

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs

- Suite de l'examen du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, relatif au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs (examen des articles) – n° 101 (*M. Jacques Kossowski, rapporteur*) 2

Jeudi

26 juillet 2007

Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 06

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2007-2008

Présidence

de

**M. Hervé Mariton,
Président**



La commission spéciale a poursuivi, sur le rapport de **M. Jacques Kossowski**, l'examen du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, relatif au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs – n° 101, passant à l'examen des articles.

TITRE I^{ER}

CHAMP D'APPLICATION

Article 1^{er} : *Définition du champ d'application de la loi*

La commission a examiné un amendement de **M. Alain Vidalies** visant à supprimer cet article. **M. François Brottes** s'est déclaré opposé à cet article comme à l'ensemble du projet de loi, qu'il a jugé à la fois inefficace, inopportun et indécent par rapport aux règles du droit constitutionnel.

Après que **le rapporteur** a émis un avis défavorable, faisant valoir l'utilité du projet de loi pour répondre aux attentes des Français, la commission a *rejeté* l'amendement.

La commission a ensuite *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur.

La commission a *adopté* l'article 1^{er} ainsi modifié.

Après l'article 1^{er}

Suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, la commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à soumettre à l'avis conforme des élus des organisations syndicales siégeant au comité d'établissement régional et à celui des représentants de l'autorité régionale organisatrice de transport concernés toute décision de supprimer des postes dans des directions régionales de la SNCF et sur les lignes régionales.

Suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, la commission a ensuite *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul prévoyant que les préfets de régions, les autorités organisatrices de transport en région, la SNCF, les organisations syndicales et les associations représentant les usagers négocient chaque année un plan de rénovation du service public ferroviaire dans chaque région d'ici janvier 2009.

Elle a également *rejeté*, sur avis défavorable du **rapporteur**, un amendement du même auteur prévoyant la remise au Parlement avant le 1^{er} janvier 2009 par le ministre des transports d'un rapport relatif aux modalités d'annulation de la dette de Réseau Ferré de France et de la SNCF.

Suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, la commission a enfin *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul prévoyant la rédaction par le Parlement, avant le 1^{er} janvier 2008, d'un rapport sur le respect du droit syndical et les conditions d'exercice du droit de grève en France dans le secteur des transports terrestres de voyageurs.

TITRE II

DIALOGUE SOCIAL ET PRÉVENTION DES CONFLITS DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Article 2 : *Négociation collective en vue d'organiser une procédure de prévention des conflits*

La commission a examiné un amendement de suppression de l'article de M. Alain Vidalies. **M. François Brottes** a estimé qu'il s'agit d'un article inique et inconstitutionnel, surtout dans ses derniers alinéas. Pour éviter la censure du Conseil constitutionnel, il serait donc préférable de renoncer dès maintenant à ces mesures. Il s'agit simplement d'appliquer le principe de précaution...

Suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, la commission a *rejeté* l'amendement.

La commission a ensuite examiné un amendement de M. Roland Muzeau visant à ce que l'accord-cadre organisant la procédure de prévention des conflits soit signé par une ou des organisations syndicales de salariés ayant recueilli au moins la moitié des suffrages exprimés lors de la dernière élection professionnelle de représentativité.

Le rapporteur a rappelé que la question de la règle de majorité pour la négociation des accords collectifs de travail est soumise à la discussion des partenaires sociaux et qu'il ne convient donc pas de légiférer sur ce sujet.

M. Roland Muzeau a souligné que, depuis que la loi Fillon du 4 mai 2004 a rendu les accords minoritaires possibles, la situation de la négociation sociale s'est largement dégradée dans l'entreprise. Par ailleurs, la négociation sur la représentativité des organisations syndicales n'est pas encore près d'aboutir. Enfin, aux yeux des organisations syndicales, cette question est à la fois minorée et écartée dans les discussions actuelles, notamment la discussion du présent projet de loi.

M. François Brottes a invité le rapporteur à plus de prudence. On ne peut pas soutenir qu'un article qui sanctionne l'absence de résultat en termes de dialogue social par un décret pris quelques semaines seulement après la promulgation de la loi soit particulièrement propice au développement du dialogue social.

Après que **le rapporteur** a émis un avis défavorable, la commission a *rejeté* l'amendement.

Suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, la commission a ensuite *rejeté* un amendement de M. Roland Muzeau tendant à prévoir que la procédure de prévention des conflits ne s'applique que dans le cas où les motifs du préavis sont internes à l'entreprise, liés à son fonctionnement.

