

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**XVI<sup>e</sup> Législature**

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Séances du mercredi 15 novembre 2023

## Compte rendu intégral



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

# SOMMAIRE GÉNÉRAL

---

1 <sup>re</sup> séance .....	10157
2 <sup>e</sup> séance .....	10199

# ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

52<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**1<sup>re</sup> séance du mercredi 15 novembre 2023**

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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE MME NAÏMA MOUTCHOU

### 1. Services express régionaux métropolitains (p. 10160)

#### PRÉSENTATION (p. 10160)

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission mixte paritaire

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 10162)

M. Guy Bricout

M. David Valence

M. Pierre Meurin

M. Sébastien Rome

M. Pierre Vatin

Mme Aude Luquet

M. Gérard Leseul

M. Vincent Thiébaud

Mme Christine Arrighi

M. Hubert Wulfranc

M. Clément Beaune, ministre délégué

#### TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (p. 10170)

Amendements n<sup>os</sup> 1, 2

#### VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 10170)

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur

M. Clément Beaune, ministre délégué

Mme Christine Arrighi

M. Clément Beaune, ministre délégué

### 2. Organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social (p. 10171)

#### PRÉSENTATION (p. 10171)

M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports

M. Damien Adam, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

#### MOTION DE REJET PRÉALABLE (p. 10174)

M. Bertrand Petit

M. Clément Beaune, ministre délégué

M. Vincent Thiébaud (HOR)

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES)

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES)

M. Anthony Brosse (RE)

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES)

M. Nicolas Ray (LR)

M. Laurent Esquenet-Goxes (Dem)

M. Pierre Meurin (RN)

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 10177)

M. Bertrand Petit

M. Vincent Thiébaud

Mme Lisa Belluco

M. Hubert Wulfranc

M. David Taupiac

Mme Charlotte Goetschy-Bolognese

M. Christophe Barthès

Mme la présidente

#### *Rappel au règlement* (p. 10181)

M. Frédéric Boccaletti

Mme la présidente

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (suite) (p. 10182)

M. Thomas Portes

M. Nicolas Ray

M. Laurent Esquenet-Goxes

M. Damien Adam, rapporteur

M. Clément Beaune, ministre délégué

#### DISCUSSION DES ARTICLES (p. 10187)

##### Article unique (p. 10187)

Amendements n<sup>os</sup> 2, 7, 10

## PRÉSIDENTE DE MME ÉLODIE JACQUIER-LAFORGE

Amendements n<sup>os</sup> 8, 11, 9

#### *Rappel au règlement* (p. 10191)

M. Pierre Meurin

#### Article unique (suite) (p. 10191)

Amendement n<sup>o</sup> 5

#### Après l'article unique (p. 10193)

Amendements n<sup>os</sup> 1, 12

Titre (p. 10194)

Amendement n° 6

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 10196)

Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES)

M. Nicolas Ray (LR)

M. Bruno Millienne (Dem)

M. Bertrand Petit (SOC)

M. Frédéric Falcon (RN)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 10197)

M. Damien Adam, rapporteur

M. Clément Beaune, ministre délégué

**3. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 10198)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTENCE DE MME NAÏMA MOUTCHOU

### vice-présidente

**Mme la présidente.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

### Commission mixte paritaire

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains (n° 1844).

### PRÉSENTATION

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission mixte paritaire.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur de la commission mixte paritaire.** Le sujet qui nous réunit aujourd'hui ne cesse de prendre de l'importance dans la vie de nos concitoyens et dépasse les clivages partisans : il s'agit de l'amélioration des mobilités du quotidien. Ce qui nous réunit aujourd'hui, ce sont les conclusions de la commission mixte paritaire (CMP), députés et sénateurs étant parvenu à un accord sur la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, les Serm – je salue le travail que nous avons mené avec le sénateur Philippe Tabarot pour y parvenir.

Le vote de cet après-midi n'a rien d'anodin puisque ce texte prévoit les outils qui permettront de déployer au moins dix Serm au cours des dix prochaines années, soit un objectif ambitieux. Ces outils sont inédits, car nous sollicitons les compétences d'un acteur historique et reconnu, SNCF Réseau et SNCF Gares & connexions, tout en développant la Société des grands projets (SGP).

Nous le savons, nous ne pourrions pas réussir la transition écologique sans transformer nos modes de transport. Cette transformation ne doit laisser personne de côté. Elle constitue un enjeu écologique, économique et social. C'est pourquoi je crois beaucoup en la réussite des Serm, des outils puissants de désenclavement des territoires.

Grâce à un travail collectif et transpartisan, nous avons enrichi la proposition de loi. Ses avancées émanent donc également des oppositions, qui ont fait preuve d'un esprit constructif. Les Serm comportent désormais un service de

transport fluvial, un service de transport guidé, ainsi que des gares et des pôles d'échanges multimodaux (Pem). Grâce à l'adoption d'amendements des députés écologistes, les Serm incluent un objectif de diminution de la pollution de l'air et de lutte contre l'autosolisme. Par ailleurs, nos collègues du groupe LIOT ont fait adopter un amendement permettant à la SGP d'être désignée maître d'ouvrage uniquement à la demande des collectivités territoriales. Ensemble, nous avons conclu en outre à la nécessité d'instaurer un titre de transport unique dans les Serm – une mesure qui tenait à cœur à la majorité. Enfin, les discussions en CMP ont permis de consolider la définition des Serm en confirmant l'ajout des réseaux cyclables, du covoiturage et de l'autopartage, ainsi que la possibilité de s'appuyer sur des réseaux de cars express.

Ces mesures offriront de nombreuses possibilités aux collectivités qui souhaitent mettre en place un Serm. L'objectif est que chacune d'elles puisse s'approprier le dispositif et l'adapter aux besoins et aux caractéristiques de son territoire. La conférence nationale de financement des Serm, dont l'organisation est inscrite dans la proposition de loi, constituera la prochaine étape : elle devra se tenir avant le 30 juin 2024. Je ne doute pas que cet événement permettra de trouver des solutions de financement concertées et pérennes.

Monsieur le ministre délégué chargé des transports, c'est à vous que revient maintenant la charge de faire appliquer le texte – nous suivrons évidemment le processus avec attention. Vous en ferez, j'en suis sûr, votre priorité. Je connais et je salue votre engagement en faveur d'un déploiement ambitieux des Serm, en lien avec les parlementaires et conformément à la volonté présidentielle.

Cette proposition de loi part des territoires ; il faut donc que le travail se poursuive au-delà de l'hémicycle. Chers collègues, je lancerai avec vous un tour de France des Serm afin d'assurer le « service après vote » de la loi. J'invite chaque député à faire la promotion du texte dans son territoire afin que tous les élus et tous les citoyens se saisissent des Serm et que nous améliorions ensemble la mobilité du quotidien, comme le souhaitent nos compatriotes. Je vous remercie pour le travail que nous avons mené ensemble ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe RE.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

**M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports.** Mesdames et messieurs les députés, merci d'être présents aujourd'hui pour l'examen final de cette proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, qui marque le terme de l'examen du texte à l'Assemblée nationale. Cette proposition de loi est essentielle car elle constitue un texte de liberté, de confiance et de pragmatisme, et surtout un grand texte d'écologie.

Un texte de liberté, tout d'abord, parce qu'elle change la vie pour de vrai, concrètement. Cette proposition de loi – bientôt une véritable loi, je l'espère – permettra une transformation profonde des modes de transport, non pas en

restreignant, stigmatisant ou punissant, mais en offrant des solutions nouvelles – collectives, ferroviaires, publiques et non polluantes – partout sur le territoire. J'insiste sur ce point aujourd'hui comme il y a quelques semaines : le texte n'est pas destiné aux cœurs de ville, qui disposent déjà de nombreuses solutions de transports publics – quoiqu'il faille toujours les améliorer –, mais aux millions de nos concitoyens qui aimeraient avoir accès aux transports publics, et à des transports publics plus écologiques et plus économiques. Ces Français, qui habitent souvent à 30, 50 ou 80 kilomètres des métropoles, sont les plus pénalisés et n'ont aucune solution de transport écologique à leur disposition.

La proposition de loi est un texte de liberté pour ces millions de nos compatriotes, mais aussi un texte de confiance dans les collectivités locales, puisqu'il ouvre des possibilités et donne des facultés. Vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur, il permettra aux collectivités intéressées par les Serm – au premier rang desquelles les régions et les métropoles – de proposer des schémas, des tracés et des plans d'investissement et de financement différents d'un territoire à l'autre, qu'il s'agisse de leur contenu, de leur ampleur ou de leur calendrier, ce dont nous devons nous féliciter. La CMP a d'ailleurs enrichi ces flexibilités et ces facultés.

La proposition de loi est aussi un texte d'un grand pragmatisme, il faut le saluer. Contrairement à la pratique française habituelle, il adapte et pérennise une bonne idée. Ainsi la société du Grand Paris a-t-elle permis de réaliser le Grand Paris Express (GPE) – le projet n'est pas achevé, mais il devient peu à peu réalité –, un réseau de transport qui doublera le réseau des métros d'Île-de-France, soit une transformation historique des transports publics. Prolongée par le présent texte sous le nom de SGP, elle permettra, pour ne pas perdre les compétences des centaines d'agents qui ont permis cette transformation, de mettre leur expertise au service d'autres métropoles, régions et territoires en l'adaptant à leurs besoins. Je le répète, cette option leur est offerte et non imposée.

C'est également par souci de pragmatisme que le texte initial de la proposition de loi de Jean-Marc Zulesi a été enrichi et que la place des cars express a été renforcée. En comparaison du transport ferroviaire, cette solution de transport collectif est parfois moins coûteuse et plus facile à déployer pour les métropoles dotées de moyens limités ou d'une périphérie rurale. Là encore, l'objectif est d'assurer des transports plus économiques et plus écologiques.

