRE IV</i></p> <p data-bbox="804 1011 1084 1081"><i>« Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien</i></p> <p data-bbox="898 1104 990 1128"><i>« Section 1</i></p> <p data-bbox="847 1152 1040 1175"><i>« Champ d'application</i></p> <p data-bbox="780 1199 1111 1339"><i>« Art. L. 1114-1. – I. – Le présent chapitre est applicable aux entreprises, établissements ou parties d'établissement qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers.</i></p> <p data-bbox="780 1363 1111 1570"><i>« 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,</i></p>

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

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.

« II. – L'accord-cadre détermine notamment :

« 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 ;

« 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 ;

d'assistance en escale mentionnée à l'annexe à l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile ainsi que les activités de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

« Section 2

« Dialogue social et prévention des conflits

« Art. L. 1114-2. – 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 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.

Alinéa sans modification

« 1° Les conditions dans lesquelles les organisations syndicales représentatives procèdent à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elles envisagent de recourir à l'exercice du droit de grève ;

Alinéa sans modification

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« 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 ;

« 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 ;

« 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives ~~qui ont procédé à la notification~~ 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 ;

« 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.

« 3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de la notification ;

« 4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives en vue de favoriser la réussite du processus de négociation ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;

« 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives et l'employeur se déroule ;

Alinéa sans modification

« 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 ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

« Section 3

« Exercice du droit de grève

« 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 le début de chaque journée de grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer.

« Sont considérés comme

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

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 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.

« 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.

« 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.

« Section 4

« Information des passagers

« 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, 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. »

Texte en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

(amendement n° CD 2)

Article 3

Article 3

(Supprimé)

~~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.~~

~~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.~~

~~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.~~

(Cf Article 2- Texte adopté par la Commission)

(amendement n° CD 3)

Article 4

Article 4

(supprimé)

~~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.~~

(Cf Article 2- Texte adopté par la Commission)

(amendement n° CD 4)

ANNEXE

CODE DE L'AVIATION CIVILE

Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'État

Livre II : Aérodrômes

Titre I^{er} : Dispositions générales

Chapitre VI : Services d'assistance en escale

Art. R 216-1. – I. - Les services d'assistance en escale régis par le présent chapitre sont les services rendus à un transporteur aérien sur un aéroport ouvert au trafic commercial figurant dans la liste annexée au présent code.

II. - L'auto-assistance en escale consiste, pour un transporteur aérien, à effectuer pour son propre compte une ou plusieurs catégories de services d'assistance sans conclure avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Un transporteur aérien n'est pas considéré comme tiers par rapport à un autre transporteur aérien :

1° Si l'un détient dans l'autre une participation majoritaire,

ou

2° Si une même entité détient dans chacun d'eux une participation majoritaire.

Article Annexe art. R 216-1

LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent :
 - 1.1. Les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte du transporteur aérien et la fourniture de locaux à ses représentants ;
 - 1.2. Le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications ;
 - 1.3. Le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement ;

- 1.4. Tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par le transporteur aérien.
2. L'assistance " passagers " comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.
3. L'assistance " bagages " comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.
4. L'assistance " fret et poste " comprend :
 - 4.1. Pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation, ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances ;
 - 4.2. Pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre le prestataire et le transporteur aérien ou requise par les circonstances.
5. L'assistance " opération en piste " comprend :
 - 5.1. Le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ (*) ;
 - 5.2. L'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés (*) ;
 - 5.3. Les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste (*) ;
 - 5.4. Le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare ;
 - 5.5. L'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés ;
 - 5.6. Le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en oeuvre des moyens nécessaires ;
 - 5.7. Le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.
6. L'assistance " nettoyage et service de l'avion " comprend :
 - 6.1. Le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau ;
 - 6.2. La climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion ;
 - 6.3. L'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.
7. L'assistance " carburant et huile " comprend :