Après que **le rapporteur** a émis un avis défavorable, la commission a également *rejeté* un amendement de M. Roland Muzeau proposant que la négociation préalable prévue à l'article 2 implique l'ensemble des organisations syndicales présentes dans l'entreprise et non les seules organisations ayant notifié leur intention de déposer un préavis de grève.

La commission a examiné un amendement du rapporteur tendant à harmoniser les règles prévues à l'article 2. En effet, l'article 2 prévoit l'intervention d'un accord d'entreprise

ou d'un accord de branche, voire, à titre supplétif, à compter du 1^{er} janvier 2008, d'un décret en Conseil d'État. Ces textes organiseront la mise en œuvre de la nouvelle procédure de négociation préalable qui vise à prévenir les conflits. Naturellement, il serait souhaitable que des accords puissent être signés sur cette question importante.

Pour des raisons évidentes d'harmonisation et de cohérence juridique, afin que les garanties soient les mêmes dans toutes les entreprises, il est nécessaire que le contenu minimal des règles applicables – soit le délai pour la négociation, le type d'informations à transmettre aux organisations syndicales représentatives ou les conditions d'élaboration du relevé de conclusion de la négociation préalable – soit identique dans tous ces cas.

Cet amendement le précise très clairement s'agissant des accords cadre et un autre amendement à venir en discussion le précisera pour les accords de branche.

M. François Brottes a interrogé le rapporteur sur l'articulation juridique qui prévaudra entre l'accord collectif et le décret, notamment dans le cas où un accord sera signé après la publication du décret.

Le rapporteur a rappelé que, selon les termes du troisième alinéa de l'article 2 du projet de loi, le décret en Conseil d'État ne prévaudra qu'autant qu'aucun autre accord ne sera signé. En pratique, même si un accord est signé après le 1^{er} janvier 2008, les dispositions de celui-ci prévaudront sur celles du décret.

M. Daniel Paul s'est interrogé sur les conséquences du refus d'une des parties d'aboutir lors de la négociation, au motif, notamment, que les dispositions du décret lui seraient plus favorables, les auditions ayant en effet montré que ce cas de figure peut se poser.

M. Roland Muzeau a rappelé qu'en tout état de cause, cet article s'inscrit dans la logique de la loi Fillon du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie et au dialogue social.

Le rapporteur a estimé que, le dialogue social étant toujours préférable à une décision unilatérale, il ne fait aucun doute que l'ensemble des parties préférera négocier.

La commission a *adopté* l'amendement.

La commission a examiné un amendement de M. Roland Muzeau visant à affirmer la compatibilité des dispositions de l'article L. 521-3 du code du travail relatives au préavis de grève et celles de l'article 2.

Le rapporteur s'est félicité que cet amendement atteste de la bonne compréhension et de l'adhésion au projet proposé. Favorable sur le principe, il a suggéré à M. Roland Muzeau une rectification de forme, pour éviter que l'amendement ne devienne sans objet au cours de la discussion en séance publique, en cas d'adoption de l'amendement précédent.

M. Daniel Paul s'est interrogé sur les conséquences de cette modification sur l'applicabilité du délai de préavis prévalant aujourd'hui.

M. Roland Muzeau a préféré *retirer* son amendement afin de le présenter ultérieurement dans une rédaction plus satisfaisante.

Après avis défavorable du **rapporteur**, la commission a *rejeté* un amendement de M. Roland Muzeau visant, d'une part, à ce que les accords de branche organisant la procédure de prévention des conflits fassent l'objet d'une majorité d'engagement – en une démarche voisine de celle d'un amendement précédemment défendu – et, d'autre part, à ce que ces mêmes accords n'interviennent pas à titre supplétif dans les entreprises dépourvues d'accord-cadre.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur destiné à soumettre les accords de branche relatifs à la négociation préalable aux dispositions du II de l'article 2, qui détaillent le contenu minimal des accords.

Après que **le rapporteur** a émis un avis défavorable, la commission a *rejeté* un amendement de M. Roland Muzeau visant à supprimer le troisième alinéa de l'article 2, au motif qu'il n'appartient pas au pouvoir réglementaire de définir les modalités de la négociation préalable au dépôt d'un préavis de grève.

La commission a ensuite examiné un amendement du rapporteur précisant que le décret en Conseil d'État prévu à l'alinéa 3 de l'article 2 sera pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés des secteurs d'activité concernés.

Le rapporteur a fait valoir que le projet de loi traite de la question de la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs mais aussi et d'abord de dialogue social. Aussi est-il important que, même lorsque la négociation collective s'est soldée par un échec, les organisations syndicales puissent, autant que faire se peut, être associées à l'édition des règles d'organisation de la négociation préalable qui seront fixées par décret.

