

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 du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Nomination d'un rapporteur 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 (n° 3991) et examen de la proposition de loi 2

Mercredi

11 janvier 2012

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 19

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a désigné **M. Eric Diard, rapporteur** sur *la proposition de loi de M. Eric 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 (n° 3991)*.

*
* *

Elle a ensuite **examiné cette proposition de loi**.

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 réfléchi. 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 règlera 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 Chassaigne 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 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 !

Article 1^{er} : *Champ d'application de la loi*

M. le président 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 : *Conclusion d'accords-cadres de prévention des conflits*

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 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*

*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*

*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.*

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 11 janvier 2012 à 9 h 30

Présents. - M. Jean-Pierre Abelin, M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Joseph Bossé, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaing, M. Éric Diard, M. Olivier Dosne, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. Daniel Goldberg, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, M. Michel Havard, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Bernard Lesterlin, M. Jean-Pierre Marcon, M. Philippe Martin, M. Gérard Menuel, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. René Rouquet, M. Max Roustan, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Jean-Claude Thomas, M. Philippe Tourtelier

Excusés. - Mme Chantal Berthelot, M. Jean-Yves Besselat, M. Philippe Briand, M. Stéphane Demilly, M. Jean-Claude Fruteau, M. Jean Lassalle, M. Thierry Lazaro, M. Apeleto Albert Likuvalu, M. Joël Regnault, M. André Vézinhet

Assistaient également à la réunion. - M. Jean Mallot, M. Francis Saint-Léger