

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

32^e séance

Séance du jeudi 2 août 2007



Compte rendu intégral

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint


JOURNAUX
OFFICIELS

<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-MARIE LE GUEN

1. **Nomination d'un député en mission temporaire** (p. 2707).
2. **Dialogue social et continuité du service public dans les transports terrestres.** – Discussion du texte de la commission mixte paritaire (n° 123) (p. 2707).

M. Jacques Kossowski, rapporteur de la commission mixte paritaire.

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire.

M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2710)

MM. Jean Mallot,
Roland Muzeau,
Christian Blanc,
Yanick Paternotte,
Marc Dolez,
Christian Eckert.

Clôture de la discussion générale.

EXPLICATION DE VOTE (p. 2717)

M. François Brottes.

Adoption de l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

3. **Clôture de la session extraordinaire** (p. 2718).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-MARIE LE GUEN,
vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à dix-sept heures trente-cinq.)

1

NOMINATION D'UN DÉPUTÉ EN MISSION TEMPORAIRE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre m'informant de sa décision de charger M. Jean-Paul Anciaux, député de Saône-et-Loire, d'une mission temporaire auprès de Mme la ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche et de Mme la ministre du logement et de la ville.

2

DIALOGUE SOCIAL ET CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

Discussion du texte de la commission mixte paritaire

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris le 2 août 2007.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 3, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous demander de soumettre à l'Assemblée nationale, pour approbation, le texte proposé par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion du texte de la commission mixte paritaire (n° 123).

La parole est à M. le rapporteur de la commission mixte paritaire.

M. Jacques Kossowski, rapporteur de la commission mixte paritaire. Monsieur le président, monsieur le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité, mes chers collègues, nous sommes conviés à examiner le texte résultant des délibérations de la commission mixte paritaire, qui

s'est réunie ce matin au Sénat, pour examiner les dispositions restant en discussion du projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Les délais qui nous étaient impartis étaient extrêmement brefs, puisque notre assemblée vient tout juste d'achever la discussion du projet de loi et que la lecture au Sénat remonte à seulement deux semaines. Néanmoins, je crois pouvoir dire que cette réunion, caractérisée par le souci de continuer à enrichir le projet de façon constructive, s'est déroulée dans la sérénité.

Du reste, l'Assemblée nationale avait eu à cœur, dès la première lecture du projet de loi, de prolonger les débats du Sénat, de sorte que le travail ainsi réalisé en commun aille dans un même sens, à savoir répondre de façon pragmatique à une préoccupation concrète des Français : un service réduit mais prévisible en matière de transports terrestres réguliers de voyageurs.

Je rappellerai seulement d'un mot certains points d'amélioration apportés au projet par l'Assemblée nationale à l'initiative de la commission spéciale, qu'il s'agisse de l'harmonisation juridique, de la promotion du dialogue social, de la consultation des usagers, de l'inclusion des plans de travaux dans la liste des perturbations prévisibles, de la prise en compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, des impératifs de sécurité dans les entreprises, de la gratuité de l'information donnée aux usagers en cas de perturbation du trafic, de la prise en charge du remboursement des titres de transport aux usagers, ou encore des investissements en matière de transports terrestres réguliers de voyageurs.

Mais je souhaiterais maintenant surtout insister sur les modifications que la commission mixte paritaire a apportées au texte ce matin.

À l'article 4, la commission a prévu que la consultation des usagers suppose l'existence de structures représentatives. Elle a également souhaité que les collectivités territoriales soient informées de manière directe et préalable des plans de desserte et des horaires maintenus en cas de définition de plans de transport adaptés.

À l'article 6, elle a décidé qu'au-delà de huit jours de grève, l'employeur, une organisation syndicale représentative ou le médiateur peut décider d'organiser une consultation sur la poursuite de la grève.

À l'article 7, elle a rappelé que l'information aux usagers est délivrée par l'entreprise de transport.

À l'article 7 bis, elle a prévu qu'après chaque perturbation, l'entreprise de transport communique à l'autorité organisatrice de transport, AOT, un bilan d'exécution du plan de transport adapté et du plan d'information des usagers.

À l'article 8, la commission a précisé que la charge du remboursement des titres de transport aux usagers ne pouvait être supportée directement par l'autorité organi-

satrice de transport et que l'acte de remboursement était effectué par l'autorité organisatrice ou par l'entreprise de transport.

À l'article 10, elle a souligné que le rapport d'évaluation sur l'application de la loi portera sur les accords-cadres et accords de branche signés même après le 1^{er} janvier 2008, puisque, comme nous l'avons souvent souligné au cours du débat, la date du 1^{er} janvier n'est en rien une date butoir, mais un objectif.

À l'article 12, elle a précisé qu'un rapport adressé par le Gouvernement au Parlement avant le 1^{er} mars 2008 sur l'évolution du dialogue social dans les transports publics de voyageurs proposera des mesures législatives nécessaires à la mise en œuvre d'un dispositif de continuité dans les transports publics autres que les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Concernant cette dernière question, il me paraît important de pouvoir traiter les problèmes que rencontrent les habitants de nos îles et de prendre en compte la nécessité pour eux de disposer également dans certains cas...

M. Jacques Myard. Dans tous les cas !

M. Jacques Kossowski, rapporteur. ... de dessertes régulières et quotidiennes relevant de véritables missions de service public. Avec cet article 12, le Parlement a donc souhaité assumer pleinement ses responsabilités dans ce domaine.

Voilà l'essentiel des modifications apportées au texte. Je vous invite naturellement, mes chers collègues, à adopter le projet de loi ainsi modifié qui, comme j'ai eu l'occasion de le dire à de nombreuses reprises lors de nos débats, répond à une grande ambition : apporter par le dialogue une réponse concrète aux attentes des Français.

En votant ce texte, nous pourrions aussi mettre en application l'une des principales promesses du Président Nicolas Sarkozy.

La richesse, la qualité de nos échanges, l'ardeur que, tous ici, nous avons mise à présenter et à défendre nos points de vue et nos convictions sur cette question auront été, je le pense, le signe de son importance pour notre pays, le signe aussi du respect que nous avons les uns pour les autres dans l'intérêt profond de nos concitoyens.

Puisque nos travaux vont se conclure dans quelques minutes, je souhaiterais adresser tous mes remerciements à M. le ministre Xavier Bertrand qui a toujours tenu à éclairer, par ses réponses précises, les députés présents. J'ai été très sensible à cette démarche de dialogue constructif.

Permettez-moi aussi de remercier les administrateurs de notre assemblée qui, malgré les heures tardives de nos travaux, ont toujours fait preuve d'une grande capacité de travail et d'écoute.

Enfin, merci à vous, chers collègues de la majorité, anciens ou nouveaux, d'être restés à nos côtés et de vous être impliqués pendant toutes ces longues séances pour que ce projet de loi si attendu des Français devienne enfin réalité.

Nous vivons un moment historique : ce sont vingt années d'effort en faveur du service garanti en cas de grève dans les transports qui se concrétisent cet après-midi.

Mes chers collègues, vous pouvez être fiers du travail que vous avez accompli. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

M. le président. La parole est à M. le vice-président de la commission mixte paritaire.

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme l'a fait tout à l'heure mon homologue Charles Revet, président de la commission spéciale du Sénat, je me félicite du choix qui a été fait d'examiner ce texte dans le cadre d'une commission spéciale. Au moment où nous réfléchissons à la réforme du fonctionnement de notre assemblée et à l'amélioration du travail parlementaire, cette procédure est particulièrement intéressante lorsqu'un projet de loi implique différentes dimensions – juridique, sociale, économique, financière – de la vie de nos concitoyens.

On regrette parfois le nombre limité des commissions permanentes de notre assemblée, le champ extrêmement vaste de leur mission et l'abondance de leur ordre du jour. Avec une commission spéciale, nous disposons d'un outil, présent déjà dans nos institutions et dans notre règlement, qui permet de rassembler les énergies de tous ceux qui sont intéressés par un sujet. On sait bien que telle circonstance qui détermine l'appartenance à une commission permanente au début d'un mandat ne fixe pas nécessairement un champ restreint d'intérêt de tel ou tel d'entre nous.

Nous avons travaillé pendant deux semaines, au cours desquelles nous avons procédé à de nombreuses auditions et examiné de multiples amendements. Nous avons démontré, grâce au rapporteur et à l'ensemble des membres de la commission, qu'une commission spéciale avait toute sa place dans nos procédures. C'est un outil que nous n'utilisons peut-être pas assez souvent.