M. Daniel Paul a estimé qu'il s'agit d'un « minimum syndical ».

La commission a *adopté* l'amendement.

La commission a examiné un amendement du rapporteur précisant que non seulement l'accord-cadre, mais aussi l'accord de branche et le décret en Conseil d'État, comporteront des dispositions identiques minimales relatives à la procédure de prévention des conflits.

Le président Hervé Mariton et Mme Muriel Marland-Militello ont fait remarquer qu'il n'est pas certain qu'un décret en Conseil d'État soit nécessaire si les négociations collectives aboutissent.

M. François Brottes a suggéré de faire précéder la référence au décret en Conseil d'État de la mention : « , le cas échéant, ».

Le rapporteur a accepté de rectifier son amendement dans ce sens.

La commission a *adopté* l'amendement ainsi rectifié.

Suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, la commission a *rejeté*, par coordination avec le vote sur un amendement précédent, un amendement présenté par M. Roland Muzeau visant à supprimer la référence aux seules organisations syndicales qui ont procédé à la notification dans la désignation des parties à la négociation préalable.

Puis, suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, elle a *rejeté* un amendement de M. Roland Muzeau visant à rendre possible le dépôt d'un préavis de grève avant l'expiration de la durée prévue pour la négociation préalable, en cas de carence ou d'échec de la négociation.

Elle a enfin, suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, *rejeté* un amendement de M. Roland Muzeau prévoyant que l'accord-cadre devra préciser notamment les conditions dans lesquelles les retenues de traitement ou de salaires pourront être opérées.

La commission a examiné un amendement du rapporteur ayant pour objet de préciser que les procédures de prévention des conflits existant à la RATP et à la SNCF devront être mises en conformité avec les dispositions de l'article 2 du projet de loi, par voie d'avenant, au plus tard le 1^{er} janvier 2008.

Le rapporteur a précisé que cet amendement permet de ne pas obliger la SNCF et la RATP à renégocier l'ensemble de leurs accords, comme ce serait le cas si le projet de loi était adopté en l'état. En effet, leurs accords portent sur le dialogue social en général et la procédure de prévention des conflits n'en constitue qu'une partie. Dans le même temps, comme l'ensemble des autres entreprises, la SNCF et la RATP se mettront en conformité avec l'article 2 de la loi : il n'y a pas de raisons qu'un délai supplémentaire leur soit accordé.

La commission a *adopté* l'amendement.

Un amendement de M. Roland Muzeau tendant à ne pas contraindre la RATP et la SNCF à renégocier leurs accords dans des délais trop courts est devenu *sans objet*.

Puis la commission a *adopté* l'article 2 ainsi modifié.

Article 3 : Conditions de dépôt de préavis préalables à la cessation concertée du travail

La commission a examiné deux amendements de suppression de l'article présentés par M. Roland Muzeau et par M. Alain Vidalies.

M. Roland Muzeau a expliqué que l'effet conjugué des articles 2 et 3 du projet de loi conduit à imposer un délai trop long entre la notification du premier préavis et le dépôt d'un éventuel second préavis. La longueur de ce délai constitue une atteinte à l'exercice du droit de grève.

M. François Brottes a également estimé que l'article 3 constitue une restriction supplémentaire au droit de grève en interdisant la pratique des préavis dits « glissants ». Il risque d'inciter des directions d'entreprise à s'affranchir de leur obligation de négocier réellement sur les causes de la situation conflictuelle pour arriver à un accord dans le seul but d'éviter la grève, la menace d'un nouveau préavis de grève ne pouvant intervenir de fait qu'après un délai de 13 jours à l'issue du premier préavis de grève.

Suivant l'avis défavorable du **rapporteur**, la commission a *rejeté* les amendements.

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur précisant que lorsqu'un préavis a été déposé dans les conditions prévues à l'article L. 521-3 du code du travail par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives, un nouveau préavis ne peut être déposé par les mêmes organisations et pour les mêmes motifs « qu'à l'issue du délai » du préavis en

cours alors que le projet de loi fait référence à l'expression, juridiquement peu précise, de « l'échéance » du préavis.

La commission a *adopté* l'article 3 ainsi modifié.

TITRE III

ORGANISATION DE LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC EN CAS DE PERTURBATION PRÉVISIBLE DU TRAFIC OU DE GRÈVE

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à rétablir l'intitulé initial du Titre III : « Organisation de la continuité du service public en cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic ».