Le texte est pragmatique aussi dans sa volonté de simplification. Vous l'avez souligné, monsieur Zulesi, ainsi que plusieurs autres parlementaires, le déploiement des services express régionaux métropolitains sera l'occasion de déployer le titre unique, qui me tient particulièrement à cœur, et de proposer à tous les Français un accès plus simple aux transports.

Pour toutes ces raisons, la proposition de loi est un grand texte d'écologie – nous aurons bientôt, je l'espère, une grande loi écologique ! Des outils nouveaux et des solutions supplémentaires sont nécessaires. Les Français qui utilisent leur voiture individuelle le font rarement par plaisir. Ils sont bloqués dans les bouchons, parfois tous les jours, ce qui est fatigant et coûteux. Malheureusement, ils n'ont pas toujours le choix. Les solutions de transports collectifs et publics sont rassurantes et ouvertes à tous dans tout le pays. Le secteur des transports est celui qui émet le plus de gaz à effet de serre en

France et en Europe : il doit contribuer à la transition écologique en offrant aux Français de nouvelles solutions pour se déplacer.

Je salue les groupes qui ont activement participé à la discussion, ici et au Sénat, et qui ont contribué à enrichir la proposition de loi de manière responsable, constructive et transpartisane – vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur. Je ne citerai que certaines des avancées permises par ce travail commun. Ainsi, les moyens d'action de la société du Grand Paris ont été augmentés dès cette année, dans la proposition de loi et dans le texte budgétaire, grâce au relèvement de son plafond d'endettement et de son plafond d'emploi – sous votre impulsion, monsieur le président Zulesi.

Preuve supplémentaire de son pragmatisme, la proposition de loi permet aux collectivités qui le souhaitent de créer des sociétés de projet capables d'organiser la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport et d'accélérer les investissements. Ces sociétés disposeront par ailleurs de ressources dédiées au gré des décisions de la région ou de la métropole. Le modèle a fait ses preuves. Sur cette avancée essentielle, le texte initial a été amélioré.

Vos collègues du Sénat ont également souhaité qu'une conférence nationale de financement se réunisse avant l'été prochain. Cette disposition a été conservée dans le texte issu de la commission mixte paritaire, ce dont je me réjouis, car nous devons passer des paroles, et des textes, aux actes. Dès lors, des trajectoires d'investissement, des plans de financement et des moyens budgétaires importants sont indispensables. À cet égard, je le redis – puisque nous nous projetons désormais vers l'avenir, le concret et les travaux –, il faudra mobiliser des moyens financiers importants.

L'État a déjà franchi une première étape, au moment où presque où commençait la discussion parlementaire. Les contrats de plan État-région qui sont en cours de négociation – je signerai le premier demain à Nantes, dans la région Pays de la Loire – comporteront des crédits dédiés aux services express régionaux métropolitains, à hauteur de 800 millions d'euros. C'est une étape, pas une obole – vous en conviendrez. Ces crédits permettront de financer des études et des travaux sur la période 2023-2027. J'attends de chaque région qui signera avec l'État – elles ont commencé à le faire – qu'elle s'engage à mobiliser des montants au moins équivalents. Je constate d'ailleurs que cette volonté est bien présente dans chaque région et dans chaque négociation de contrat de plan avec l'État. Nous disposerons donc de moyens importants dès l'entrée en vigueur des contrats, ce qui nous évitera de perdre du temps dans l'application de la loi que, je l'espère, vous voterez dans quelques instants.

Nous irons évidemment plus loin – c'est l'objet de la conférence de financement et des plans de financement qui seront élaborés, et qui seront soumis à ma validation dans les prochaines semaines, ainsi que vous l'avez prévu. Je souhaite qu'une première vague de projets de services express régionaux métropolitains soit adoptée et validée dès le premier semestre de 2024, pour que les moyens soient engagés, que les études commencent et que les travaux avancent aussi vite que possible.

Un travail par étapes, un cadre juridique posé par le Parlement, la mobilisation de crédits, la coopération entre l'État et les collectivités dans la confiance, ces dernières étant chargées de définir les projets et de les faire remonter : tel est le contexte dans lequel nous déploierons notre immense ambition de transformation des transports publics. Voilà plusieurs décennies au moins qu'une transformation d'une telle ampleur, soutenue par un projet de loi aussi important,

n'avait pas été engagée pour apporter des solutions de transport collectif à nos concitoyens. Sans doute faut-il remonter à la création du RER il y a près de cinquante ans – et encore, ce projet ne concernait que l'Île-de-France. Nous offrons désormais un tel service à tous les territoires, dans un esprit de confiance et de liberté, en mobilisant des moyens bien au-delà de la capitale pour les décennies à venir.

Merci d'avoir déjà permis ces avancées, dont j'espère qu'elles se concrétiseront dans la loi dans quelques instants. Je remercie également l'ensemble des groupes parlementaires pour l'esprit de coopération et de responsabilité dont ils ont fait preuve durant la discussion. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes RE, Dem et HOR.*)

#### DISCUSSION GÉNÉRALE

**Mme la présidente.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Guy Bricout.

**M. Guy Bricout.** Nous arrivons à la fin de l'examen de la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, texte dont l'utilité ne fait pas l'ombre d'un doute, mais qui suscite encore des interrogations qu'il conviendrait de clarifier rapidement.

Utile, ce texte l'est de toute évidence face aux nouvelles exigences liées à la métropolisation galopante. Les métropoles, tout comme la capitale et ses banlieues, ont besoin d'être désengorgées. La proposition de loi n'invente rien de ce point de vue, puisque de nombreux projets de RER métropolitains ont vu le jour ou sont près de le faire : Strasbourg, Marseille, Nice et Grenoble ont ainsi créé des RER métropolitains, tandis que Bordeaux, Lyon et Nantes ont des réflexions déjà bien avancées sur le sujet.

Il est donc logique d'inscrire les RER métropolitains, avec leur mode de développement et de fonctionnement, dans le marbre de la loi. Encore faut-il respecter certaines conditions que le groupe LIOT juge incontournables. Je l'avoue, nous avons été désagréablement surpris par la manière dont le Président de la République a annoncé il y a un an son intention de développer les Serm : il a fait savoir qu'il voulait doter dix villes de RER métropolitains, sans avoir jugé bon de mener des concertations préalables avec les acteurs concernés – régions, métropoles, SNCF, fédérations de transport et associations d'usagers. Une telle approche était d'autant plus inappropriée qu'elle tendait à occulter le travail considérable déjà accompli par plusieurs territoires.

Vous comprendrez donc que nous ayons veillé tout particulièrement à ce que cette approche pyramidale ne pollue pas la proposition de loi. Notre groupe a tout mis en œuvre pour y introduire une logique de décentralisation, en renforçant la place des collectivités dans la maîtrise et la définition des projets de la SGP. Nous nous félicitons d'avoir fait adopter un amendement précisant que seules les collectivités territoriales – et non plus l'État – pourront désigner la SGP ou ses filiales comme maître d'ouvrage. Nous nous satisfaisons également que le Sénat ait introduit l'obligation d'informer systématiquement les maires concernés par les projets de déploiement des Serm, et la nécessité d'assurer la cohérence de ces derniers avec les schémas de planification territoriale régionaux et locaux. Faut-il le répéter : les territoires sont les plus à même de savoir ce dont ils ont besoin et comment y parvenir. Décentraliser les mesures, c'est assurer leur acceptabilité et leur efficacité.

Un autre point de vigilance réside dans la place que réservent les projets de Serm aux territoires les plus enclavés et les plus isolés. Il nous a semblé évident qu'en même temps que

l'on fluidifiait les transports autour des métropoles, on devait désenclaver les secteurs les plus reculés, pour éviter de créer de nouvelles inégalités entre les territoires. Aussi nous félicitons-nous du compromis trouvé par la commission mixte paritaire – en adéquation avec un amendement du groupe LIOT adopté à l'Assemblée nationale –, prévoyant que les Serm seront bâtis sur une colonne vertébrale ferroviaire autour de laquelle sera systématiquement déployé un réseau de cars express et de pistes cyclables.

J'évoquerai pour finir une dernière inquiétude, et pas des moindres : la question du financement est loin d'être réglée. Certes, la proposition de loi apporte des solutions de financement intéressantes aux agglomérations qui souhaitent développer leur offre de transport, en leur permettant de s'endetter sur les marchés financiers via la SGP et de bénéficier d'une fiscalité affectée pour le développement des infrastructures de transport. Il n'en demeure pas moins que ces financements seront très certainement insuffisants et devront être complétés par des engagements de l'État – étant entendu que 15 milliards d'euros seront nécessaires au déploiement des dix Serm prévus pour la décennie à venir. Vu l'ampleur des projets, les 700 millions d'euros promis par le Président de la République en septembre dernier, lors du conseil de planification écologique, font figure de goutte d'eau dans l'océan.

Les députés du groupe LIOT voteront ce texte qui apporte de nouvelles garanties en matière de décentralisation et de désenclavement des territoires ruraux ; ils appellent toutefois à la création d'une conférence nationale des Serm avant le 30 juin prochain, afin que l'État revoie sa contribution et que de nouvelles pistes de financement soient envisagées. Sinon, il y a fort à craindre que plusieurs Serm mettent trop de temps à voir le jour. (*M. le rapporteur applaudit.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. David Valence.

**M. David Valence.** Le moment est venu de se demander si le fleuve est allé jusqu'à la mer. L'origine de ce fleuve, c'est bien sûr la volonté des collectivités territoriales de construire des services de transport plus réguliers et d'étoffer l'offre. L'origine de ce fleuve, c'est aussi la volonté du Président de la République d'accélérer la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains. (*Mme Nathalie Oziol s'exclame.*) L'origine de ce fleuve, c'est enfin le texte déposé par le président Zulesi, qui nous réunit aujourd'hui.