- 7.1. L'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons ;
 - 7.2. Le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.
 8. L'assistance d'entretien en ligne comprend :
 - 8.1. Les opérations régulières effectuées avant le vol ;
 - 8.2. Les opérations particulières requises par le transporteur aérien ;
 - 8.3. La fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange ;
 - 8.4. La demande ou la réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.
 9. L'assistance " opérations aériennes et administration des équipages " comprend :
 - 9.1. La préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu ;
 - 9.2. L'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol ;
 - 9.3. Les services postérieurs au vol ;
 - 9.4. L'administration des équipages.
 10. L'assistance " transport au sol " comprend :
 - 10.1. L'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport ;
 - 10.2. Tous les transports spéciaux demandés par le transporteur aérien.
 11. L'assistance " service commissariat " comprend :
 - 11.1. La liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative ;
 - 11.2. Le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation ;
 - 11.3. Le nettoyage des accessoires ;
 - 11.4. La préparation et la livraison du matériel et des denrées.
- (*) Pour autant que ces services ne soient pas assurés par le service de circulation aérienne.

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CD1 présenté par M. Éric Diard, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

Supprimer cet article.

Amendement CD2 présenté par M. Éric Diard, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

Rédiger ainsi cet article :

« Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV

« Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien

« Section 1

« Champ d'application

« Art. L. 1114-1. – I. – Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux entreprises, établissements ou parties d'établissement qui concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers.

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, d'assistance en escale mentionnée à l'annexe à l'article R 216-1 du code de l'aviation civile ainsi que les activités de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

« Section 2

« Dialogue social et prévention des conflits

« Art. L. 1114-2. – 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 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.

II. – L'accord-cadre détermine notamment :

1° Les conditions dans lesquelles les organisations syndicales représentatives procèdent à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elles envisagent de recourir à l'exercice du droit de grève ;

2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales représentatives. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;

3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de la notification ;

4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives en vue de favoriser la réussite du processus de négociation ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;

5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales 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 ;

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 ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

« Section 3

« Exercice du droit de grève

« 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 le début de chaque journée de grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer.

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 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 à l'article précité, de maintenance en ligne des aéronefs, de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

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.

« 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.

« Section 4

« Information des passagers

« 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, 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.

Amendement CD3 présenté par M. Éric Diard, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 3

Supprimer cet article.

Amendement CD4 présenté par M. Éric Diard, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 4

Supprimer cet article.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Gouvernement

- M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports
- Mme Ingrid Mareschal, directrice adjointe du cabinet du ministre des transports
- M. Pierre-Hugues Schmit, conseiller technique auprès du ministre des transports

Organisations Syndicales

CFDT

- M. Marcel Grignard, secrétaire général adjoint de la CFDT
- M. Gérard Petasse, secrétaire général de l'Union fédérale des aériens, Fédération générale des transports et de l'équipement
- M. Manu Lecot, secrétaire national, fédération des services

CFTC

- M. Daniel Peltier (CFTC des personnels de sûreté aérienne)
- M. Claude Nelta (SNEPS-CFTC)

CGC

- M. Pascal Planquart (CFE/CGC, vice-président prévention sécurité, négociateur de branche)

CGT

- M. Jérôme Vérité, secrétaire général de la Fédération nationale des syndicats de transports
- Mme Michèle Chay, secrétaire générale de la Fédération du commerce
- Mme Ghislaine Hoareau, secteur juridique de la Confédération
- M. Raymond Besco, responsable transports aériens de la Fédération des transports

Force Ouvrière

- M. Alain Bouteloux
- M. Jean-Luc Secondi

Syndicat National des Pilotes de Ligne

- M. Yves Deshayes, président du Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL)
- M. Philippe Vivier, vice-président du SNPL
- Mme Sandrine Johnson, responsable du pole juridique du SNPL

Union syndicale des syndicats autonomes

- M. Jean Grosset, secrétaire général adjoint de l'UNSA
- M. Alain Gergaud, UNSA Transports
- M. Éric Tournebœuf, UNSA Transports
- M. Erik Biro, UNSA Sécurité – Sécurité aéroportuaire

Syndicat professionnel

- M. Marc-Antoine Bidon, délégué général du SESA (Syndicat des entreprises de sûreté aérienne)
- M. Xavier Gondaud, vice-président du SESA

Union française des pilotes de ligne

- M. Jean-Claude Pardal, président de l'UFPL
- M. Jean Dos Santos

Compagnie aérienne

- M. Jean-Claude Cros, directeur général adjoint chargé des ressources humaines d'Air France
- M. Zoran Jelkic, directeur de cabinet du Président-directeur général d'Air France.