Article 4 : *Dessertes prioritaires, plan de transport adapté et plan d'information des usagers*

La commission a examiné deux amendements identiques présentés, d'une part par M. Roland Muzeau, d'autre part, par M. Alain Vidalies visant à supprimer l'article 4.

M. François Brottes a souligné que l'article 4 portait atteinte à un principe de valeur constitutionnelle, car il méconnaît le principe de libre administration des collectivités territoriales. En effet, la loi ne saurait imposer la responsabilité aux autorités organisatrices de transports de déterminer le niveau minimal de service en fonction de l'importance des perturbations, alors qu'elles ne sont pas chargées de la gestion des moyens de transport et des moyens en personnel. La liberté contractuelle des autorités organisatrices de transport est remise en cause par l'article 4, alors que, dans le cadre des conventions d'exploitation avec les entreprises de transports, des plans de prévisibilité du trafic ont déjà été définis comme, par exemple, avec la SNCF.

Suivant l'avis *défavorable* du rapporteur, la commission a *rejeté* ces amendements.

La commission a ensuite examiné un amendement du rapporteur visant à supprimer une référence introduite par le Sénat et qui pourrait conduire à empêcher la consultation des représentants des usagers au sujet de la définition des dessertes prioritaires par l'autorité organisatrice de transport.

Un débat s'est engagé à la suite d'une question posée par **M. Roland Muzeau** sur les critères de représentativité des associations d'usagers. **M. Yanick Paternotte** a expliqué que plusieurs associations d'usagers des transports siégeaient au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), la plupart de ces associations étant adhérentes de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). **Le rapporteur** a estimé que la consultation des usagers prévue par l'article 4 pouvait viser le Conseil économique et social régional. **M. Jean-Frédéric Poisson** a fait remarquer que les associations d'usagers siégeaient également au sein des comités de ligne mis en place par la RATP.

Le président Hervé Mariton, tout en reconnaissant qu'il n'existait pas de critère juridiquement définis de la représentativité des associations d'usagers, a indiqué qu'il était possible de juger de l'audience des associations en cause. Il lui a paru préférable de supprimer du texte de loi l'expression « dès lors qu'existent une ou plusieurs structures représentatives »,

les critères de représentativité n'étant pas juridiquement définis, l'essentiel étant que le projet de loi garantisse une consultation des usagers avant la définition des dessertes prioritaires.

La commission a *adopté* l'amendement du rapporteur.

La commission a ensuite *adopté* un amendement du président Hervé Mariton visant à rétablir le texte initial du projet de loi, s'agissant de la définition par les autorités organisatrices de transport des dessertes prioritaires, alors que la rédaction adoptée par le Sénat proposait une définition trop restrictive de ces dessertes. **Le président Hervé Mariton** a estimé qu'il convient de laisser une marge d'appréciation à l'autorité organisatrice sur ce qui doit être considéré comme desserte prioritaire, même s'il ne s'agit pas des déplacements quotidiens de la population.

La commission a *adopté* cet amendement.

Elle a ensuite examiné un amendement de M. Yanick Paternotte visant à prévoir, qu'en cas d'incident ou de mouvement de grève, les représentants des collectivités publiques sont informés de l'ampleur des plans de desserte et des horaires qui sont maintenus. **M. Yanick Paternotte** a expliqué que les maires doivent être informés le plus rapidement possible de ces perturbations, afin de pouvoir mettre en place certains services de substitution. Un débat s'est engagé entre les commissaires sur le point de savoir quelles étaient les collectivités publiques concernées et dans quels délais cette information devait être faite.

Le président Hervé Mariton a expliqué qu'il fallait bien distinguer le cas de la définition des dessertes prioritaires qui fera l'objet d'une publication, ce qui rend inutile de prévoir une information spécifique des maires, du cas de l'incident qui interrompt le trafic et pour lequel il faut prévoir une modalité d'information des autorités publiques.

Après les interventions de **MM. Jean-Frédéric Poisson, Michel Grall et Xavier Breton**, qui ont insisté sur la nécessité d'une information directe et préalable, et de **M. François Brottes**, qui s'est interrogé sur la portée réelle de l'amendement, **le président Hervé Mariton** a proposé d'adopter l'amendement de M. Yanick Paternotte, tout en suggérant à ce dernier d'en préciser la rédaction en vue de la réunion de la commission tenue en application de l'article 88 du Règlement.

Suivant l'avis du Président, la commission a *adopté* cet amendement.

La commission a ensuite *adopté* un amendement du rapporteur tendant à ajouter les perturbations résultant de plans de travaux à la liste de celles qui sont réputées prévisibles.

Puis elle a *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur.