Sur le fond, je pense que cette loi sera une réussite, car elle répond à une attente de nos concitoyens. Le Gouvernement et nous-mêmes avons déplacé le curseur de façon mesurée pour atteindre l'objectif qui nous était demandé, sans faiblesse ni provocation. Notre volonté de répondre à l'exigence politique forte des Français ne nous donne pas d'autre choix que de réussir cette réforme, de son élaboration à son évaluation.

J'espère que cette méthode de réforme caractérisera le travail de notre assemblée au cours de la législature qui s'engage.

Parmi les critiques qui se font encore jour, je citerai une dépêche selon laquelle cette loi serait injuste...

M. Roland Muzeau. Jusque-là, nous sommes d'accord !

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. ... hypocrite et dangereuse.

M. Roland Muzeau. Je ne me souviens pas d'avoir prononcé de tels mots.

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Mais vous auriez pu le faire, j'imagine !

Cette dépêche me donne l'occasion de vous éclairer et d'essayer de vous convaincre...

M. Christian Eckert. Cela m'étonnerait que vous y parveniez !

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. ... car, au contraire, cette loi est juste, claire, et elle sera efficace.

M. Roland Muzeau. Elle est scélérate !

M. Hervé Mariton, *vice-président de la commission mixte paritaire*. Elle est juste car elle repose sur une recherche systématique, prudente et soigneuse de la conciliation des différentes libertés qui fondent notre constitution et qui sont essentielles à la vie de notre pays.

Elle est juste également parce qu'elle fait écho à un juste besoin de nos concitoyens et qu'elle assure, par un meilleur service public et une meilleure continuité du service public, une bonne réponse à une exigence de justice sociale.

Cette loi est claire parce que ses objectifs sont bien déterminés. Le service essentiel visé est bien défini, de même que les règles qui s'imposeront à l'organisation et à l'expression de la grève. J'en veux pour preuve le fait que faute de s'être déclaré quarante-huit heures à l'avance, le salarié d'une entreprise de transport terrestre de voyageurs ne pourra pas faire grève sauf à s'exposer à des sanctions disciplinaires.

Le champ de la loi est lui aussi parfaitement clair : il concerne les transports terrestres réguliers de voyageurs. Certes, il est limité mais c'est celui sur lequel nous étions attendus. Le débat a permis d'évoquer d'autres modes de transport et nous avons expliqué pourquoi il nous paraissait important de répondre à l'exigence de continuité pour ces autres modes de transport de façon différente. Un amendement voté en séance plénière, un autre en commission mixte paritaire prévoient qu'un rapport adressé par le Gouvernement au Parlement propose les mesures législatives nécessaires à la mise en œuvre d'un dispositif de continuité dans les autres modes de transports publics de voyageurs, afin de répondre notamment aux préoccupations des élus corses ou d'outre-mer.

La question du transport aérien par exemple doit être traitée à son rythme. La reconnaissance de la spécificité de chaque mode de transport n'interdit pas de préparer des mesures et de les décider.

Enfin, cette loi sera efficace parce qu'elle apportera à nos concitoyens, même en cas de grève ou de perturbation prévue, climatique ou pour travaux, un meilleur niveau de service public.

Mais nous sommes conscients que l'amélioration du service public de transports passe aussi par un effort continu d'amélioration des infrastructures, la qualité des matériels et l'entretien.

Les échanges ont été vifs et complets. Beaucoup de choses passionnantes ont été dites, tant en commission spéciale, en commission mixte paritaire qu'ici même. Nous avons fait notre travail et répondu à une exigence : mieux satisfaire les besoins de nos concitoyens. Voilà pourquoi nous sommes convaincus que ce projet de loi, qui est largement soutenu dans notre assemblée, le sera également par tous nos concitoyens et qu'il réussira demain à améliorer la qualité du service public. C'est tout, mais c'est important. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité.

M. Xavier Bertrand, *ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité*. Monsieur le président, monsieur le vice-président de la commission mixte paritaire, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, pendant longtemps on a pu penser que la France était une société bloquée par les tabous et que jamais un texte sur le service minimum ne verrait le jour. Or, nous voici au terme de l'examen d'un projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers

de voyageurs. Le service minimum va pouvoir devenir réalité au 1^{er} janvier 2008 dans les transports terrestres de voyageurs.

M. Roland Muzeau. Ce n'est pas vrai !

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Cet examen nous aura permis d'avoir des échanges importants en quantité mais aussi en qualité.

Je tiens à saluer une nouvelle fois le travail accompli par la commission spéciale, notamment par son président, Hervé Mariton, et son rapporteur, Jacques Kossowski, qui a pu elle-même s'appuyer sur les nombreux travaux menés préalablement au sein de cette assemblée, en particulier sur le rapport de Robert Lecou.

Je veux également souligner le rôle joué par la commission des affaires économiques, sous la présidence de Patrick Ollier, ainsi que l'action novatrice engagée dès 1996 en matière d'alarme sociale par Christian Blanc dans ses précédentes fonctions de président de la RATP.

Enfin, je salue l'implication des groupes, et notamment de leurs porte-parole, car ce sont les groupes qui animent la vie parlementaire, et je me réjouis qu'ils aient joué pleinement leur rôle sur ce texte.

M. Roland Muzeau. Merci, monsieur le ministre.

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. L'activité des députés et leur forte présence en commission comme en séance publique nous ont permis d'aller au fond des choses. Je peux dire que j'ai rarement vu autant de députés présents à des heures aussi avancées de la nuit.

M. Guy Geoffroy. C'est nouveau !

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Je crois que nous avons pris le temps de débattre, ce qui a permis d'améliorer le projet initial tout en confortant son économie générale, en adoptant quarante-huit amendements issus de tous les bancs de l'Assemblée. Nous pouvons nous réjouir d'avoir abouti à un texte qui respecte l'équilibre entre le droit de grève, d'une part, et les nécessités de continuité du service public et d'information des usagers, d'autre part. Grâce aux travaux parlementaires, le projet se trouve donc enrichi.

En ce qui concerne le volet relatif à la prévention des conflits, la négociation de branche a été rendue obligatoire d'ici au 1^{er} janvier 2008, ce qui permettra de faire bénéficier au plus vite employeurs et salariés de ces accords et de suppléer à l'échec ou la carence éventuelle de certaines négociations d'entreprise. Cette disposition est particulièrement adaptée pour répondre à la situation des petites entreprises de transport.

Ce texte ouvre donc la voie à une alarme sociale partout et pour tous au 1^{er} janvier 2008, d'une façon que le Parlement a voulu la plus pratique possible : dans les entreprises comme la RATP et la SNCF, les avancées de la loi s'intégreront aux accords existants sans qu'il soit nécessaire d'en renégocier l'intégralité.

Les amendements ont également confirmé la priorité donnée au dialogue social, en prévoyant que le décret en Conseil d'État, qui s'appliquerait au 1^{er} janvier dans les entreprises où aucun accord n'aurait été trouvé, aurait vocation à être remplacé par tout accord qui serait conclu après cette date.

Il en ira de même pour les accords de prévisibilité, puisque le plan de prévisibilité, applicable à défaut d'accord, aura lui aussi vocation à s'effacer chaque fois qu'un accord aura été trouvé par la suite au sein de l'entreprise.

Vous le voyez, si nous voulons qu'il y ait partout un cadre de prévention des conflits et d'organisation du service minimum au 1^{er} janvier 2008, car nous devons respecter les engagements pris avant les élections devant les Français, nous tenons avant tout à faire primer la concertation et le dialogue social sur les décrets et les arrêtés, et à faire en sorte que les accords négociés puissent toujours se substituer aux actes unilatéraux.

Nous retrouvons cette priorité au dialogue dans la faculté donnée aux partenaires sociaux de l'entreprise de désigner un médiateur dès le début du conflit, afin de veiller à ce que la grève se déroule sans excès de part et d'autre et d'aplanir les différends qui pourraient naître à cette occasion.

Nous voulons tout mettre en œuvre pour éviter au maximum le recours à la grève et, si ce n'est pas possible, qu'elle dure le moins longtemps possible, afin d'éviter que la perturbation qui en découle ne débouche sur une véritable paralysie.

S'agissant du volet lié à l'organisation de la continuité du service public, vous avez confirmé le rôle des autorités organisatrices de transport dans la fixation des priorités de desserte et celui joué par les entreprises dans l'élaboration des plans de transport adapté et d'information des usagers.