Or tous les fleuves ne vont pas jusqu'à la mer, et toutes les initiatives législatives n'aboutissent pas toujours.

**M. Sébastien Rome.** Du coup, ce n'est pas un fleuve !

**M. David Valence.** Il arrive malheureusement que des initiatives législatives s'ensablent, comme certains fleuves endoréiques, parce qu'elles sont trop étendues ou trop restreintes. En l'occurrence, le risque était d'alourdir inconsidérément la définition des Serm, ou au contraire de simplifier le dispositif à outrance, quitte à omettre les procédures légales en vigueur. Nous encourions également un risque d'aspiration du fleuve par le sol, c'est-à-dire de retour aux vieilles habitudes – si, par exemple, nous avions cantonné l'activité de la SGP à des ouvrages très spécifiques, sans lui donner la possibilité d'intervenir sur des gares nouvelles. Nous avons évité cet écueil – je salue la gauche à cet égard. Chacun a bien compris que la SGP était un outil intéressant pour les politiques publiques. Quant au risque de retour à la normale, il aurait consisté à inscrire explicitement dans le texte des règles de déclaration d'utilité publique qui seraient allées à l'encontre de la simplification et de l'accélération voulues par M. le rapporteur quand il a déposé son texte. Nous

avons échappé à ces dangers grâce au travail de l'Assemblée et du Sénat, et grâce au dialogue instauré entre les deux chambres.

En définitive, la proposition de loi constitue une avancée majeure par rapport au droit en vigueur, et le texte issu de la CMP est une avancée par rapport à celui qui avait été déposé initialement.

Cela a été dit : la tenue d'une conférence de financement en juin prochain permettra de s'assurer que la volonté de tous est au rendez-vous ; ce sera une étape décisive. Il a également été dit à quel point les dispositions concernant les péages – indépendamment de ce que le groupe public ferroviaire pratique déjà – pourront faire office d'injonction, afin que la SNCF se résolve à baisser le montant des péages en cas de surcroît d'offres significatif.

Nous savons aussi que le déploiement systématique des projets de services express régionaux métropolitains dans les zones à faibles émissions (ZFE) apportera une première réponse à cette contrainte, que les collectivités imposent pour des raisons évidentes de santé publique. Saluons enfin l'avancée que constitue le titre unique, répondant à la volonté du Gouvernement et aux aspirations des citoyens.

Tous ces éléments étaient absents du texte initial ; c'est dire combien le travail des deux chambres et le dialogue qu'elles ont nourri ont été fructueux.

Un certain nombre de questions restent néanmoins en suspens, en particulier celle des effectifs de la Société des grands projets, que je me permets de remettre sur le devant de la scène. En la matière, la solution qui a été trouvée ne pourra être que transitoire si les projets et les sollicitations adressés à la SGP montent en puissance – ce qui semble le cas, notamment dans la région Grand Est avec les trois projets de Serm qui la concernent.

La mise en œuvre du texte doit être une réussite : c'est notre devoir pour répondre aux exigences de la transition écologique. Nous devons stimuler le report modal, afin que nos concitoyens délaissent l'autosolisme au profit de moyens de transport collectifs routiers ou ferroviaires. C'est aussi notre devoir pour des raisons d'aménagement du territoire – M. le ministre l'a souligné. Les projets de services express régionaux métropolitains relèvent en effet de la solidarité territoriale et de la cohésion entre les villes moyennes, les territoires qui les entourent et les métropoles régionales, qui sont si dynamiques en France depuis une trentaine d'années. L'élan est donné. Je le répète, nous avons le devoir collectif de réussir l'application du texte : c'est l'intérêt de la France et de la planète. Avec ce texte, écrivons le futur des transports collectifs et accomplissons, pour nos concitoyens, une œuvre aussi puissante que le fut l'invention du train à grande vitesse en son temps. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.)*

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Bravo !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Meurin.

**M. Pierre Meurin.** Je trouve fort curieuse la propension du Gouvernement à faire systématiquement les choses à l'envers. Bien évidemment, les services express régionaux métropolitains ne souffrent, de la part du Rassemblement national, d'aucune opposition idéologique ni de principe. Toutefois, comme nous l'avons dit pendant ce débat passionnant, vos investissements dans le ferroviaire urbain et périurbain laissent sur le bord du chemin des millions de Français qui vivent dans des zones rurales. Monsieur le ministre, le groupe Rassemblement national vous demande depuis plusieurs mois par oral – mais nous le ferons prochainement par

écrit – une loi de programmation du ministère des transports. Nous demandons une véritable politique globale des mobilités de demain, axée sur la relocalisation des activités au plus près des territoires – puisque, pour rappel, 51 % des émissions de gaz à effet de serre en France sont liées aux importations.

L'enjeu du localisme, sur lequel le Rassemblement national met l'accent, est en ce sens majeur mais vous ne le prenez pas en compte. Désenclaver nos territoires pour développer leur attractivité, tel est notre objectif. Cela passe par le développement des voies de communication ferroviaires, certes, mais aussi routières, fluviales, maritimes et aériennes. Le Rassemblement national est à cet égard le parti du progrès alors que votre manque de vision et l'effroi que vous manifestez devant les associations écodélinquantes vous placent dans le camp de la décroissance. L'investissement dans les Serm doit avoir pour contrepartie l'entretien de nos voies de communication.

S'agissant de la Société de grands projets, précédemment dénommée société du Grand Paris, rappelons que le financement du Grand Paris Express est passé de 22 milliards d'euros à 35 milliards du fait de vos égarements financiers. Cette somme est à rapprocher des 17 milliards d'euros que le Comité d'orientation des infrastructures (COI) – M. Valence ne me détrompera pas – prévoit pour le financement de dix Serm. Je veux bien admettre que les dix métropoles concernées sont plus petites que la métropole parisienne mais nous peinons à croire qu'un écart aussi important soit justifié. Nous considérons que, d'un point de vue financier, ce texte est opaque, voire insincère, sachant que nous ne disposons pas d'éléments détaillés sur la fiscalité dédiée à ces Serm. Qui va payer ? Les honnêtes gens, les automobilistes, devront-ils financer les transports des urbains et périurbains ?

Je vais vous donner un exemple, puisque nous avons l'habitude de ce genre de choses avec vous. Dans le projet de loi de finances (PLF), passé avec le 49.3, vous avez inscrit une taxe de 4,4 % sur le chiffre d'affaires des concessions autoroutières pour financer les mobilités propres. Vous nous promettiez qu'elle n'aurait aucun impact sur le prix des péages. Or nous venons d'apprendre que les sociétés concessionnaires d'autoroutes envisagent de relever leurs tarifs de 5 %. Comme d'habitude, monsieur le ministre délégué, vous ne maîtrisez rien. Vos effets d'annonce se heurtent en permanence aux décisions des acteurs concernés. Nous ne faisons aucune confiance dans votre gouvernement pour être à la hauteur de ces enjeux.

**Mme Aude Luquet.** Tant mieux !

**M. Pierre Meurin.** Vous passez à côté des grands défis en matière de transports. Dans le PLF, vous avez diminué de 7 % les crédits dédiés à l'entretien des routes. Vous êtes pourtant en partie responsable de la tiers-mondisation de l'état de notre réseau routier puisqu'en l'espace de quinze ans, la France est passée du premier au dix-huitième rang mondial pour la qualité des infrastructures routières.

Nos ouvrages d'art sont en péril et nos collectivités territoriales n'ont pas les moyens de les entretenir. Une programmation nationale est nécessaire et le Sénat, en 2019, vous a donné la clef en prévoyant 200 millions d'euros par an sur dix ans pour tous les réhabiliter. J'espère que vous n'attendez pas avec impatience un accident similaire à celui du pont Morandi à Gênes.

Le Rassemblement national privilégie une logique de désenclavement, loin de votre politique de transports sans queue ni tête. Arrêtons d'opposer les modes de transport les

uns aux autres par simple réflexe idéologique et programmons les mobilités de demain pour conforter le développement et la souveraineté du grand pays qu'est la France.

Je pourrais poursuivre en soulignant que les Serm ne seront en service que dans quinze ou vingt ans et qu'en attendant, vous maintenez les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) qui pénalisent nos Français ruraux en les empêchant d'accéder aux services des grandes villes.

**M. Bruno Millienne.** Il faudrait peut-être actualiser vos positions s'agissant des ZFE!

**M. Pierre Meurin.** Vous sanctionnez aussi l'autosolisme : une personne seule dans sa voiture ne pourra même pas accéder aux parkings des gares desservies par les services express régionaux métropolitains.

**Mme la présidente.** Veuillez conclure, monsieur Meurin !

**M. Pierre Meurin.** Ces deux éléments sont corrosifs à nos yeux. Faisant preuve de bonne volonté, nous nous en tiendrons à une abstention. Les questions que j'ai soulevées appellent toutefois autant de réponses. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Sébastien Rome.

**M. Sylvain Carrière.** Après Valence, Rome : royal !

**M. Sébastien Rome.** Tout miser sur la route, sacrifier les petites lignes ; tout miser sur les métropoles, sacrifier les territoires. Il fut un temps où la France était recouverte par un vaste réseau de voies ferroviaires qui traçaient sur les anciennes cartes scolaires veines, veinules et capillaires irriguant tout le corps de notre pays. De ce réseau effacé ne restent que quelques points, les métropoles. Allons-nous sortir de l'impasse que constitue la concentration de toutes les activités dans les grandes villes avec cette proposition de loi ? La question mérite d'être posée car les grands enjeux pour notre souveraineté résident tous non dans les métropoles mais dans les ruralités, qu'il s'agisse de l'eau, de l'énergie de l'alimentation, de la réindustrialisation et même de la production de logements.