La commission a ensuite examiné un amendement de M. Yanick Paternotte prévoyant, qu'en zone urbaine dense, une astreinte de service public est organisée par l'entreprise de transport sur les dessertes prioritaires durant les périodes de pointe du matin, soit entre 6 heures et 9 heures, et les périodes de pointe du soir, soit entre 17 heures et 20 heures.

M. Yanick Paternotte a expliqué qu'en zone urbaine dense, le service minimum est surtout nécessaire aux heures de pointe, pour assurer le transport des personnes entre leur domicile et leur lieu de travail, ce qui suppose un service égal ou supérieur à 50 % du service normal.

Le rapporteur s'est déclaré défavorable à cet amendement, soulignant que son application supposerait la réquisition du personnel des entreprises de transport concernées, ce qui irait à l'encontre des orientations générales du projet de loi, qui mise sur le dialogue social pour assurer un service minimum dans les transports.

M. Yanick Paternotte a *retiré* son amendement.

M. François Brottes s'est félicité de la réponse du rapporteur qui montre bien que ce projet de loi n'institue pas à proprement parler de « service minimum » dans les transports, puisqu'il ne prévoit pas de dispositif d'astreinte, dont la constitutionnalité mériterait d'ailleurs un examen approfondi.

Le président Hervé Mariton a répondu que, même sans dispositif d'astreinte, les dispositions de ce projet de loi suffiraient à assurer un niveau minimal de service dans les transports en cas de grève et, qu'en tout état de cause, un tel dispositif ne lui semblerait pas contraire à la Constitution.

La commission a ensuite examiné un amendement du rapporteur et de Mme Muriel Marland-Militello prévoyant que le niveau minimal de service prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

Mme Muriel Marland-Militello a souligné la nécessité de prendre en compte dans la loi la situation particulièrement difficile des personnes handicapées.

M. Daniel Paul a souhaité qu'un sous-amendement précise que les personnes à mobilité réduite doivent être transportées dans des véhicules adaptés à leur handicap. **Le rapporteur** a jugé la rédaction de son amendement suffisamment large pour répondre aux préoccupations exprimées par M. Christian Paul.

M. Philippe Gosselin a jugé utile que le dispositif de cet amendement intègre les besoins particuliers des personnes qui ont une mobilité réduite, sans pour autant être en situation de handicap, comme c'est le cas par exemple des personnes âgées.

La commission a *adopté* cet amendement.

Elle a ensuite *adopté* un amendement du rapporteur précisant que l'intervention de l'entreprise de transport dans les plages horaires et les fréquences à assurer pour chaque niveau de service se fait dans le cadre fixé par l'autorité organisatrice de transport.

Un amendement similaire ayant déjà été examiné, **M. Yanick Paternotte** a *retiré* un amendement qui prévoit que les représentants des collectivités territoriales sont informés des plans de desserte et des horaires qui sont maintenus.

Enfin, la commission a examiné un amendement du président Hervé Mariton prévoyant que les conventions d'exploitation conclues par les autorités organisatrices de transport avec les entreprises de transport sont rendues publiques.

Le président Hervé Mariton a expliqué que cet amendement vise à assurer la publicité des plans de transport et des plans d'information des usagers qui doivent être intégrés dans ces conventions, rappelant que lorsque l'autorité organisatrice de transport n'est pas une collectivité territoriale, les conventions ne sont pas approuvées par une délibération

publique et, par conséquent, pas toujours rendues publiques. **M. Yanick Paternotte** a indiqué que c'est notamment le cas de celles que l'État passe avec certaines entreprises de transport.

M. Michel Destot a jugé que le dispositif de cet amendement pourrait contraindre les entreprises de transport à diffuser les clauses de ces conventions qui relèvent du secret commercial, ce qui compliquerait pour elles la négociation d'autres contrats, notamment à l'étranger. **M. Jean-Frédéric Poisson** a alors proposé que l'obligation de publication prévue par cet amendement soit restreinte aux seuls plans de transport et plans d'information des usagers. **Le président Hervé Mariton** a accepté cette modification.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la commission a *adopté* l'amendement ainsi modifié.

Puis elle a *adopté* l'article 4 ainsi modifié.

Article 5 : Mesures tendant à assurer la prévisibilité du service

La commission a examiné un amendement de suppression de l'article de M. Alain Vidalies.

M. François Brottes a indiqué que cet amendement permet d'éviter d'ouvrir une porte à tous les chantages et atteintes aux libertés individuelles au sein de l'entreprise.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* l'amendement.