Toujours afin d'améliorer l'organisation du service et l'information donnée aux usagers, vous avez conforté l'exigence, quarante-huit heures avant la grève, d'une déclaration préalable d'intention.

Enfin, vous avez souhaité qu'après huit jours de grève une consultation indicative des personnels concernés soit organisée, sur décision du médiateur, de l'employeur ou des syndicats de l'entreprise.

M. Guy Geoffroy. C'est essentiel !

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. S'agissant du troisième volet de ce texte sur les droits des usagers en cas de grève, qui crée un véritable droit à l'information des usagers, les amendements adoptés ont également permis de rendre plus opérationnel encore le remboursement par l'entreprise des titres de transport en cas de défaut d'exécution des plans de prévisibilité ou d'information. La loi prévoit désormais que les modalités de ce remboursement seront précisées dans des conventions, et non plus par décret, comme il est clair que c'est l'entreprise de transport qui aurait à supporter ces frais et non l'autorité organisatrice.

Enfin, la volonté d'améliorer la qualité et la lisibilité de la loi a conduit à prévoir un rapport d'évaluation sur l'application de ce texte au 1^{er} octobre 2008 tandis que dès le 1^{er} mars prochain sera publié un rapport sur l'état des lieux de l'évolution du dialogue social dans les autres modes de transport.

Il n'est pas dans mes habitudes de revenir sur les amendements adoptés par la commission mixte paritaire, mais je veux vous faire part de mon interrogation sur la portée de la formulation retenue qui prévoit que « Le rapport propose les mesures législatives nécessaires à la mise en œuvre d'un dispositif de continuité dans les autres modes de transports publics de voyageurs ».

En effet, ce sera à chacun, au vu de ce rapport, de prendre ses responsabilités : aux parlementaires, par le biais de propositions de loi – ainsi Sauveur Gandolfi-Scheit a fait savoir dans cet hémicycle que, si les choses n'allaient pas assez loin et assez vite, il déposerait une proposition de loi ; M. Paternotte a, quant à lui, exprimé la position du groupe UMP – comme au Gouvernement qui pourra le cas échéant déposer un projet de loi ou prendre d'autres initiatives.

M. Roland Muzeau. Ce sont des menaces ?

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Mesdames et messieurs les députés, nos débats nous ont permis d'envisager l'ensemble des questions liées au dialogue social et au service minimum dans les transports, et de trouver des solutions concrètes et pratiques pour répondre à une préoccupation quotidienne et prioritaire pour nos concitoyens. Pour eux, notamment pour les plus démunis qui, pour se rendre au travail, dépendent des transports en commun, et pour leurs enfants qui les utilisent aussi pour aller à l'école, au collège ou au lycée, le texte marque une avancée concrète et réelle. Depuis bien longtemps, l'attente des Français dans ce domaine est forte. Aujourd'hui, nous leur apportons une réponse adaptée, grâce à un texte équilibré, un texte pragmatique, pour tout dire, un texte de service public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean Mallot.

M. Jean Mallot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous savions déjà que ce texte n'avait pas vraiment pour priorité le dialogue social ni la continuité du service public dans les transports terrestres. La continuité du service public, tout le monde le sait, est mise à mal non par les faits de grève, qui représentent moins de 3 % des causes de dysfonctionnement, mais avant tout par les problèmes techniques qui ont été énumérés pendant nos débats : vétusté des matériels, délabrement d'une part importante du réseau, insuffisance des investissements de sécurité, etc. Nous savions aussi que ce projet de loi n'avait pas pour objet d'instaurer un véritable service minimum puisque la promesse de M. Sarkozy, candidat devenu Président de la République, ne peut pas être tenue.

M. Roland Muzeau. C'est vrai !

M. Jean Mallot. Vous devrez vous en expliquer avec vos électeurs. Ce ne sera pas la seule promesse non tenue, nous en avons fait la démonstration pendant le débat, mais c'est votre affaire.

Nous savons maintenant, à l'issue de nos travaux, que votre projet de loi est un texte de combat, un texte de combat antisocial : la cible, c'est le gréviste, le travailleur salarié qui défend ses intérêts...

M. Yves Fromion. La cible, c'est l'utilisateur !

M. Jean Mallot. ...et bien souvent aussi l'intérêt général, ses conditions de vie et de travail, en utilisant les moyens que la Constitution et les lois lui ont attribués, notamment le droit de grève. Tous les alinéas du projet de loi ont vocation à stigmatiser les grévistes, à dresser les catégories sociales les unes contre les autres : les usagers contre les grévistes, les grévistes contre les non-grévistes, et ainsi de suite. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Guy Geoffroy. Mais non ! Cela, c'est votre film !

M. Jean Mallot. Combat antisocial déjà dans le choix du calendrier : toute négociation qui n'aurait pas abouti le 31 décembre 2007 – accord-cadre ou accord de branche – verra tomber le couperet du décret. Même les entreprises comme la RATP ou la SNCF qui ont signé des accords devront entrer dans le moule avant cette date. Bonjour le dialogue social !

Combat antisocial encore puisque, pour faire grève, il faudra se déclarer quarante-huit heures à l'avance. Sinon, le gréviste subira une sanction disciplinaire.

Combat antisocial dans la mesure où les précisions qu'il a fallu vous demander sur la mise en œuvre des plans de prévisibilité n'ont pas dissipé le flou de certaines dispositions. Malgré les assurances que nous avons obtenues, M. Mariton et M. Bussereau ont laissé entendre qu'on pourrait faire appel à des « renforts », selon l'expression de ce dernier, constitués de salariés d'entreprises extérieures à l'entreprise concernée.

Combat antisocial toujours, avec la consultation au bout de huit jours de conflit, dont le but principal est de faire pression sur les salariés grévistes – une pression collective concernant l'exercice d'un droit individuel.

Combat antisocial, résolument. On le voit bien, le Gouvernement prépare le terrain pour les mesures réactionnaires qui s'annoncent : contrat de travail unique, attaque contre les régimes spéciaux de retraite, baisse des effectifs dans les services publics – moins 22 700 fonctionnaires en 2008 – en dépit des besoins qui se manifestent dans l'éducation et la santé. Eh oui, il s'agit bien d'entraver l'action syndicale et de coincer les syndicats entre l'opinion et les travailleurs !

M. Benoist Apparu. C'est nuancé !

M. Jean Mallot. Combat antisocial encore avec la généralisation du dispositif qui se prépare. D'ailleurs, M. le ministre s'en inquiète. Je ne reviens pas sur les déclarations successives de M. Mariton, de M. Fillon, lequel nous a annoncé l'extension dans l'éducation nationale, de vous-même, monsieur le ministre, et de M. Raffarin qui a déclaré qu'il fallait procéder par étapes.

Le Sénat, voulant aller au-delà des désirs du Gouvernement, a fini par avoir gain de cause en complétant l'article 12 qui prévoit que le Gouvernement adresse au Parlement un rapport avant le 1^{er} mars 2008. Un amendement a été adopté par la CMP, lequel dispose que le rapport « propose les mesures législatives nécessaires à la mise en œuvre d'un dispositif de continuité dans les autres modes de transport public de voyageurs ». L'extension est en route. Ce rapport, qui paraîtra avant le 1^{er} mars 2008, sera en quelque sorte l'exposé des motifs de la proposition ou du projet de loi d'extension. Vous êtes d'accord, monsieur Mariton ? (*M. le vice-président de la commission mixte paritaire hoche la tête.*) Le texte est déjà dans les tuyaux.

Au-delà, ce texte est également un texte de combat politique. Qui ne voit que les collectivités territoriales sont la seconde cible de votre projet ? Ce sont les autorités organisatrices de transport, les régions, à qui, plusieurs orateurs l'ont dit, « on refile la patate chaude ». Les dysfonctionnements ? C'est la région ! Les pénalités, les remboursements viendront grever les conventions qui lient les régions avec la SNCF. Si la région veut rénover les voies, elle devra en faire supporter la charge au contribuable local et elle portera, dans l'opinion publique, la responsabilité de votre politique. Derrière cette stratégie qui vise à discréditer l'action des régions en

les obligeant à augmenter les impôts, se profile l'échéance de 2010. Bref, vous préparez vos campagnes électorales. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Autre cible, les départements à qui vous imposez, tout le monde en convient, des dispositions inapplicables sur les transports scolaires. Je ne reviens pas sur la démonstration, elle a été faite abondamment. Vous créez des problèmes là où il n'y en avait pas.