Le retour d'un réseau ferroviaire reliant les métropoles à leurs campagnes dans un rayon de 80 kilomètres peut être une occasion d'offrir un juste retour à nos ruralités pour services rendus. Toutes les grandes politiques publiques que j'ai citées sont en crise et nos concitoyens souffrent de vos choix : l'industrie a disparu, l'eau tend à devenir rare, les prix de l'énergie et de l'alimentation explosent et votre politique du logement est en faillite.

Selon l'Insee, l'inflation a plus durement touché les campagnes que les villes et ce matin même, les derniers chiffres publiés montrent que la pauvreté s'accroît. Nous vous l'avions dit, mais vous êtes restés sourds à nos alertes.

Remettre des trains dans les campagnes, dans la logique d'un vaste plan rooseveltien, ne sert cependant à rien si l'on s'en tient à un budget d'austérité, adopté qui plus est après un 49.3. Monsieur le rapporteur, monsieur le ministre délégué, une telle politique ne peut fonctionner que si elle s'accompagne d'un plan de relance économique comprenant investissements, hausse des salaires et blocage des prix.

Il est pourtant urgent de lancer ces projets de Serm d'autant que des villes comme Montpellier, où il faut parfois attendre deux heures pour sortir d'un parking du centre-ville ou s'extraire des axes autoroutiers, mettent en œuvre des stratégies urbanistiques d'exclusion des habitants du monde rural, que Gilles Savary qualifie d'« apartheid socioterritorial » : ZFE imposées dans des délais trop

courts, réduction des artères entrantes, ralentissement des cadences pour soutenir la gratuité des transports en commun, métropolisation de l'économie et des services publics. À cet égard, nous ne pouvons qu'approuver la volonté du Sénat de prendre en compte les enjeux liés au déploiement des ZFE. (*Mme Nathalie Oziol applaudit.*)

J'ai rencontré tous les présidents d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du Gard et de l'Hérault pour leur présenter cette proposition de loi. Tous s'accordent sur la nécessité de faire revenir le train et sur le fait que la politique de transports locale est absurde. Ils ont toutefois du mal à croire dans vos projets et vous ne me donnez pas les moyens de les convaincre.

Redéployer un vaste réseau ferré dans nos territoires est nécessaire mais est-ce possible ? Nous avons su le faire avec des moyens techniques et financiers bien moindres qu'aujourd'hui. Entre 1950 et 2020, la richesse de la France a été multipliée par six et les kilomètres de voies ferrées ont été divisés par deux.

**Mme Nathalie Oziol.** Incroyable !

**M. Sébastien Rome.** Le coût de la mobilité automobile individuelle est de 230 milliards d'euros par an. Le transport collectif, quant à lui, représente non seulement des économies pour nos concitoyens mais aussi des moyens pour nos investissements.

Comme en première lecture, notre groupe s'abstiendra car des points de désaccord subsistent malgré les améliorations apportées par le Sénat. Si une conférence de financement est prévue, l'État n'a toujours pas mis l'argent sur la table pour donner confiance aux collectivités. Les profits des sociétés d'autoroutes nationalisées seraient ici bien utiles.

Ces RER ne doivent pas être des promesses qui ne voient jamais le jour et qui finissent par devenir obsolètes comme les lignes à grande vitesse (LGV) occitanes. Nous sommes nombreux à regretter que l'amendement destiné à dégager quelques milliards d'économies en retenant une vitesse intermédiaire n'ait pas été adopté. Monsieur le ministre délégué, il est encore temps d'investir ces milliards dans un gain de trente minutes, en privilégiant le recours aux transports du quotidien qui suppose de garer sa voiture au parking de la gare avant de monter dans un RER, plutôt que dans un gain de huit minutes sur la ligne TGV Montpellier-Béziers, choix qui ferait perdre vingt-deux minutes.

Nous sommes favorables, et ce depuis longtemps, à la relance du ferroviaire – treize étoiles seront-elles toutefois suffisantes ? –, mais nous redoutons que ce texte ne soit qu'une île vouée à disparaître dans l'océan des périls de votre politique si les moyens nécessaires ne sont pas débloqués. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Vatin.

**M. Pierre Vatin.** Il y a un an environ, sans consulter personne, le Président de la République s'engageait, sur sa chaîne YouTube, à mettre en service d'ici à dix ans, partout en France, une dizaine de RER sur le modèle de celui que nous connaissons à Paris. Depuis, il a fallu donner corps à cette promesse. C'est pourquoi nous sommes ici assemblés aujourd'hui. Comme je l'avais dit en première lecture, le groupe Les Républicains est favorable à cette proposition de loi qui a l'ambition de développer massivement de nouveaux services express régionaux métropolitains.

**M. Bruno Millienne.** Très bien !

**M. Pierre Vatin.** Toutefois, cette loi défendue par le président Zulesi ne pourra pleinement exister que si l'État dégage les moyens financiers indispensables à sa concrétisation.

**M. Ian Boucard.** C'est une vraie question !

**M. Pierre Vatin.** Le développement de ces réseaux ferroviaires suscite un certain espoir pour les zones rurales et périurbaines situées à proximité des métropoles. Le groupe Les Républicains a donc veillé à ce que ces territoires soient bien pris en compte dans l'amélioration du service, alors qu'ils ont été les grands oubliés de la politique nationale des transports ces dernières années. La définition des Serm a donc été élargie au-delà de la simple offre ferroviaire, en précisant qu'elle inclurait la mise en place de réseaux de cars express. C'était un point essentiel pour de nombreux territoires où l'option du train est inexistante. Il aurait été insultant à leur égard de ne viser qu'une montée en gamme de la desserte par le rail, sans financer des solutions par la route.

Mais voilà, le financement est le cœur du sujet et cet enjeu a fini par rattraper cette proposition de loi. Après des échanges profitables avec le Sénat – et je tiens à remercier nos collègues sénateurs Les Républicains emmenés par Philippe Tabarot –, ce texte est ressorti amélioré. Il prévoit notamment la réunion d'une conférence de financement avant juillet 2024, conférence devant conduire l'État à clarifier enfin le niveau et l'évolution de son soutien à ces investissements.

Les Serm ont un coût, c'est leur seul défaut. C'est ce coût qui freine les rares projets à l'étude dans les métropoles françaises qui y ont songé, celles-ci ayant du mal à se lancer en l'absence d'un engagement ferme de l'État. Pour l'instant, le Gouvernement n'a promis que 750 millions d'euros au titre des contrats de plan État-région (CPER) pour cofinancer des études. Ce n'est évidemment pas suffisant ! Il faudra contribuer davantage aux travaux, aider les collectivités à acquérir du matériel roulant et à couvrir leurs coûts d'exploitation. Il s'agit d'un impératif. Les Français attendent une vraie amélioration du service, pas un sous-RER ni un train express régional (TER) amélioré. À cet égard, nous regrettons le manque d'ambition finale pour la SGP qui aurait pu être mobilisée davantage aux côtés de SNCF Réseau et des élus.

Point très positif en revanche : le Gouvernement a accepté de réfléchir à de nouvelles modalités de tarification de l'infrastructure ferroviaire, avec des péages adaptés pour soulager le budget des conseils régionaux.

Nous nous félicitons aussi que ce texte contribue à nouveau à fissurer le zéro artificialisation nette (ZAN) en accordant aux projets de Serm une exemption bienvenue. Ils pourront ainsi se départir des contraintes dudit ZAN pour mobiliser du foncier, foncier sans lequel une envie de RER exprimée sur les réseaux sociaux ne resterait qu'une vague déclamation.

Je conclurai en dressant la liste des ultimes doutes que suscitent les chances de réussite de cette proposition de loi.

D'abord, l'état du réseau ferré devra impérativement être amélioré alors qu'on attend toujours des précisions sur le plan de relance du ferroviaire promis par la Première ministre. Le fait que le supplément de financement pour la régénération échoie en 2024 à la SNCF et non à l'État n'est à cet égard pas un signe très encourageant s'agissant de la volonté du Gouvernement de passer rapidement aux travaux pratiques.

**M. Ian Boucard.** Comme souvent !

**M. Pierre Vatin.** Il y a ensuite les nœuds ferroviaires, que le plan de soutien à 100 milliards ferait bien de traiter en priorité si nous ne voulons pas aggraver l'embolie des gares. À quoi bon une augmentation de la capacité de service si le réseau ne peut pas l'accueillir ?

Reste enfin la capacité des autorités organisatrices à mobiliser des rames et du personnel. Une fois l'effort sur l'infrastructure consenti, c'est toute une qualité d'exploitation qu'il faudra assurer, du matériel roulant aux gares, en passant par le recrutement de conducteurs et la réservation des sillons. Le bilan mitigé du RER de Strasbourg, pour lequel la SNCF a sous-estimé les exigences du service, doit servir d'avertissement.

Avec mes collègues du groupe Les Républicains, nous souhaitons donc la pleine réussite des Serm du président Zulesi, à condition que l'État y mette tout son poids et le Gouvernement toute sa volonté ! Nous attendons donc que les promesses de financement se concrétisent. *(Applaudissements sur les bancs du groupe LR.)*

**M. Jean-Luc Bourgeaux.** Voilà qui est bien résumé !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Aude Luquet.

**Mme Aude Luquet.** Je tiens tout d'abord à saluer le travail mené par les députés et les sénateurs sur ce texte dont nous mesurons tous l'importance. Je retiens que les débats ont été constructifs dans nos deux assemblées. Pour avoir présidé la commission mixte paritaire, je peux confirmer que c'est le même état d'esprit qui a prévalu lors de nos échanges, nous permettant ainsi d'aboutir à un compromis.

Ce compromis, il fallait le trouver car nous partageons tous, sans exception ici, la nécessité d'améliorer concrètement les mobilités et la vie quotidienne de millions de nos concitoyens.