La commission a ensuite *adopté* trois amendements de précision du rapporteur :

– l'un tendant à la prise en compte des règles de sécurité applicables dans chaque entreprise ;

– l'autre précisant que la date à partir de laquelle peut être défini un plan de prévisibilité en cas d'échec des négociations sur l'accord collectif de prévisibilité est bien celle du 1^{er} janvier 2008 ;

– le dernier définissant l'employeur comme l'auteur dudit plan.

Puis la commission a examiné un amendement du rapporteur visant, dans l'hypothèse où un accord collectif de prévisibilité serait conclu dans l'entreprise après le 1^{er} janvier 2008, à rendre ce dernier applicable en lieu et place du plan de prévisibilité défini par l'employeur.

M. Michel Destot, s'inquiétant de la situation difficile que le choix de la date du 1^{er} janvier 2008 va créer pour les opérateurs, et plus précisément les opérateurs de province, s'est interrogé sur les conséquences financières qui pourraient en résulter pour les collectivités territoriales. Il a donc proposé de ne retenir la date précitée que pour les opérateurs dépendant de l'État et de choisir la date du 1^{er} janvier 2009 pour les opérateurs privés.

Le rapporteur a souligné que précisément, la négociation collective pourra se poursuivre après le 1^{er} janvier 2008.

La commission a *adopté* l'amendement.

La commission a examiné deux amendements identiques de M. Roland Muzeau et de M. Yves Cochet visant à supprimer les alinéas 5 et 6 de l'article.

M. Roland Muzeau a fait valoir que l'obligation faite à tout salarié de se déclarer gréviste avant le déclenchement d'une grève et la sanction disciplinaire prévue en cas de non respect de cette obligation constituent une grave remise en cause du droit de grève : de telles dispositions doivent être supprimées. Il n'est pas possible de priver un salarié de quarante-huit heures de réflexion sur la possibilité de recourir ou non à la grève.

Le président Hervé Mariton a rappelé que cette obligation de déclaration préalable du salarié gréviste a pour but de permettre une bonne organisation du service et qu'en tout état de cause il est toujours possible de décider de ne pas faire grève, conformément aux explications apportées par le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité devant les membres de la commission.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* les deux amendements.

Puis, la commission a *adopté* l'article 5 ainsi modifié.

Article 6 : Désignation d'un médiateur par les parties au conflit – Conditions d'organisation d'une consultation sur la poursuite de la grève

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* un amendement de suppression de l'article de M. Alain Vidalies.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* deux amendements de M. Roland Muzeau et de M. Yves Cochet visant à supprimer l'alinéa 2 de cet article relatif à l'organisation d'une consultation sur la poursuite de la grève, après que **M. Yves Cochet** a précisé que cette mesure est de nature à accroître les tensions dans les entreprises, alors que la prévisibilité des conflits est déjà souvent assurée.

Puis elle a *adopté* deux amendements du rapporteur, l'un visant à établir que la responsabilité de décider et d'organiser la consultation des salariés après huit jours de grève revient à l'employeur, l'autre de précision.

La commission a ensuite examiné un amendement de M. Yanick Paternotte visant à sanctionner pénalement le fait d'empêcher la reprise du travail si une majorité qualifiée des deux tiers de travailleurs concernés l'a votée.

Le rapporteur a estimé qu'en fait, ce dispositif restreignait les garanties assurant la protection de la liberté du travail et donné un avis défavorable à l'adoption de l'amendement.

M. Yanick Paternotte a *retiré* l'amendement.

La commission a *adopté* l'article 6 ainsi modifié.

Article 7 : Droit des usagers à l'information

La commission a *adopté* deux amendements du **président Hervé Mariton**, visant à renforcer le droit à l'information de l'utilisateur sur le service assuré en cas de perturbation du

trafic, en prévoyant que l'information sera gratuite et qu'elle pourra s'étendre à l'ensemble des déplacements par transport terrestre.

Elle a ensuite *adopté* un amendement rédactionnel du rapporteur.

La commission a *adopté* l'article 7 ainsi modifié.

Article 7 bis (nouveau) : *Bilan annuel d'exécution des plans de transport adapté et des plans d'information des usagers*

La commission a examiné un amendement du rapporteur visant à préciser que le bilan annuel d'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information des usagers doit dresser la liste des investissements requis pour la mise en œuvre de ces plans au cours de l'année à venir. **Le rapporteur** a insisté sur la vétusté de certains équipements, mise en lumière au cours de plusieurs auditions.

La commission a *adopté* l'amendement, sous réserve d'une rectification de nature rédactionnelle suggérée par le président Hervé Mariton.

Elle a ensuite *adopté* un amendement du président Hervé Mariton prévoyant que ce bilan annuel est rendu public.