Enfin, l'échéance prévue pour l'évaluation, le 1^{er} octobre 2008, ne convenait pas, manifestement. Vous avez fait réagir même le ministre en réclamant le rapport sur l'extension avant le 1^{er} mars 2008. Quelle étrange coïncidence avec les élections municipales !

La cohérence de ce texte avec le projet de société du candidat Sarkozy est manifeste.

M. Benoist Apparu. C'est ce que les Français ont souhaité !

M. Jean Mallot. Et la présente session extraordinaire en constitue la première étape : un paquet fiscal pour creuser les inégalités et des lois autoritaires contre la récidive et pour la mise au pas des salariés dans les services publics ; soit 13 milliards d'euros pour le paquet fiscal et 100 millions par an sur trois ans pour les voies ferrées par exemple, 6 ou 7 milliards d'euros pour les riches et 25 millions pour les pauvres. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Le projet de société de l'UMP n'est pas le nôtre et nous sommes convaincus qu'il n'est pas non plus celui que veulent nos concitoyens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Roland Muzeau.

M. Roland Muzeau. Monsieur le ministre, d'après *La Tribune* d'aujourd'hui, vous venez de recevoir votre lettre de mission. Elle est longue : remise en cause du SMIC, du CDI, des régimes spéciaux de retraite,...

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. C'est ce qui est écrit ?

M. Roland Muzeau. Chacun en a sa lecture, mais j'ai l'article sous la main.

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Vous ne lisez que les pages de gauche ! (*Sourires.*)

M. Roland Muzeau. Faut-il que je vous fasse la lecture ? Je risque de dépasser les dix minutes auxquelles j'ai droit.

Et, en plus, remise en cause de la démocratie sociale. En somme, votre feuille de route, c'est la démolition de ce qui s'appelait encore récemment le modèle social français.

M. Yves Fromion. C'est fini !

M. Roland Muzeau. Après le texte relatif au travail, à l'emploi et au pouvoir d'achat, ses 15 milliards d'euros de cadeaux fiscaux et ses dispositions qui vident totalement l'ISF de son contenu, vous vous attaquez à un autre dossier important, pour la droite du moins : le droit de grève.

La commission mixte paritaire, chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion sur le projet de loi prétendant améliorer le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, ne pouvait qu'aboutir. Évidemment. Vous étiez nombreux, ici comme au Sénat, à attendre que l'occasion vous soit enfin donnée d'en découdre avec les salariés et d'écorner le droit de grève,...

M. Guy Geoffroy. Quelle caricature !

M. Roland Muzeau. ...dont useraient et abuseraient les salariés du secteur public. La CMP ne pouvait pas échouer, elle a donc adopté le texte dès cet été. Non qu'il y ait urgence à satisfaire une demande sociale ou à mettre fin au chaos dans lequel vivrait notre pays, mais il fallait montrer à l'opinion publique que le Président de la République tenait ses promesses, (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*)...

M. Guy Geoffroy. Ses engagements !

M. André Schneider. Vous n'allez quand même pas lui faire ce reproche !

M. Roland Muzeau. ...fussent-elles illusoire ! La propagande électorale devait continuer jusque dans l'hémicycle.

Confondant vitesse et précipitation, en utilisant la procédure d'urgence, laquelle dépossède les partenaires sociaux et prive les parlementaires de la possibilité de parfaire des dispositifs, en l'espèce largement inapplicables, ou de défaire des dispositifs scélérats,...

M. André Schneider. Il fait fort !

M. Roland Muzeau. ...le Gouvernement a mené à bien son entreprise de criminalisation de la grève. Pourtant, le plus souvent, la grève vise à améliorer le service public des transports. Ces grèves, nous ne le répéterons jamais assez, ne représentent que 2 % des dysfonctionnements des transports, 98 % d'entre eux résultant tout simplement de l'insuffisance des investissements en matériel, du manque de personnel et des économies sur l'entretien. De nombreux gages ont été donnés aux ultras, dont vous faites partie, monsieur Mariton, et aux parlementaires de l'UMP conscients qu'en l'état du texte, le service minimum n'était qu'un leurre, et qui regrettaient ouvertement que le texte n'aille pas plus loin dans l'interdiction des grèves ou la mise en place d'un service normal aux heures de pointe par la réquisition des personnels.

Leurs tentatives de muscler davantage le projet de loi n'auront pourtant pas été totalement vaines. Dominique Bussereau et Xavier Bertrand ont pris des engagements très clairs. Le dispositif sera bien étendu à d'autres secteurs : les transports maritimes et aériens. À cet égard, l'article 12 est explicite.

Les trois jours de débat ont eu au moins le mérite de révéler les vraies ambitions du Gouvernement et de confirmer que ce projet de loi était bien un « texte de posture et d'imposture », selon la formule de FO, et qu'il était un « bel exemple d'hypocrisie et de démagogie selon la CGT ». Vous voyez, je suis éclectique.

Il n'est nullement question de chercher les moyens de promouvoir le dialogue social, encore moins d'assurer une meilleure continuité du service public. Nous avons fait la preuve que la référence au service minimum n'était qu'un pis-aller servant à camoufler la responsabilité de l'État dans les carences du service public des transports. Or ces carences résultent non pas des mouvements de grève, de moins en moins nombreux – 2 % du total des dysfonctionnements –, mais de vos choix politiques de libéralisation et de sous-investissement.

Nous avons aussi fait la démonstration que l'obligation de négocier, ou renégocier, un accord-cadre organisant partout une procédure de prévention des conflits était irréalisable dans les délais fixés, et dans des conditions acceptables en termes de qualité de service due aux usagers. C'est non pas le service minimum qui est en passe de devenir réalité, mais tout bonnement la remise en cause immédiate du droit de

grève pour les salariés du secteur public, servant de cobayes aux coups qui ne manqueront pas d'être portés au droit du travail. Les articles 5 et 6 sont particulièrement éclairants, qu'il s'agisse de la déclaration individuelle d'intention de grève ou de la consultation sur la poursuite de la grève. Ils restreignent le droit actuel et mettent à mal la jurisprudence, jugée trop protectrice du droit de grève. Tout est fait pour écarter chaque salarié du mouvement collectif. Ces dispositions individualisent l'exercice du droit de grève au seul bénéfice de l'employeur, et exposent le salarié aux intimidations et rétorsions en tous genres. Une nouvelle sanction disciplinaire pour fait de grève est même introduite dans le code du travail. Quant au préavis de grève, sa nature change. Cette période, normalement consacrée au dialogue entre les acteurs sociaux sur les motifs de mécontentement sera désormais mise à profit pour intimider les grévistes et neutraliser, autant que faire se pourra, les effets de la grève.

M. le rapporteur a peut-être raillé un peu trop vite les manifestations organisées partout en France le 31 juillet. L'hostilité à ce texte est forte : elle est portée, je le rappelle, par la totalité des organisations syndicales représentatives de notre pays. Nous craignons que ce texte ne crée, à la rentrée, des regains de tension.

Il y a quelques jours, je vous donnais lecture d'une citation d'Ésope, au VI^e siècle avant Jésus-Christ, en pensant qu'elle vous porterait conseil (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*). Après ces trois jours et trois nuits de débat, elle me semble refléter parfaitement votre action politique. Je vous en fais à nouveau la lecture – la pédagogie, c'est l'art de répéter, peut-être en restera-t-il quelque chose ! :

« Les démagogues font d'autant mieux leurs affaires qu'ils ont jeté leur pays dans la discorde. »

M. Roger Karoutchi, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. C'est une fable !

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Voici une bien surprenante remise en cause du communisme !

M. Roland Muzeau. Les députés de la Gauche démocrate et républicaine refusent résolument d'être les complices d'une atteinte sans précédent contre le droit de grève. Nous sommes plus que jamais convaincus que l'essentiel, c'est que le service public soit, tous les jours, au meilleur niveau. C'est pourquoi je ne vous surprendrai pas en annonçant que nous réitérons avec fermeté notre opposition au projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Blanc.

M. Christian Blanc. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, je voudrais tout d'abord féliciter à mon tour le rapporteur et le président de la commission spéciale pour leur excellent travail préparatoire. Je remercie aussi mes collègues de tous les bancs, qui ont fait preuve de ténacité et de rigueur – y compris dans les affrontements, nécessaires au débat –, et parfois même d'humour aux moments importants, en particulier à l'entame des séances de nuit. Je vous remercie enfin, monsieur le ministre, pour la considération que vous nous avez manifestée et pour la précision de vos réponses, qui a considérablement facilité nos échanges.