En effet, certains sont dépendants de la voiture individuelle ou, lorsqu'ils n'ont pas les moyens d'en posséder une, ont le sentiment d'être assignés à résidence. Nous ne pouvons nous y résoudre. La demande existe et il nous faut soutenir un choc d'offre de service qui permette à tous de disposer d'une ou de plusieurs solutions alternatives concrètes à la voiture individuelle.

Nous insistons d'ailleurs sur l'importance de proposer une véritable offre multimodale, qui doit être pensée dès la conception des projets. C'est un impératif si nous voulons offrir à nos concitoyens un continuum de services à la hauteur des attentes.

Telle était déjà notre ambition, en 2019, avec la loi d'orientation des mobilités (LOM). Aujourd'hui, grâce à la proposition de loi du président Zulesi, nous poursuivons dans cette voie en soutenant le déploiement des services express régionaux métropolitains au cours des dix prochaines années. Comment ? En élargissant le champ des compétences de la société du Grand Paris, devenue Société des grands projets, ce qui nous permettra d'agir sur plusieurs fronts.

D'abord, en renforçant la décarbonation des transports du quotidien, alors qu'un tiers des émissions de gaz à effet de serre est lié à nos déplacements. Ensuite, en rééquilibrant l'aménagement du territoire, grâce à des solutions de dessertes qui permettront à la fois le désenclavement et le décongestionnement d'espaces urbains proches de l'asphyxie. Enfin, en fournissant, à travers l'expertise de la SGP, une capacité d'ingénierie précieuse et indispensable pour les collectivités locales.

Si l'ensemble des outils instaurés par ce texte sont essentiels pour accompagner le développement des Serm, il reste un élément incontournable à concrétiser : le financement. Oui, nous devons maintenant assumer d'engager des moyens significatifs pour soutenir ces investissements. La conférence nationale de financement des Serm, prévue dans les six prochains mois, doit nous y aider et nous serons au rendez-vous.

Vous l'aurez compris, le groupe Démocrate soutient la nécessité de faire entrer le train dans le quotidien des Français qui n'y ont actuellement pas accès. C'est pourquoi nous voterons en faveur de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem et sur quelques bancs du groupe RE.*)

**M. Bruno Millienne.** Efficace !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Leseul.

**M. Gérard Leseul.** Permettez-moi de reprendre vos mots, monsieur le président Zulesi : le vote de cet après-midi n'a rien d'anodin. Je voudrais à cet égard saluer vos oppositions vaillantes qui témoignent, par leur présence, de leur intérêt pour les mobilités et pour le texte que vous nous avez brièvement présenté ; cela ne semblait pas être le cas de votre majorité au début de la séance et je le regrette.

**M. Damien Adam.** C'est facile !

**M. Gérard Leseul.** Une bonne loi mérite d'être appréciée non seulement *in concreto*, mais également dans son environnement légistique. Les discussions en commission ont permis d'envisager la mise en cohérence de cette proposition de loi relative aux Serm avec les dispositions législatives votées récemment.

En effet, la création des zones à faibles émissions mobilité dans les principales aires urbaines des grandes métropoles doit permettre de limiter les émissions de CO<sub>2</sub> et de lutter contre la pollution des villes – oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) ou encore particules fines. Toutefois, comme nous pouvons le constater dans nos circonscriptions rurales, une inquiétude légitime existe parmi nos concitoyens qui craignent de se voir exclus des centres-villes s'ils ne sont pas en mesure d'acquérir un véhicule moins polluant – je ne parle pas uniquement de l'achat de véhicules électriques.

Les ZFE, dans leur conception actuelle, rencontrent une difficulté majeure d'acceptabilité sociale. Plusieurs propositions ont été formulées depuis un an, notamment dans le rapport publié par Bruno Millienne et moi-même sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité, ainsi que dans la proposition de loi que j'ai déposée visant à accompagner de façon juste et souple la mise en place des zones à faibles émissions, en développant massivement les mobilités décarbonées. Nous avons précisé les mesures d'accompagnement indispensables au déploiement des ZFE, mais nous attendons toujours des mesures concrètes, rapides, voire immédiates, notamment concernant le renforcement et le recentrage des aides aux ménages modestes.

Parmi ces propositions, nous avons mis en avant la nécessité de développer massivement les transports en commun. En effet, nos compatriotes n'accepteront de limiter l'usage de leur véhicule que si des modes de transport alternatifs et adaptés aux usages leur sont proposés – vous l'avez rappelé, monsieur le ministre.

La présente proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains apporte une première réponse, de long terme. Il faut en saluer l'initiative. Au terme de la

navette parlementaire et de nos discussions, les députés du groupe Socialistes et apparentés reconnaissent votre engagement, monsieur le président, pour le dialogue et la recherche de compromis sur plusieurs points. Comme vous l'avez souligné, cette proposition de loi a notablement évolué en commission mixte paritaire, grâce à la contribution des députés et des sénateurs. Les groupes parlementaires socialistes y ont pris toute leur part.

Nous saluons ainsi l'introduction dans le texte du déploiement des Serm sur la base du réseau existant, tout en renforçant la desserte ferroviaire. Rappelons que, dans les territoires, des lignes existent...

**M. Ian Boucard.** C'est important !

**M. Gérard Leseul.** ...et qu'il est nécessaire de les renforcer pour qu'elles deviennent de vrais outils pendulaires de la mobilité. L'accès aux mobilités nous concerne tous et a un impact majeur sur nos vies quotidiennes. C'est pourquoi il était nécessaire de renforcer la concertation avec les collectivités, les employeurs et les usagers. Nous ne le répéterons jamais assez : la concertation et le dialogue sont des conditions nécessaires à l'acceptation de tout texte de loi, *a fortiori* lorsqu'il engage les collectivités locales et les concitoyens et mobilise des financements pour de nombreuses années.

En ce qui concerne le financement des Serm, vous avez finalement accepté, grâce aux propositions des sénateurs, la mise en place d'un programme triennal des investissements de SNCF Réseau, annexé au contrat de performance signé entre l'opérateur et l'État, et l'organisation d'une conférence nationale de financement avant le 30 juin 2024. Nous resterons très vigilants quant à sa concrétisation.

Toutefois, nous regrettons l'absence initiale d'une trajectoire budgétaire claire concernant l'engagement de l'État. Cette absence de visibilité des crédits doit être levée le plus rapidement possible, afin de sécuriser les projets à venir et d'éviter que tout le travail effectué ne soit qu'un effet d'annonce.

Au cours des débats, nous avons soutenu plusieurs amendements relatifs à la transparence financière des projets. Cette exigence de visibilité à long terme est une nécessité pour donner aux collectivités territoriales, à la SGP, à SNCF Réseau et aux industriels qui répondront aux appels d'offres, les moyens de déployer les Serm. Actuellement, le financement de la SGP s'appuie sur une fiscalité affectée, provenant d'une taxe sur les bureaux (TSB) et d'une taxe spéciale d'équipement (TSE). Toutefois, la base fiscale qui s'applique dans les territoires n'est pas la même qu'en Île-de-France, et nous pouvons légitimement nous interroger sur les limites de la seule transposition d'un tel modèle. La question du financement reste donc à clarifier pour l'avenir.

Je l'ai rappelé en introduction, la mise en place des ZFE et le déploiement des Serm sont complémentaires et je regrette qu'il n'y ait pas eu davantage, comme cela avait été proposé, d'articulation et de conditionnalité entre les deux dispositifs.

La nécessité de développer des solutions de mobilité et de services dans les territoires fait consensus. C'est pourquoi, malgré plusieurs réserves, notamment sur les modalités de financement et la répartition des crédits engagés, les députés du groupe Socialistes et apparentés voteront en faveur de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC, ainsi que sur plusieurs bancs des groupes RE, Dem et HOR.*)

**M. Bruno Millienne.** Bravo !

**M. Jean-Yves Bony.** C'est la conclusion qui importe !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Vincent Thiébaud.

**M. Vincent Thiébaud.** Permettez-moi, pour commencer, de saluer la proposition de loi qui nous est soumise aujourd'hui par le rapporteur et président Jean-Marc Zulesi, ainsi que son engagement, depuis 2017, en faveur des mobilités. En effet, cette loi s'inscrit dans la continuité de la politique menée depuis cette date : la loi d'orientation des mobilités, dans laquelle nous avons introduit l'objectif de dupliquer le système RER partout dans le territoire national ; la loi de 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ; la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite climat et résilience. C'est pourquoi, sans surprise, les membres du groupe Horizons et apparentés voteront cette proposition de loi des deux mains,...

**M. Sébastien Rome.** Et des deux pieds !

**M. Vincent Thiébaud.** ...puisque cette ambition était également portée par l'ancien Premier ministre, Édouard Philippe, notre chef de parti.

Cette proposition de loi est essentielle car elle permet de gravir une marche supplémentaire. J'entends les critiques, mais le constat parle de lui-même : depuis 2017, nous rattrapons un sous-investissement et une négligence vis-à-vis du ferroviaire qui perduraient depuis des décennies, sous divers gouvernements. Je salue également les partis qui se sont associés à nos démarches, alors que d'autres sont malheureusement restés dans la critique non constructive,...

**Mme Andrée Taurinya.** Vous n'avez qu'à vous déplacer davantage ! Vous comprendrez mieux la critique !

**M. Vincent Thiébaud.** ...en espérant toujours pouvoir faire mieux que nous.

**M. Sébastien Rome.** C'est normal !

**M. Vincent Thiébaud.** Toutefois, à part critiquer, ils ne formulent pas beaucoup de propositions.

Permettez-moi aussi d'apporter quelques précisions, notamment s'agissant des investissements : le Gouvernement engage un plan à hauteur de 100 milliards d'euros d'ici à 2030, montant jamais atteint jusqu'à présent par aucun gouvernement – vous l'avez rêvé, nous l'avons fait ! –, qui permettra d'accompagner le déploiement des Serms.