La commission a *adopté* l'article 7bis (nouveau) ainsi modifié.

Article 8 : *Indemnisation des usagers*

La commission a *rejeté* un amendement de M. Alain Vidalies visant à supprimer cet article, qualifié de « dispositif ingérable » par **M. François Brottes**, le rapporteur ayant fait valoir que le remboursement prévu à l'article 8 concrétisait le droit à l'information de l'utilisateur reconnu par le projet de loi et qu'il s'agissait d'une innovation importante du texte.

Elle a ensuite examiné un amendement du président Hervé Mariton, visant à exonérer explicitement les autorités organisatrices de transport de la charge du remboursement des titres de transport aux usagers.

M. Michel Destot a insisté sur la nécessité de prévoir une rédaction très stricte de cette disposition. La commission a *adopté*, sur la proposition de M. Daniel Paul, un sous-amendement indiquant que la charge du remboursement ne pouvait être supportée ni directement ni indirectement par l'autorité organisatrice de transport. Puis elle a *adopté* l'amendement ainsi sous-amendé.

La commission a *adopté* l'article 8 ainsi modifié.

Article 9 : *Régime de réduction de la rémunération des salariés participant à une grève*

La commission a examiné deux amendements de suppression de l'article de M. Roland Muzeau et de M. Alain Vidalies.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* les deux amendements.

Puis la commission a examiné un amendement de M. Yves Cochet visant à réduire la rémunération des cadres dirigeants proportionnellement au nombre de jours de grève déclenchée dans leur entreprise.

Après les interventions de **MM. Yanick Paternotte, Daniel Paul, François Brottes, Jean-Frédéric Poisson**, de **Mme Muriel Marland-Militello** et du **rapporteur**, qui a exprimé un avis défavorable, la commission a rejeté l'amendement.

La commission a *adopté* l'article 9 sans modification.

Après l'article 9

La commission, suivant l'avis défavorable du rapporteur, a *rejeté* deux amendements de M. Yves Cochet portant articles additionnels et proposant l'un, d'étendre le versement de transport dû par les entreprises de plus de neuf salariés d'Île-de-France à toutes les entreprises et à l'ensemble du territoire, afin d'accroître les investissements publics et d'améliorer ainsi les dessertes, l'autre, d'instaurer la gratuité de la mise à disposition des vélos municipaux les jours de perturbation prévisible dans les transports en commun.

Article 10 (nouveau) : Rapport d'évaluation sur l'application de la loi

M. François Brottes a *retiré* un amendement de suppression de l'article.

La commission a ensuite examiné un amendement de M. Roland Muzeau précisant que le rapport d'évaluation de la loi que doit remettre le gouvernement au Parlement intègre des éléments d'appréciation sur la qualité et le contenu du dialogue social dans les entreprises.

Le rapporteur a fait valoir qu'il existe déjà de très nombreux documents faisant état des avancées du dialogue social, à commencer par le bilan annuel de la négociation collective présenté chaque année devant la Commission nationale de la négociation collective.

M. Roland Muzeau a cependant rappelé que 55 % des entreprises ne se soumettent pas aux obligations de négociation annuelle et que de ce fait l'information n'est pas effectuée en pratique.

M. Daniel Paul a ajouté que l'adoption de l'amendement sera à même d'apporter des garanties aux autorités organisatrices de transport lorsqu'elles lancent leurs appels d'offre et de prévenir les risques de défaillance des entreprises.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* l'amendement.

Puis la commission a examiné un amendement du rapporteur supprimant le dernier alinéa de l'article.

Le rapporteur a précisé que cet amendement vise à supprimer l'alinéa ajouté par le Sénat, aux termes duquel le rapport d'évaluation remis par le gouvernement au Parlement avant le 1^{er} octobre 2008 examine l'opportunité d'étendre le dispositif de la présente loi aux autres modes de transport public de voyageurs. Se fondant sur la nécessaire clarté du débat, il a observé que ce projet de loi traite, conformément à son intitulé, la question des transports terrestres réguliers de voyageurs et non les autres modes de transport. Il a rappelé la démarche suivie pour l'examen du projet de loi soumis à la commission : consultation, concertation, puis engagement et estimé qu'elle devrait être reprise avant toute extension.

M. Daniel Paul a souligné que cet amendement révèle à lui seul les arrière-pensées de la majorité.

Mme Muriel Marland-Militello a déclaré ne pas bien comprendre la démarche proposée par le rapporteur, le texte du Sénat n'introduisant qu'une simple faculté. Sa suppression, outre le désaveu qu'elle paraît exprimer, prive le dispositif du projet de loi du caractère expérimental que l'alinéa introduit par le Sénat lui conférerait.