Conquête du mouvement ouvrier, le droit de grève est une liberté fondamentale acquise dans toutes les démocraties européennes. En France, il fut pleinement reconnu à la

Libération et consacré par le préambule de la Constitution de 1946. Ce droit, nul ne le conteste – et, bien évidemment, nul ne l'a remis en cause au cours de ce débat. Ce projet de loi ne le menace aucunement. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Pour autant, nul ne saurait porter atteinte aux principes fondamentaux du service public. Ce texte sur « le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres », je l'attends depuis quinze ans ! Et ce, pour affirmer la continuité du service public, mais aussi pour faire vivre notre droit de grève, en lui permettant d'évoluer et de progresser. Il n'y a rien de pire que de laisser ce droit être décrié à cause de ses excès et, en définitive, risquer de perdre sa légitimité. Sans devoir, un droit, quel qu'il soit, perd sa force juridique et son autorité morale.

M. Roland Muzeau. Dites-le donc au patronat !

M. Christian Blanc. Depuis vingt ans, la société française a beaucoup évolué, et les usagers sont devenus, de plus en plus, des clients : ils attendent des services publics de transports une qualité comparable à celle que proposeraient des entreprises privées, entre lesquelles ils pourraient choisir. Or les sentiments de dépendance et d'incertitude face à des incidents ou à une mauvaise information renforcent les critiques, tandis que les mouvements de grève, dont les motifs sont souvent perçus comme peu compréhensibles ou catégoriels, suscitent des sentiments de frustration et, fréquemment, de colère. Cette situation a nourri la lassitude d'une opinion publique qui, depuis vingt ans, souhaite à 75 % une réglementation du droit de grève dans les transports – aspiration qui s'est traduite, comme vous le savez, par une quinzaine de propositions de loi en vingt ans.

Ce projet de loi a un triple mérite : il prévient plus efficacement le conflit, encourage le développement du dialogue social et garantit le droit à l'information des usagers. Il repose sur l'idée simple et juste que c'est par le renforcement du dialogue social dans les entreprises de transport que l'on évitera les grèves.

Ce texte permettra en premier lieu de sortir d'une culture du conflit. Il généralise d'ici le 1^{er} janvier 2008 les procédures d'alarme et, en posant le principe d'une négociation obligatoire dans les entreprises de transport public, donne une base légale aux accords-cadres signés notamment à la RATP et à la SNCF. Il systématise la négociation préalable au dépôt d'un préavis de grève 48 heures avant le début du conflit. Il oblige, après huit jours de mouvement, les salariés à voter à bulletin secret la poursuite de la grève. Il réaffirme clairement le principe de non-paiement des jours de grève. Enfin, il interdit les préavis « glissants ».

Ce texte définit ensuite un cadre législatif équilibré, permettant de concilier les différents principes constitutionnels. Comme l'indique en effet le rapport Mandelkern, « les points d'ancrage constitutionnels sont nombreux et particulièrement fermes pour assurer la compétence du législateur dans le domaine du droit de grève ». Ainsi, l'article 34 de la Constitution, mais aussi le septième alinéa du préambule de la Constitution de 1946, qui dispose que le droit de grève « s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent », ou encore la jurisprudence du Conseil constitutionnel habilite le législateur à tracer des limites au droit de grève en conciliant la défense des intérêts professionnels – dont la grève est un moyen – et la sauvegarde de l'intérêt général – auquel la grève peut porter atteinte. Peut-il y avoir contradiction entre l'exercice du droit de grève et le respect des obligations de service public ? Dans une société moderne, l'un ne va pas sans l'autre. Les autres pays européens ont

trouvé, chacun à sa manière et compte tenu de sa culture propre, des réponses appropriées à ce lancinant problème, en mettant en évidence son caractère vital pour le fonctionnement de la société.

Enfin, ce texte renforce le service public, facteur de cohésion sociale et élément constitutif de notre pacte républicain. La jurisprudence administrative définit le service public par trois principes : mutabilité ; égalité de traitement des usagers ; continuité. Or, en France, le service public n'est pas seulement un concept juridique, une administration ou une idée ; c'est une véritable conception du lien social, qui exprime la responsabilité de tous envers chacun, et de chacun envers la nation. Le modèle français de service public répond à l'aspiration que les activités au cœur de la solidarité nationale soient effectivement au service du public.

Aujourd'hui, deux des trois grandes obligations d'un service public, la capacité d'adaptation et la continuité, ne sont plus complètement assurées. Or, ce qui fait la légitimité du service public, chers collègues, c'est précisément sa continuité.

M. Jacques Myard. Eh oui !

M. Christian Blanc. Ainsi, instaurer un service garanti dans les transports de voyageurs en cas de grève, c'est assurer la pérennité du service public. D'ailleurs, les entreprises qui ont su trouver une réponse satisfaisante à l'obligation de continuité, et qui ont du même coup amélioré leur capacité d'adaptation à l'environnement, se développent : la RATP en est un exemple intéressant, bien qu'isolé. Cela démontre à quel point l'intervention du législateur était nécessaire pour conforter les progrès acquis, en rendant obligatoire la mise en place de procédures de prévention des conflits et, en cas de grève, en préservant les intérêts fondamentaux des voyageurs.

Chacun en profitera : les usagers verront conforté leur attachement à la notion de service public ; le personnel sera fier d'être reconnu comme exerçant une activité d'intérêt général ; les dirigeants développeront leur entreprise dans l'intérêt des voyageurs et le respect du personnel et de ses représentants ; et les organisations syndicales pourront mieux maîtriser les débordements catégoriels locaux.

Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, parce qu'il répond à l'attente de 80 % des Français, parce qu'il trouve un équilibre satisfaisant entre les principes de la continuité des services publics et du droit de grève, parce qu'il comporte une dimension pragmatique en recherchant des solutions concrètes au développement du dialogue social, parce qu'il accroît les compétences des régions et des agglomérations dans l'organisation de la vie quotidienne, enfin, parce qu'il s'inscrit symboliquement dans la volonté des Français d'entrer dans la modernité, ce projet de loi sera voté par le groupe Nouveau Centre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Yanick Paternotte.

M. Yanick Paternotte. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement, chers collègues, voici, après le paquet fiscal, la loi sur la récidive des mineurs et la loi sur l'autonomie des universités, le quatrième projet de loi se trouvant soumis à l'approbation de notre assemblée à l'occasion de cette session extraordinaire.

Issu de nos travaux et harmonisé ce matin en commission mixte paritaire, ce texte est exemplaire à plus d'un titre.

Tout d'abord, il était attendu par les Français qui, à plus de 70 %, veulent un service minimum dans les transports terrestres réguliers.

M. Marc Dolez. Ça recommence !

M. Roland Muzeau. Et 100 % des Français veulent une hausse des salaires, payer moins d'impôts et partir en vacances ! « Mieux vaut être riche et bien portant que pauvre et malade » ! On peut en trouver d'autres...

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Citez vos sources, monsieur Muzeau ! (*Sourires.*)

M. Yanick Paternotte. Il est évident que cette attente transcende les clivages politiques traditionnels. Nos compatriotes sont à la fois intelligents, ouverts et pragmatiques – enfin, presque tous ! Ils sont intelligents, parce qu'ils savent que nous pouvons, comme la majorité des États membres de l'Union européenne – quinze sur vingt-sept –, réussir à concilier droit de grève et service minimum. Ils sont ouverts – enfin, presque tous ! – parce qu'ils plébiscitent une politique de rupture, faite d'ouverture aux autres et à la modernité, sans tabous ni préjugés.

M. Roland Muzeau. Tu parles !

M. Yanick Paternotte. Ils sont enfin pragmatiques, parce qu'ils respectent le service public à condition, cher Christian Blanc, que sa continuité soit assurée, car c'est sa seule plus-value par rapport au secteur privé.

C'est un texte exemplaire aussi parce que, monsieur le ministre, il donne la priorité au dialogue social, en faisant le pari de l'intelligence des partenaires sociaux, et – contrairement à ce qu'a déclaré le groupe socialiste – qu'il propose aux collectivités territoriales de jouer pleinement leur rôle d'autorités organisatrices, par la voie contractuelle et dans un délai raisonnable,...

M. Roland Muzeau. Tu parles !

M. Yanick Paternotte. ... en préservant la primauté des accords collectifs – même ceux conclus après le 1^{er} janvier 2008.