La présente proposition de loi est essentielle. Je suis moi-même député d'un territoire connexe à la région de Strasbourg, l'Eurométropole de Strasbourg, qui a vu se déployer le premier réseau métropolitain express. Cela s'est traduit par 700 trains supplémentaires par semaine ! Certes, il y a eu des difficultés, dont beaucoup ont été levées, et ce texte permettra d'y répondre encore mieux. Il s'est avéré qu'il fallait une meilleure coordination, piloter davantage le rapport entre les collectivités territoriales et SNCF Réseau, et je suis persuadé que confier ce rôle à la Société des grands projets, qui en a l'expertise, garantira la réussite du développement des Serms dans l'ensemble du territoire.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Il a raison !

**M. Vincent Thiébaud.** Les Serms sont déjà au nombre de dix-sept : cela prouve bien leur intérêt et la manière dont les collectivités territoriales se sont emparées du sujet.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** C'est vrai !

**M. Vincent Thiébaud.** Et je m'en félicite.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Moi aussi !

**M. Vincent Thiébaud.** Certes, certaines questions restent en suspens ; mais est-ce le sujet de la présente proposition de loi ? Je pense par exemple à la programmation financière en matière de transport ferroviaire, dont une partie des réponses est apportée par le projet de loi de finances pour 2024.

**M. Ian Boucard.** C'est quand même important ! S'il n'y a pas d'argent, il n'y a pas de trains !

**M. Vincent Thiébaud.** Ces sujets sont effectivement importants. Toutefois, il faut déjà poser une première brique. C'est ce que nous faisons aujourd'hui. Permettez-moi de rappeler que pour mener les études préalables au déploiement des Serms, plus de 700 millions d'euros sont inscrits dans le PLF pour l'année 2024. Je salue d'ailleurs l'engagement du ministre délégué à ce sujet.

Vous l'aurez compris, sans aucune surprise, le groupe Horizons votera cette proposition de loi. Je conserve toutefois, pour ma part, un léger regret : en effet, j'avais déposé un amendement visant à s'interroger sur la pertinence de certains projets de trains à grande vitesse par rapport à des lignes intermédiaires – sur lesquelles les trains peuvent rouler à 250 kilomètres à l'heure. L'économie substantielle qui aurait pu être réalisée aurait pu servir à déployer de nouvelles lignes, afin d'offrir une desserte plus fine dans les territoires. J'ai bien compris que vous n'y opposiez pas un refus de principe, mais que ce texte n'était pas le bon vecteur législatif pour aborder ce sujet. Comptez sur moi pour y revenir.

**Mme Christine Arrighi.** Sur nous aussi !

**M. Vincent Thiébaud.** Je sais que j'ai de nombreux alliés sur cette question.

Nous soutiendrons donc la présente proposition de loi et la voterons.

**M. Ian Boucard.** À la surprise générale !

**M. Vincent Thiébaud.** Permettez-moi, pour terminer, de saluer également le travail mené avec les sénateurs, notamment le rapporteur Philippe Tabarot, pour aboutir à un compromis d'équilibre, qui enrichit véritablement le texte. *(Applaudissements sur les bancs du groupe HOR et sur quelques bancs des groupes RE, LR et Dem.)*

**M. Damien Adam.** Très bien !

**M. Bruno Millienne et M. Thierry Benoit.** Excellent !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Christine Arrighi.

**Mme Christine Arrighi.** Ce texte, issu des travaux de la commission mixte paritaire sur la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains, devrait permettre l'accélération de leur déploiement dans les territoires. À travers lui, se dégage l'ambition partagée d'améliorer les transports de proximité dans les régions et de faire de la décarbonation des mobilités une priorité.

Cette priorité, nous, les Écologistes, l'incarbons à Grenoble, à Lyon ou à Bordeaux, ainsi qu'à Strasbourg, où un réseau express métropolitain européen est déjà en place. Je voudrais, à cette tribune, rendre hommage à ces élus engagés au service de la décarbonation de nos mobilités et de la justice sociale, à travers leur politique publique des transports.

**M. Vincent Thiébaud.** Merci à la région Grand Est !

**Mme Christine Arrighi.** Les difficultés liées aux déplacements dans nos agglomérations nécessitent des réponses rapides et adaptés. Partant de ce constat, notre groupe a fait du déploiement des services express régionaux métropolitains axés sur un renforcement de la desserte ferroviaire, des

cars express, de l'autopartage et du vélo, un sujet majeur depuis le début de la législature : rappelons en effet que les mobilités sont à l'origine de 32 % des émissions de gaz à effet de serre, dont le transport routier représente plus de 85 %.

À la suite du rapport du COI qui préconise un scénario de planification écologique – que nous approuvons – et le déploiement accéléré des réseaux express régionaux métropolitains comme solution alternative durable à la voiture, notre collègue Jean-Marc Zulesi a proposé ce texte, amélioré ensuite grâce aux travaux menés dans les deux chambres. Je voudrais ici souligner publiquement sa volonté de coconstruction tout au long du travail parlementaire : dans un tel contexte de travail, les Écologistes seront toujours au rendez-vous. Nous avons voté en faveur du texte en première lecture, malgré des insuffisances. Cette version améliorée du texte trouve donc un écho favorable au sein de notre groupe, qui la soutiendra.

Plusieurs dispositions utiles ont été ajoutées, telles que l'intégration des réseaux cyclables, ainsi que la tenue, avant le 30 juin 2024, d'une conférence nationale de financement, comme le prévoit l'article 3 *quater*.

La question du financement est en effet cruciale. Pour l'instant, seuls 750 millions d'euros – et non 800 millions, monsieur le ministre délégué – sont prévus pour cinq ans et doivent être dépensés pour des études dans le cadre des CPER. Si aucun complément n'y est apporté, dans cinq ans, le développement des Serm n'aura pas avancé d'un pouce. Nous espérons que la conférence nationale de financement permettra de savoir précisément quelle part des 100 milliards d'euros annoncés par Mme Borne – mais non encore octroyés – l'État attribuera au développement des Serm.

Si nous soutenons le développement des Serm, nous nous devons de vous alerter une fois de plus sur la nécessité de mener une politique des mobilités cohérente. Nous ne devons pas développer les Serm pour ajouter des trajets décarbonés à des trajets en voiture, mais plutôt pour qu'ils les remplacent. Nous ne saurions prendre plus souvent le vélo et le train et, en même temps, prendre plus souvent la voiture et l'avion. Nous ne pouvons pas investir en même temps dans la régénération du réseau ferroviaire et dans de nouvelles autoroutes. Une telle politique, en plus d'être financièrement impossible, constitue un non-sens écologique.

Quand l'Autorité environnementale qualifie d'anachronique un projet comme celui de l'autoroute A69, qui va détruire des centaines d'hectares de terres agricoles et d'espaces naturels, quand la majorité de la population locale le rejette et que des milliers de scientifiques, dont dix membres du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (Giec), vous demandent d'y renoncer, vous devez les écouter. Ils vous alertent sur la cohérence générale de votre action : tout ce que vous pouvez faire de bien par ailleurs – comme le développement des Serm – ne servira à rien si vous persistez à soutenir des projets semblables à celui de l'A69.

**Mme Christelle Petex-Levet.** Vous mélangez les sujets !

**Mme Christine Arrighi.** Les scientifiques en question vous alertent en ces termes : « En nous opposant au chantier de l'A69, ce n'est pas seulement à ce projet particulier que nous appelons à mettre fin, mais, à travers lui, aux diverses politiques publiques héritées d'un passé qui nous a conduits dans l'impasse écologique actuelle. »

Pour toutes ces raisons, nous, députés écologistes, disons oui aux Serm et non aux projets autoroutiers anachroniques, antidémocratiques et climaticides. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Écolo-NUPES et sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Christelle Petex-Levet.** Climaticides, dit-elle !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Hubert Wulfranc.

**M. Hubert Wulfranc.** Il m'appartient de conclure la discussion générale, ce que je ferai en annonçant que les députés ultramarins et les députés communistes composant le groupe Gauche démocrate et républicaine-NUPES soutiendront ce texte relatif aux Serm. Enfin, une perspective de déplacement ferroviaire est offerte à des millions de Français métropolitains, dans le cadre d'un rayonnement périurbain d'une centaine de kilomètres autour des centres ! Nous l'appelions de nos vœux depuis bien longtemps, car nous en avons fait de longue date une de nos lignes directrices en matière de politique des transports. Nous reconnaissons donc dans le texte une perspective que nous approuvons.

En favorisant le développement des Serm, solution alternative à l'autoroute, vous nous donnez le meilleur des arguments pour lutter, dans les territoires, contre le tout-autoroutier qui continue malheureusement de s'étendre par l'intermédiaire de divers projets contestables et contestés. De la même manière, le texte contribuera à ce que les fameuses zones à faibles émissions ne constituent pas des zones à forte exclusion, comme c'est parfois encore le cas, étant donné que votre gouvernement n'a consenti à aucune inflexion significative de la mise en œuvre dans les territoires de ce dispositif aggravant pourtant diverses fractures sociales que nous ne saurions accepter.

Comme mes collègues l'ont rappelé, le développement des Serm soulève la question de leur financement. Ainsi, les majorités à venir devront faire preuve d'une grande constance pour s'assurer qu'ils se matérialisent pour de bon. Nous appelons à une telle constance, s'agissant des Serm comme de plusieurs autres lièvres que court votre gouvernement, avec raison, en matière de transports : je pense au lièvre de la régénération des réseaux ou encore au lièvre du fret ferroviaire, en plus du lièvre des Serm. Nous vous invitons donc à persister dans cette voie, monsieur le ministre délégué, et appelons de nos vœux une loi d'orientation des infrastructures ferroviaires qui sanctionnerait à long terme l'investissement de l'État et des collectivités en la matière.