M. Jean-Frédéric Poisson a exprimé les mêmes réserves à l'égard de l'amendement du rapporteur, estimant en outre difficilement imaginable d'écarter les habitants des différentes îles du bénéfice du dispositif, indispensable à leur ravitaillement, et donc de ne pas envisager son extension aux transports maritimes.

Soulignant à son tour l'intérêt de la rédaction du Sénat qui envisage l'extension d'un dispositif qu'il estime approprié et qui pourrait être applicable ultérieurement aux transports maritimes, **M. Michel Grall** s'est déclaré défavorable à l'amendement.

Le rapporteur a rappelé que la question des transports maritimes sera traitée par le ministre chargé des transports, d'ores et déjà saisi du dossier par M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité.

Le président Hervé Mariton a estimé que la loi doit être l'aboutissement d'un processus marqué par le dialogue social. À ce sujet, il convient de distinguer le secteur des transports terrestres, visé par le présent projet, et les autres modes de transport, pour lesquels le dialogue ne s'est pas encore noué dans les mêmes conditions. Dans le même temps, on ne doit pas cacher que si la loi est efficace, il doit être possible de l'étendre à d'autres domaines, y compris à d'autres services publics. Encore les étapes du dialogue social doivent-elles être respectées, sans être sous-évaluées.

M. Christian Blanc, estimant superfétatoire l'ajout du Sénat, a soutenu l'amendement du rapporteur.

Après les interventions de **MM. Yanick Paternotte**, de **M. Daniel Paul** ainsi que du **rapporteur** et du **président**, la commission a décidé de réserver le vote sur l'amendement du rapporteur, ainsi que le vote sur l'article 10.

M. François Brottes a fait savoir que le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche ne participera pas au vote sur l'amendement et votera contre le projet de loi, texte qui apporte des restrictions au droit de grève.

M. Daniel Paul a précisé que le groupe de la gauche démocrate et républicaine votera également contre le projet de loi.

Après l'article 10

La commission a examiné un amendement de M. Yves Cochet, destiné à étendre la formule du chèque-transport à toutes les entreprises.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, qui a fait état d'une erreur de référence ainsi que du caractère assez cavalier de cette disposition, la commission a *rejeté* l'amendement.

Puis la commission a examiné un amendement de M. Roland Muzeau destiné à remédier aux situations de sous-traitances dans les groupes de transport public. **M. Roland Muzeau** a insisté sur la nécessité de trouver des solutions à ces situations de sous-traitances « en cascades » et souligné les difficultés sociales qui en résultent pour les salariés.

Suivant l’avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* l’amendement.

Article 11 (nouveau) : *Prise en compte de données sociales et environnementales dans les contrats*

La commission a *adopté* trois amendements rédactionnels du rapporteur.

Puis la commission a *adopté* l’article 11 ainsi modifié.

Après l’article 11

Suivant l’avis défavorable du rapporteur, la commission a *rejeté* deux amendements de M. Roland Muzeau :

– le premier prévoyant que la signature d’un accord-cadre organisant la prévention des conflits au sein d’une entreprise ne peut constituer un critère de recevabilité des dossiers soumis à appel d’offres dans le cadre de la délégation de service public ;

– le second soumettant les entreprises de transports publics, les autorités organisatrices de transports et les organisations syndicales représentatives des salariés à l’obligation d’engager une concertation avant la conclusion ou la révision d’un contrat de transport.

La commission a ensuite repris l’examen de l’article 10 précédemment réservé.

Article 10 (nouveau) : *Rapport d’évaluation sur l’application de la loi*

La commission a *adopté* un amendement du rapporteur visant à supprimer le dernier alinéa aux termes duquel le rapport d’évaluation remis par le gouvernement au Parlement avant le 1^{er} octobre 2008 examine l’opportunité d’étendre le dispositif du projet de loi aux autres modes de transports publics de voyageurs.

Puis la commission a *adopté* l’article 10 ainsi modifié.

Titre du projet de loi

La commission a examiné un amendement de M. Roland Muzeau visant à intituler le projet de loi : « *Projet de loi relatif à l’instauration d’un service minimum dans les transports publics* ».

M. Roland Muzeau a estimé que cet intitulé reflèterait avec plus de justesse le contenu réel du projet de loi, jugeant que celui-ci ne traite ni du dialogue social ni de la continuité du service public.

Suivant l’avis défavorable du **rapporteur**, la commission a *rejeté* l’amendement.

Puis la commission a **adopté** l’ensemble du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs ainsi modifié.