M. Jean Mallot. C'est une provocation, oui !

M. Yanick Paternotte. Manifestement, le dialogue et la négociation sont au cœur de ce texte.

C'est un texte exemplaire, enfin, parce qu'il respecte le droit de grève, en partant du constat, partagé à l'article 15 du protocole de la RATP et reconduit à l'unanimité en 2001 et 2006 : « La grève constitue un échec du dialogue social ».

M. Jacques Myard. Eh oui !

M. Yanick Paternotte. Dans une démocratie moderne, nous le réaffirmons avec conviction, la culture du dialogue doit remplacer celle du blocage, du chantage et de la grève préventive.

M. André Schneider. Très bien !

M. Yanick Paternotte. Oui, monsieur Dolez, vous avez raison de reconnaître que « les pays qui ont le meilleur dialogue social sont ceux qui ont le plus fort syndicalisme ».

M. Jacques Myard. Eh oui !

M. Yanick Paternotte. Simplement, « plus fort » ne signifie pas « rapport de force » mais meilleure prise en compte sociale, ce qui permet de conférer une représentativité fondée sur le principe de confiance et de respecter l'équilibre entre le droit de grève et le droit au travail.

En Suède, où le taux de syndicalisation est de 80 %, le droit de grève est à la fois affirmé et encadré par les conventions collectives qui contiennent des clauses d'interdiction lorsque la grève est « dommageable à la société ».

En Allemagne, où le taux de syndicalisation est de 30 %, les fonctionnaires n'ont pas le droit de grève et, dans le secteur privé, les grèves doivent impérativement être précédées de négociations qui incluent une procédure de médiation.

M. Claude Bodin. Ils n'ont pas la CGT !

M. Yanick Paternotte. Votre ambition de ministre et notre ambition de législateur, c'est de favoriser dans notre pays le dialogue social et la voie contractuelle, qui sont une chance pour les syndicats, s'ils veulent retrouver audience, crédibilité et donc représentativité. Notre volonté, c'est de protéger les plus faibles, ces « usagers-clients-citoyens » qui n'ont pas toujours une voiture mais qui ont un droit au service minimum, à l'information préalable et gratuite, au travail et à la libre circulation : en résumé, un droit au respect !

M. Guy Geoffroy. Très bien !

M. Roland Muzeau. Vous ne manquez pas d'air !

M. Yanick Paternotte. Durant ces trois jours de débat, nous avons été surpris, parfois choqués par certains propos. Non, les patrons ne sont pas tous de droite, méchants et antisociaux. Oui, les chefs d'entreprise prennent des risques et sont souvent attachés à la participation des salariés à l'actionnariat. Non, nous ne sommes pas là pour remettre en cause le droit de grève et faire de la casse sociale. Oui, nous pensons que la représentation nationale doit traduire les aspirations largement majoritaires du peuple de France.

Nous tenons à vous remercier, monsieur le ministre, de votre écoute, de votre engagement et de votre humeur égale à toute heure du jour et de la nuit ! (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Roland Muzeau. Chercheriez-vous à obtenir une mission ?

M. Yanick Paternotte. Faire la loi suppose échange, négociation et équilibre entre les aspirations des deux chambres, les souhaits du Gouvernement et la volonté politique des groupes.

Au nom du groupe de l'UMP, je rends hommage, monsieur le ministre, au travail que vous avez réalisé, avec l'ensemble de vos collaborateurs : c'est d'autant plus méritoire qu'aucun député de l'hémicycle ne manquait d'idées, à commencer par nos amis insulaires.

Je tiens à féliciter et à remercier le président Mariton et le rapporteur Kossowski pour leur engagement, leur écoute et leur imagination. Je tiens aussi à saluer le travail de l'ensemble des personnels de l'Assemblée nationale.

À titre personnel, je tiens à remercier Jean-François Copé et, à travers lui, le groupe de l'UMP pour sa confiance et son soutien.

Ce texte nous convient. Bien sûr, nous rêvons d'un service garanti ferroviaire renforcé aux heures de pointe en zone urbaine dense, mais nous avons bon espoir que le dialogue, la concertation et, surtout, le bon sens finiront par l'emporter, y compris en Île-de-France, cher Roger Karoutchi.

M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Très bien !

M. Yanick Paternotte. L'article 12 ouvre des perspectives pour les dessertes côtières, la continuité territoriale et les autres modes de transports publics de voyageurs. C'est une avancée du Gouvernement à laquelle nous sommes sensibles et nous serons vigilants quant au respect des engagements pris au cours de cette session.

Mes chers collègues, au moment où certains s'intéressent au travail de l'Assemblée nationale, sans forcément le faire d'assez près, nous pouvons affirmer que ce texte de loi a passionné tous les députés sur tous les bancs.

Bon nombre de nos amendements, et certains de la minorité, ont permis de préciser un texte d'où le dialogue social sort renforcé et où le droit de grève est respecté, le principe de non-paiement des jours de grève réaffirmé, la consultation démocratique à bulletin secret des salariés instaurée et le service minimum dans les transports enfin créé. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Roland Muzeau. Ce n'est pas vrai !

M. Jean Mallot. Le service minimum ne figure pas dans le texte !

Plusieurs députés du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. Il ne l'a pas lu !

M. Yanick Paternotte. Le groupe de l'UMP, très présent, de jour comme de nuit, jusqu'à trois heures du matin, est fier de soutenir ce texte qui correspond parfaitement aux convictions qui fondent notre engagement politique.

M. Guy Geoffroy. Très bien !

M. Yanick Paternotte. Nous le voterons sans retenue ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Marc Dolez.

M. Marc Dolez. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, si le sujet n'était pas aussi grave, je qualifierais nos débats, maintenant que nous arrivons à leur terme, de jeu de dupes ! En effet, la promotion, voire le service après-vente que le Gouvernement et sa majorité s'approprient à faire du texte n'ont aucun rapport avec ce qui va être voté dans quelques instants. En quelque sorte, il y a tromperie sur la marchandise ! (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Depuis lundi, nous avons demandé à maintes reprises au Gouvernement pourquoi il avait changé d'avis depuis un an et nous n'avons toujours aucune réponse ! Il y a un an, en effet, le Gouvernement nous expliquait que les progrès et la qualité du dialogue social n'imposaient pas de légiférer. Or voilà que pour expliquer ce changement de position, on nous explique depuis lundi que l'élection présidentielle est passée par là, qu'il faut respecter les engagements électoraux du candidat élu et que 70 % à 80 % des Français plébiscitent cette promesse. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Claude Bodin. C'est la rupture !

M. Guy Geoffroy. Vous avez tout compris ! Dolez avec nous !

M. Marc Dolez. Ces 70 % de Français qui souhaitent – et c'est bien normal – un service de qualité tout au long de l'année savent-ils que le texte ne concerne que 2 à 3 % de perturbations annuelles ? Savent-ils que le texte ne permet pas l'organisation d'un service minimum dans les trans-

ports parce que celui-ci est fonction du nombre de grévistes et que si la grève est très suivie aucun service ne peut être assuré ? Savent-ils enfin que le texte se borne à demander aux autorités de transport d'établir des priorités sans aucune garantie de résultat ?

Je regrette, monsieur Blanc, que vous ne soyez pas intervenu davantage dans le débat, parce que je n'ai présentement pas le temps de vous répondre comme je le souhaiterais. Je tiens toutefois à vous rappeler que la garantie de service minimum existe dans la législation française : elle s'appuie même sur une jurisprudence très précise du Conseil constitutionnel, qui fait appel aux besoins essentiels du pays lorsque la sécurité et la santé des personnes sont en cause. C'est la raison pour laquelle une législation spéciale existe notamment pour les salariés des installations nucléaires, des établissements de santé ou du contrôle de la navigation aérienne. En revanche, il n'est pas possible d'y intégrer le secteur des transports, sauf si, sur ce point, la Constitution est révisée – je ne pense pas que ce soit dans les intentions du Gouvernement, bien que l'hypothèse ait été émise par plusieurs sénateurs. Actuellement, il n'est absolument pas possible d'instaurer le service minimum dans les transports : c'est en ce sens qu'il y a tromperie sur la marchandise !

Comme vous ne pouvez pas instaurer le service minimum dans les transports en période de grève, vous avez décidé de tout faire pour dissuader l'exercice du droit de grève et cela donne la loi scélérate que vous vous apprêtez à voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine – Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) J'ai bien dit une loi scélérate, puisqu'elle s'approprie à instaurer un préavis du préavis à l'article 2, un droit de préavis individuel à l'article 5,...