Cela étant, vous nous trouverez sur votre chemin lorsqu'il s'agira d'ouvrir les transports urbains à la concurrence. Le texte dessine en effet cette inquiétude. La semaine prochaine, nous examinerons en séance la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP. Les élus communistes et les élus ultramarins défendront le principe de la gestion publique des transports urbains, comme ils ont défendu le statut de la SNCF et son caractère public.

Nous traiterons cette affaire en parallèle : comme vous le savez, le soutien à une mesure n'exclut pas la lutte contre une autre. En la circonstance, nous voterons favorablement à la proposition de loi relative aux Serm.

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Excellent !

**M. Hubert Wulfranc.** Je souhaite cependant vous poser la question majeure de la métropolisation. Rares sont les députés qui, à l'époque de la métropolisation, se sont opposés à la supracommunalité et au supradépartement que représente la métropole ainsi qu'au supranational que constitue l'Union européenne ; les parlementaires commu-

nistes, pour leur part, ont toujours refusé une métropolisation qui conduirait à abandonner d'autres territoires. Les Serm conduisent à s'interroger sur l'avenir de l'aménagement du territoire; s'ils peuvent constituer une solution pour les territoires métropolisés, nous souhaitons que les territoires ruraux disposent d'une perspective plus claire en la matière. Vous le savez, la question des petites lignes capillaires desservant les territoires ruraux se pose toujours.

**M. Jean-Yves Bony.** C'est important, cela!

**M. Hubert Wulfranc.** Nous y resterons attentifs et continuerons à les défendre.

En somme, monsieur le ministre délégué, monsieur le rapporteur, peut-être notre groupe bloquera-t-il demain la route à d'autres de vos mesures, mais vous l'avez rencontré aujourd'hui sur le chemin de la construction. Nous voterons le texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR-NUPES et sur plusieurs bancs des groupes RE, LFI-NUPES, LR, Dem, SOC, HOR et Écolo-NUPES.*)

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Bravo!

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

Sur la proposition de loi, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je salue à nouveau le travail qui a conduit à l'élaboration de cette proposition de loi et sur lequel j'aurai l'occasion de revenir après le vote du texte. Pour l'heure, je souhaite répondre à quelques remarques formulées par les orateurs.

Monsieur Meurin, les concessions autoroutières ne sont pas l'objet qui nous occupe, mais puisque vous m'interpellez à leur sujet, je vous répondrai, étant donné qu'elles concernent des milliers de Français. J'ai l'habitude de vous voir sceptique, voire critique – parfois à juste titre, parfois excessivement –, à l'égard des concessionnaires d'autoroutes, mais vous semblez accorder soudain un crédit inattendu aux *fake news* qu'ils répandent. Laissez-moi vous détromper: les péages ne sont heureusement pas fixés par les concessionnaires d'autoroutes, mais par un contrat qui lie l'État à ces sociétés.

**M. Pierre Meurin.** Vous leur avez systématiquement cédé!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** La taxe sur les infrastructures – qui, d'ailleurs, ne concerne pas uniquement les autoroutes –, dont j'espère qu'elle sera votée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2024, n'affecte en aucune manière les péages. Ce n'est pas moi qui le dis – c'est le droit! Cela mérite d'être répété ici à l'intention des millions de Français concernés.

**M. Pierre Meurin.** Mais bien sûr!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Les péages dépendent exclusivement des contrats et de l'évolution de l'inflation, nullement de la volonté des concessionnaires. C'est l'État qui décide: le Gouvernement propose et le Parlement vote.

Vous avez également évoqué le réseau routier; je vous répondrai également sur ce point, car je ne souhaite pas laisser croire des contrevérités aux 85 % de Français qui utilisent la route chaque jour.

**M. Pierre Meurin.** Merci!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** J'assume le choix – dont on peut débattre, mais ce n'est pas le lieu – d'instaurer une sélection plus exigeante s'agissant des projets routiers ou autoroutiers. Dans ce cadre, des décisions sont prises, pouvant mener à la poursuite de certains projets autoroutiers; je ne reviendrai pas sur cette question. Un fait subsiste: cette majorité a inversé la tendance en ce qui concerne la régénération, la modernisation et l'entretien du réseau routier, qui avait été longtemps négligé.

**M. Pierre Meurin.** Vous oubliez la baisse de 7 % des crédits dédiés à l'entretien du réseau routier!

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** En 2023, nous avons investi 1 milliard d'euros dans l'entretien du réseau, contre 700 millions il y a cinq ans. Il s'agit d'un effort massif. Pour la première fois, j'ai souhaité inscrire dans les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) un budget spécifique dédié à la modernisation du réseau routier. Vous avez raison de dire qu'il ne faut pas opposer les modes de transport les uns aux autres; cette proposition de loi – qui deviendra bientôt, je l'espère, une loi – vise précisément à développer les transports publics pour tous.

J'en profite pour répondre à M. Wulfranc qu'il ne s'agit pas d'un texte de métropolisation au sens où il favoriserait la concentration dans les grandes villes et dans les centres-villes, mais plutôt d'un texte de dé-métropolisation. Je ne veux pas dire par là qu'il abîmera les métropoles, mais qu'il n'est pas destiné aux habitants des centres-villes, qui disposent déjà de transports publics, même s'il faut les améliorer. Au contraire, la proposition de loi est destinée à ceux qui n'ont pas de transports publics, aux territoires ruraux, aux périurbains (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RE*), aux millions de Français désireux d'avoir accès à des transports publics de qualité et qui, pour l'instant, n'ont d'autre choix que de recourir à la voiture individuelle, thermique et polluante. Ce texte, si vous le votez, leur offrira à tous une solution historique de transport dans les territoires où seule existait la voiture individuelle. C'est en cela une grande loi sociale et une grande loi écologique; M. le rapporteur a eu raison de le rappeler.

Enfin, puisque plusieurs orateurs dont M. Rome m'ont interrogé au sujet du financement des Serm, je réitère que l'État met sur la table non une obole, mais bien 800 millions d'euros, ou plutôt 770 millions d'euros – vous avez raison d'être précise, madame Arrighi, je reconnais bien là votre sens de l'arithmétique, mais vous me permettrez d'arrondir, d'autant que les moyens initialement prévus seront revus à la hausse dans le cadre de la négociation des CPER, ce qui conduira probablement à dépasser les 800 millions d'euros. Ces millions sonnants et trébuchants permettront de financer sans tarder, dès le début de l'année 2024, les études et les premiers travaux. J'attends que les collectivités mettent la même somme sur la table; nous verrons si tout le monde est au rendez-vous. Nous poursuivrons cet effort.

Par ailleurs, le Parlement – le Sénat, puis la commission mixte paritaire – a souhaité la tenue d'une conférence de financement pour définir et garantir dans la durée les plans d'investissement de l'État, des collectivités et les éventuels financements par taxe affectée. L'État consent à des dépenses massives pour réaliser cette ambition majeure.

Vous l'aurez compris, ce texte me paraît essentiel. Je vous remercie d'être venus nombreux pour le voter.

## TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE

**Mme la présidente.** J'appelle maintenant le texte de la commission mixte paritaire. Conformément à l'article 113, alinéa 3, du règlement, j'appelle d'abord l'Assemblée à statuer sur les amendements dont je suis saisie.

La parole est à M. le ministre délégué, pour soutenir les amendements n<sup>os</sup> 1 et 2, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Ils visent simplement des ajustements mineurs. L'amendement n<sup>o</sup> 1 tend à corriger une erreur rédactionnelle en accordant un verbe au pluriel pour désigner clairement les membres du groupement d'intérêt public ou de la structure de coordination comme maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures.

L'amendement n<sup>o</sup> 2, si vous me permettez ce pragmatisme, vise à repousser de six mois la date de remise d'un rapport gouvernemental au Parlement, initialement fixée au 31 décembre 2023. Mes services s'attacheront à faire preuve de célérité et d'efficacité, mais le rapport sera plus complet et de meilleure qualité s'il est remis plus tard, aussi vous demandé-je un petit sursis s'étendant jusqu'au 30 juin 2024. *(Mme Christine Arrighi demande la parole.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 1, modifiant l'article 1er bis et l'amendement n<sup>o</sup> 2, modifiant l'article 5 ter, acceptés par la commission, sont successivement adoptés.) (Protestations sur les bancs du groupe Écolo-NUPES.)*

**Mme la présidente.** Nous avons achevé l'examen des amendements de la proposition de loi.

**Mme Christine Arrighi.** Madame la présidente, je souhaitais m'exprimer! Nous devrions pouvoir prendre la parole au sujet des amendements, tout de même!

## VOTE SUR L'ENSEMBLE

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire, modifié par les amendements adoptés par l'Assemblée.

*(Il est procédé au scrutin.)*

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	203
Nombre de suffrages exprimés .....	135
Majorité absolue .....	68
Pour l'adoption .....	133
contre .....	2

*(La proposition de loi est adoptée.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. le rapporteur.

**Mme Christine Arrighi.** C'est incroyable! Vous l'avez fait exprès!

**M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.** Pendant que certains collègues quittent leurs bancs avant l'examen du texte suivant, je prends brièvement la parole afin de vous remercier pour le travail que nous avons réalisé ensemble sur cette proposition de loi. Nous l'avons fait avant tout pour les enfants, comme ceux qui ont suivi notre débat aujourd'hui depuis les tribunes, afin de garantir aux futurs citoyens un avenir durable, grâce au train qui fait l'objet de notre fierté.

Le travail continue, car, comme je l'ai annoncé, il nous appartient, avec M. le ministre délégué, de lancer le fameux « service après vote » qui est cher à mon cœur. *(Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR.)*

**M. Pierre Cazeneuve.** Très bien!

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Moi aussi, je serai bref. Je tiens cependant à saluer le vote d'une très grande loi écologique, sociale et d'avenir pour les transports publics sur tout le territoire. Je remercie également le rapporteur, Jean-Marc Zulesi, pour avoir pris l'initiative de cette proposition de loi et pour son engagement constant. Si, dans quelques semaines, les sénateurs votent dans le même sens que vous – mais je n'en doute pas vraiment après le résultat positif de la commission mixte paritaire –, nous tâcherons que la loi soit promulguée d'ici la fin de l'année afin d'avancer.