M. Jacques Myard. C'est très bien !

M. Marc Dolez. ... ce qui est absolument contradictoire avec l'exercice du droit de grève, qui est un droit individuel garanti par la Constitution, mais dont le préavis est collectif et syndical, ainsi que l'organisation d'une consultation, à l'article 6, laquelle vise à discréditer un mouvement de grève minoritaire, alors que, je vous le rappelle, dans notre droit, un mouvement de grève minoritaire est aussi légitime qu'un mouvement majoritaire, du fait que le droit de grève est individuel. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. Guy Geoffroy. C'est une loi de responsabilité.

M. Marc Dolez. Monsieur le ministre, à la fin de nos travaux, il me reste une ultime interrogation : pourquoi, alors que toutes les organisations syndicales étaient prêtes à œuvrer davantage encore au développement dialogue social et que les autorités de transports, ainsi qu'un grand nombre d'entreprises, par l'entremise de l'UPA ou des organisations représentatives des PME, refusent ce texte, vous êtes-vous entêté à le maintenir et à le présenter assorti d'une déclaration d'urgence, au cours d'une session extraordinaire ?

Lors de mon intervention dans la discussion générale, j'avais pressenti que c'était pour déblayer le terrain. La lettre que vous a adressée hier le Président de la République nous donne la confirmation que d'autres projets qui porteront atteinte au droit du travail et à la protection sociale sont à l'horizon. Aussi vous êtes-vous dit que mieux valait peut-être, je le répète, déblayer le terrain en limitant le droit de grève dans les transports, avant de le faire dans d'autres services publics.

Toutefois, monsieur le ministre, mes chers collègues, je pense aussi – et peut-être en conviendrez-vous – que ce texte, après votre victoire électorale, est un texte de revanche sociale. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Cela fait longtemps – vous l'avez dit à mots couverts dans le débat – que vous avez envie de mettre au pas les cheminots de ce pays,...

M. Jacques Kossowski, rapporteur. C'est scandaleux de dire cela !

M. Marc Dolez. ... en particulier depuis 1995 où, par leur grande grève, ils ont porté les revendications de l'ensemble des salariés de ce pays qui refusaient qu'on touche à la protection sociale au travers des projets d'ordonnance d'Alain Juppé, alors Premier ministre. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Jacques Kossowski, rapporteur. C'est pitoyable !

M. Marc Dolez. Je vous le dis aujourd'hui, au terme de cette session : étant donné la mobilisation de l'ensemble des organisations syndicales mardi dernier et la combativité de la gauche dans cet hémicycle, je puis vous affirmer que vous nous trouverez sur votre chemin pour faire barrage à tous les projets auxquels vous songez ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Eckert.

M. Christian Eckert. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, nous avons abordé ce texte avec inquiétude. Après nos travaux, nous l'observons avec effroi. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Le projet de loi sort aggravé de nos discussions : c'est pourquoi les risques qu'il contient méritent d'être expliqués clairement aux Français.

On avait demandé aux usagers s'ils souhaitaient plus de transports publics et un service mieux assuré. On se demande encore comment 20 % d'entre eux ont pu répondre non ! On leur promettait un texte qui devait assurer un service minimum en cas de conflit, notamment aux heures de pointe, trois heures le matin et trois heures le soir, voire le mercredi midi ou les jours d'examens nationaux. Les transports scolaires seraient également garantis.

M. le ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Vous êtes contre ?

M. Christian Eckert. On leur promettait le remboursement, si le service minimum ne fonctionnait pas, ainsi qu'une information continue. Or que dit le texte ? *Exit* le service minimum ! Dans aucun des articles du projet de loi à aucune page, pas même dans le titre, je n'ai trouvé les mots « service minimum » ! Le texte évoque seulement un transport adapté en fonction de la situation constatée. Bref, ce qui se pratiquait déjà auparavant, comme si la SNCF, la RATP et tous les autres transporteurs avaient fait jusqu'alors autre chose, sous la responsabilité essentielle du grand absent du débat, M. Bussereau, qui a traversé commission et hémicycle à l'image du TGV Est, aussi rapidement que lui et aussi insuffisamment cadencé !

C'est la fameuse technique de la patate chaude ! Que les AOT fassent donc fonctionner l'usine à gaz créée par ce texte inapplicable ! Vous leur concoctez un outil inadapté, qu'elles n'ont pas attendu pour travailler en bonne intelligence avec les usagers, les syndicats ou les entreprises.

Exit le remboursement : les usagers pensent qu'on leur remboursera un titre de transport si le service est annulé. C'est faux ! Il aura lieu seulement si l'entreprise ne respecte pas le plan de service adapté. Elle minimisera pour échapper à cette obligation dont la complexité technique a été unanimement soulignée – Mme Idrac a présenté cette hypothèse comme un risque réel lors de son audition par la commission spéciale. Ou alors ce sera « à votre bon cœur, messieurs-dames ! », que les AOT paient donc avec leurs contribuables !

Quant à l'information,...

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Gratuite !

M. Christian Eckert. ... soyons sérieux ! Même les usagers comprennent qu'il y a des incidents climatiques prévisibles, des travaux programmés, des accidents matériels ou humains, des pannes dues à l'obsolescence des matériels. Ces événements représentent d'ailleurs 97 % des dysfonctionnements. Les usagers réclament depuis des années une information rapide et efficace. M. Bussereau a-t-il besoin d'une loi, votée au cœur de l'été, pour exiger des entreprises publiques dont il a la responsabilité, de bonnes pratiques que le simple bon sens commande et qui, d'ailleurs, ne représentent pas des dépenses abusives ?

Voilà la vérité, chers collègues ! Cela ne serait toutefois rien si ces escroqueries intellectuelles (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*)...

M. Guy Geoffroy. C'est un peu excessif !

M. Christian Eckert. ... n'étaient en fait que le prétexte pour toucher, petit à petit, au droit de grève ; si elles n'étaient le prétexte pour déstabiliser peu à peu le dialogue social qui, en ces domaines – tous l'ont reconnu – a largement progressé ; si, enfin, elles n'étaient le prétexte pour monter les usagers contre les salariés de ces branches.

M. Jean Mallot. Et voilà !

M. Christian Eckert. Oui, chers collègues, oui, monsieur le ministre, cette loi est une tromperie.

M. Roland Muzeau. Eh oui !

M. Christian Eckert. Et lorsqu'apparaîtront au grand jour ses travers, lorsque les usagers comprendront cette tromperie, il faudra que le Gouvernement et tous ceux qui, dans cet hémicycle, l'aurent soutenue,...

M. Yves Censi. À l'image de la majorité des Français !

M. Christian Eckert. ... assument leurs responsabilités...

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Pour une fois, vous avez raison !

M. Yves Censi. Comptez sur nous, monsieur Eckert !

M. Christian Eckert. ... sans se défausser sur les AOT, à savoir, comme souvent, les collectivités territoriales.

Certains ultras, sur ces bancs, ont d'ailleurs voulu durcir ce texte,...

M. Jacques Myard. Ils ont eu raison !

M. Christian Eckert. ... mais vous avez provisoirement résisté, monsieur le ministre, si j'en crois *Le Figaro* de ce matin.

M. Guy Geoffroy. C'est une très bonne lecture !

M. Christian Eckert. Reste que le dialogue social que vous invoquez pour faire passer votre texte se fera sous la menace d'un décret supplétif dans les domaines concernés aujourd'hui, et sous la menace d'un projet esquissé dans le rapport commandé pour mars 2008 – tiens, pourquoi le mois de mars ? serait-on alors en période électorale ? –,...

M. Gilles d'Ettore. Tout cela a déjà été dit !

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Ce sont les Ides de mars !

M. Christian Eckert. ... et sur lequel, monsieur le ministre, vous venez d'émettre un avis que chacun appréciera.

De tout cela, le Conseil constitutionnel aura à juger et l'Assemblée aura de nouveau à débattre dans de meilleures conditions, j'espère, que ces nuits et ces jours derniers.

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Vingt-sept heures de débats, ce n'est tout de même pas négligeable !

M. Christian Eckert. Délai de quarante-huit heures qui pourra être contourné à titre préventif, consultation après huit jours sans autre but que la multiplication de coups médiatiques, généralisation progressive des atteintes au droit de grève – esquissées dans certains cas, voire programmées dans d'autres, avant que tous les secteurs publics ne soient concernés. Voilà ce que vous allez sans doute réussir à vendre à nos concitoyens au cœur de l'été !

Non seulement nous ne serons pas complices de cette tromperie sur la marchandise, mais nous utiliserons toute notre énergie, comme ces derniers jours, pour expliquer le caractère dangereux, inutile, pervers et anticonstitutionnel de votre démarche. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Yves Censi. Rien que ça ?

M. le président. La discussion générale est close.

Explication de vote

M. le président. Nous en venons aux explications de vote.

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. C'est déjà fait !

M. le président. La parole est à M. François Brottes, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. François Brottes. Je vous remercie de votre enthousiasme, chers collègues.

Nous voterons contre ce texte (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*)...

M. Yves Censi. C'est un coup de théâtre !

M. François Brottes. ... car il tourne le dos au dialogue social et sonne, de ce point de vue, comme une trahison de la parole donnée. Souvenez-vous, qui a dit : « Comme vous, je pense que le dialogue social fonctionne mal, qu'il est conflictuel et qu'il a besoin d'un nouveau souffle. Pour ce faire, il faut rendre les syndicats plus représentatifs, et que la loi ne prenne plus trop de place par rapport à la négociation sociale » ? C'est M. Nicolas Sarkozy,...

M. Yves Censi. Vous voyez, quand vous voulez !

M. François Brottes. ... candidat à l'élection présidentielle, le 18 avril 2007, s'adressant au président de l'Observatoire de la démocratie sociale et des libertés syndicales. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Yves Censi. Excellent !

M. François Brottes. Mais quelles sont les mesures que sa majorité va voter aujourd'hui ? J'en cite une première : « Le rapport du Gouvernement proposera avant le 1^{er} mars 2008 les mesures législatives nécessaires à la mise en œuvre d'un dispositif de continuité dans les autres modes de transports publics de voyageurs. » Mais où est passé l'engagement de privilégier le dialogue social sur l'élargissement de l'application de cette loi ?

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Au paragraphe précédent !

M. François Brottes. Voici un autre exemple, tiré du texte que vous vous apprêtez à voter : « Un décret en Conseil d'État fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable dans les entreprises de transport à la date du 1^{er} janvier 2008. » C'est demain ! Et où est passé l'engagement de faire passer le dialogue social avant de tout imposer par décret ?

Je vous livre un troisième exemple : « Les procédures de prévention des conflits prévues dans les accords déjà signés à la RATP et à la SNCF ne pourront finalement être valables que si elles sont mises en conformité avec ce texte, par voie d'avenant imposé, avant le 1^{er} janvier 2008. » Mais où est donc passé l'engagement de respecter ce qui a été obtenu grâce au dialogue social ?

M. Yves Censi. Ce n'est plus Molière, c'est un vaudeville !

M. François Brottes. De surcroît, le 18 avril dernier, Nicolas Sarkozy écrivait : « Il est indispensable d'assurer une plus grande représentativité des partenaires sociaux. J'entends adopter le principe de l'accord majoritaire qui prévoit qu'un accord collectif ne serait valable que s'il était signé par des syndicats majoritaires dans l'entreprise ou dans la branche concernée. » Qu'en est-il de cet autre engagement ?

Du reste, c'est étrange, mais le groupe socialiste a formulé exactement la même proposition et le Gouvernement nommé par Nicolas Sarkozy s'y est opposé ; cherchez l'erreur !

Nous voterons contre ce texte car il berne les usagers des transports publics. D'abord, il tend à accréditer l'idée que c'est à cause des grèves qu'ils subissent des perturbations répétées et insupportables dans les transports publics, alors même que les perturbations pour fait de grève ne représentent que 3 % du total, et que ce pourcentage n'a de cesse de baisser.

M. André Schneider. Ça augmente ! Tout à l'heure nous en étions à 2 % !

M. François Brottes. Toutefois – on vous reconnaît, chers collègues – la stigmatisation et la haine de l'autre sont toujours plus faciles à orchestrer que d'assumer ses propres responsabilités !

M. Hervé Mariton, vice-président de la commission mixte paritaire. Oh !

M. François Brottes. Eh oui, monsieur Mariton, l'État ne le fait plus depuis 2003 car il est tellement plus aisé de crier haro sur les grévistes,...

M. André Schneider. Mais non ! Vous n'avez rien compris !

M. François Brottes. ... que de s'attaquer aux vrais problèmes de maintenance des installations et des réseaux, de remplacement des matériels, ou d'augmentation des effectifs.

Ensuite, ce texte crée l'illusion de la mise en œuvre d'un service minimum garanti, avec des bus et des trains disponibles aux heures de pointe, quelle que soit la perturbation prévisible. En réalité, en cas de grève, c'est le nombre de personnels et de compétences disponibles dans l'entreprise de transport qui rendra, ou non, possible la mise en place d'une solution alternative. Nous nous retrouvons donc exactement dans la même situation qu'auparavant.

M. Marc Dolez. Eh oui !

M. Jean Mallot. Et voilà !

M. Roland Muzeau. Voilà la vérité !

M. François Brottes. Nous voterons contre ce texte car il porte atteinte à deux droits fondamentaux, à commencer par la liberté individuelle d'exprimer son mécontentement en faisant grève lorsque toutes les autres voies de négociation et de dialogue ont échoué. Ce texte va en effet sanctionner les grévistes qui ne se seraient pas déclarés quarante-huit heures avant le déclenchement du mouvement, encourageant une sanction arbitraire qui peut aller jusqu'au licenciement, nous l'avons démontré la nuit dernière. De plus, il organise le fichage des grévistes, et, enfin il favorise toutes sortes de mesures d'intimidation à l'initiative de l'employeur – je vous renvoie à l'article 6.

Ensuite, il porte atteinte à la libre administration des collectivités locales. En effet, les autorités organisatrices de transport au plan local, départemental ou régional, qui sont l'émanation directe des collectivités locales, quand il ne s'agit pas des collectivités locales elles-mêmes, n'ont pas demandé que la loi organise, sous la contrainte, les dispositions de l'alerte sociale et de ses conséquences. Elles ont exprimé leur préférence pour des accords négociés.

M. Gilles d'Ettore. Vous aviez la parole pour cinq minutes, monsieur Brottes !

M. François Brottes. Cependant, ce texte est pour elles un empilement insupportable de contraintes financières et un *imbroglio* de responsabilités juridiques, qui les oblige à assumer seules les conséquences d'une loi brutale, qui pose des principes flous, donne des droits virtuels aux usagers, impose des contraintes insoutenables aux entreprises de transport – en particulier aux plus petites. Cela, sans apporter aucun moyen ni aucune latitude, le paroxysme étant atteint avec l'article qui donne à chaque préfet, à partir du 1^{er} janvier prochain, le soin d'imposer, d'orchestrer une sorte de réquisition des collectivités locales et de leurs autorités organisatrices de transport.

M. Jacques Myard. Et alors ? C'est très bien !

M. François Brottes. Monsieur le président, monsieur le ministre, ce texte est à la fois une illusion et une provocation ; il est en grande partie inapplicable ; surtout, il éteint tout espoir d'un dialogue social constructif. Il va fragiliser les entreprises de transport, notamment les plus petites,...

M. Gilles d'Ettore. Stop !

M. François Brottes. ... et il va peser sur les contribuables locaux parce qu'il va mettre les collectivités locales dans une situation impossible.

Pour toutes ces raisons – et j'aurais pu en énoncer beaucoup d'autres si j'avais disposé de plus de temps –, nous voterons contre votre texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Vote sur l'ensemble du projet de loi

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

(*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

3

CLÔTURE DE LA SESSION EXTRAORDINAIRE

M. le président. L'Assemblée a achevé l'examen des textes inscrits à son ordre du jour.

J'ai reçu de M. le Premier ministre communication du décret de M. le Président de la République en date du 2 août 2007, portant clôture de la session extraordinaire. En conséquence, il est pris acte de la clôture de la session extraordinaire.

Je vous souhaite de bonnes vacances.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures cinquante-cinq.*)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,*

JEAN-PIERRE CARTON



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	155,70
33	Questions..... 1 an	97,60
83	Table compte rendu..... 1 an	25,80
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	136,60
35	Questions..... 1 an	71,20
85	Table compte rendu..... 1 an	21,20
95	Table questions..... 1 an	14,00
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	797,70
27	Série budgétaire..... 1 an	98,80
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	638,20

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 23 décembre 2006 publié au *Journal officiel* du 31 décembre 2006

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 1,80 €
(Fascicules compte rendu et amendements)