Je remercie également le président Valence qui a mené de manière transpartisane les travaux du Conseil d'orientation des infrastructures. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE. – M. le rapporteur applaudit également.)*

Je tiens à saluer l'engagement de la majorité sur un texte essentiel, ainsi que les différents groupes qui ont participé avec une grande ouverture d'esprit, dans une visée constructive et en assumant leurs responsabilités, à cette discussion. Ils ont amélioré cette proposition de loi et, pour la grande majorité d'entre eux, l'ont votée. Les amendements déposés par Guy Bricout, Gérard Leseul ou, pour la majorité, Vincent Thiébaud ont permis de faire avancer les choses. Je salue aussi, depuis cet hémicycle, les sénateurs qui ont participé à ce travail, notamment M. Philippe Tabarot, le rapporteur du texte, qui a permis avec vous, monsieur le président Zulesi, d'aboutir rapidement.

Enfin, je salue les équipes de l'Assemblée nationale, du ministère des transports et de mon cabinet, qui ont permis de faire avancer puis aboutir une proposition de loi qui n'a que l'apparence d'un texte technique, alors que c'est un texte politique et écologique essentiel. *(Applaudissements sur les bancs du groupe RE.)*

**Mme la présidente.** Madame Arrighi, c'est le problème de conduire les débats dans le bruit: vous avez certainement demandé la parole, si je comprends bien, mais je n'ai rien entendu, pas plus que les services, sinon je vous l'aurais bien évidemment donnée.

**Mme Christine Arrighi.** Vous m'autoriserez donc à dire quelques mots maintenant car je souhaite...

**Mme la présidente.** Le débat est clos, mais exceptionnellement...

**Mme Christine Arrighi.** Je veux porter à la connaissance des députés le fait que l'amendement n<sup>o</sup> 2 privera les collectivités et les élus d'un rapport avant la conférence nationale de financement des Serm.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Non!

**Mme Christine Arrighi.** Si, car vous avez reporté la remise du rapport au 30 juin 2024, alors même que la conférence de financement doit être organisée avant cette date. Elle se déroulera donc sans que l'on dispose du rapport que nous avions demandé pour le 31 décembre 2023.

**Mme la présidente.** Par souci du débat contradictoire, la parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** La proposition de loi est inscrite à l'ordre du jour du Sénat le 18 décembre. Sachant qu'il est normal d'attendre l'issue de la navette et le vote définitif du texte, le délai compris entre le 18 et le 31 décembre semble un peu serré pour produire un rapport de qualité et le transmettre au Parlement. Certes, nous avons fixé une nouvelle date limite, mais il s'agit d'un délai maximal : je m'engage à ce que le rapport soit produit et connu avant la conférence nationale de financement.

**Mme Christine Arrighi.** Très bien.

2

## ORGANISATION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE EN CAS DE MOUVEMENT SOCIAL

### *Discussion, après engagement de la procédure accélérée, d'une proposition de loi adoptée par le Sénat*

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social et à l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic (n<sup>os</sup> 1398, 1701).

#### PRÉSENTATION

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

**M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports.** Nous examinons cet après-midi un second texte important. Nous nous élevons un peu, car il concerne l'organisation de la navigation aérienne, plus particulièrement celle du contrôle aérien en cas de mouvement social. Je veux saluer cette proposition de loi du Sénat et le travail mené en particulier par M. Vincent Capo-Canellas, son auteur, qui a permis une adoption à une large majorité par cette chambre avant que ce texte ne vous soit transmis.

Je défends ce texte d'équilibre, qui est aussi un texte protecteur.

Nous le constatons tous régulièrement : le système actuel de gestion des mouvements sociaux dans la navigation aérienne n'est plus adapté. Il n'est satisfaisant pour personne. Je le dis même plus crûment : il est mauvais pour tous. Il est mauvais pour les usagers, qui sont ceux pour lesquels nous devons agir plus directement, pour les compagnies aériennes et les aéroports qui les accueillent, mais aussi pour les agents de la navigation aérienne.

Par une ironie de l'histoire, qui constitue peut-être une erreur qu'il convient de réparer, le système qui régit les transports est asymétrique. Dans le secteur des transports terrestres, le droit de grève, qui est évidemment respecté, s'exerce librement et pleinement – c'est une liberté constitutionnelle –, mais, il existe, depuis plus de quinze ans, une obligation de déclaration préalable avant un mouvement social. Cela n'a pas été prévu dans le domaine du transport aérien, ce qui entraîne une conséquence pratique importante : dans ces mêmes circonstances, le transport aérien est imprévisible.

**Mme Ségolène Amiot.** Combien y en a-t-il eu au cours des vingt dernières années ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Il convient donc de compléter ce système et de le réparer.

Le 11 février dernier, un mouvement de grève surprise a conduit à annuler des centaines de vols, à bloquer 15 000 passagers un après-midi à l'aéroport d'Orly pendant un week-end de départ en vacances...

**Mme Ségolène Amiot.** Pendant combien de temps ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...alors que quelques dizaines d'agents seulement s'étaient mis en grève de manière non déclarée ni même organisée.

**Mme Ségolène Amiot.** Que faites-vous du droit de grève ?

**Mme la présidente.** Madame Amiot, ce n'est pas une conversation avec M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Madame Amiot, vous avez une drôle de conception du dialogue social. Il est nécessaire que l'on puisse parler successivement dans cette assemblée. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Ce système aboutit à désorganiser le service public au détriment des agents eux-mêmes. (*Mêmes mouvements.*)

**Mme Ségolène Amiot.** Et leur droit de grève ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Le droit de grève est évidemment respecté et garanti dans le domaine de la navigation aérienne. Que se passe-t-il lors des mouvements de grève ? L'administration et le ministre délégué chargé des transports que je suis sont amenés à produire une estimation, qui est en général fautive – c'est inéluctable, puisque nous ne disposons d'aucune information pour la corroborer – afin de décider s'il faut déclencher le service minimum en matière de contrôle aérien, ce qui est prévu depuis cinquante ans.

Sans savoir combien d'agents seront en grève et combien de vols seront annulés, nous décidons le plus souvent d'astreindre, aux termes du service minimum, un trop grand nombre d'agents. Nous nous retrouvons donc dans une situation qui n'est jamais satisfaisante : soit le mouvement a été sous-estimé et il faut procéder à des annulations massives au dernier moment ; soit, le plus souvent, il a été surestimé, ce qui conduit à convoquer un service minimum disproportionné. Ce système n'est donc satisfaisant pour personne.

Puisque vous êtes tous, quels que soient les bancs sur lesquels vous siégez, attachés au dialogue social...

**M. Thomas Portes.** Pas vous !

**M. Sylvain Carrière.** Nous n'avons pas la même conception du dialogue social !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...vous aurez noté que la proposition de loi déposée par M. Vincent Capo-Canellas est issue d'un long travail de consultation et de concertation, et que la réforme proposée ici est soutenue par le principal syndicat du contrôle aérien. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Ségolène Amiot.** Les autres ne sont pas d'accord avec vous !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Il s'agit donc d'une proposition de loi importante et protectrice...

**Mme Ségolène Amiot.** Protectrice de qui ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...qui consiste à rendre obligatoire une déclaration individuelle de participation aux mouvements de grève à midi l'avant-veille d'une journée de grève.

Si ce système paraissait si improbable, si dangereux, si aberrant que cela, depuis qu'il a été instauré dans les transports terrestres, sans doute aurait-il été dénoncé et remis en cause, d'autant que différentes majorités se sont succédés dans l'hémicycle. J'ai bien cherché dans les archives, mais je ne crois pas que cela ait été le cas ; en particulier, il n'a pas été rejeté par les majorités de gauche dans cet hémicycle.

Ce texte est donc essentiel et pragmatique. J'exposerai à présent en quoi il instaure un équilibre protecteur. Avec ce dispositif de déclaration préalable, le service minimum sera moins souvent déclenché. Surtout, il le sera de manière strictement proportionnée et nécessaire.

**Mme Ségolène Amiot.** Mais combien de fois est-ce nécessaire ? Trois fois en vingt ans !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** D'autre part, les contrôleurs aériens pourront évidemment, comme tout agent public ou privé, exercer effectivement leur droit de grève sans être systématiquement astreint.

Ce système permettra donc de déclencher moins souvent et de manière plus ciblée le dispositif existant de service minimum. Si cette proposition de loi est adoptée, le Gouvernement en tirera toutes les conséquences sur l'organisation du dispositif de service minimum qui relève du pouvoir réglementaire. Il devra évidemment être actualisé et organisé dans ce cadre législatif.

Dès l'adoption, je l'espère, de ce texte par le Parlement, nous adapterons le service minimum à cette nouvelle donne. C'est l'engagement que j'ai pris devant le Sénat et que je prends aujourd'hui devant vous. Dans cette hypothèse, la prévisibilité, la protection sociale et celle des usagers seront améliorées en même temps.

**Mme Ségolène Amiot.** Ce n'est pas ce que disent les syndicats !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je l'assume et je le revendique. Nous adopterons vite les actes réglementaires dans le respect du dialogue social mené depuis de longs mois interne à la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Le Gouvernement est donc, vous l'aurez compris, favorable à cette proposition de loi en l'état. J'espère qu'elle saura recueillir une large majorité dans cet hémicycle, car il s'agit d'un texte et d'une pratique qui allient le bon sens, le dialogue social,...

**Mme Ségolène Amiot.** Mensonge !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** ...la protection des usagers et l'organisation juste et équitable des différents modes de transport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE, ainsi que sur quelques bancs du groupe LR.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Damien Adam, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**M. Damien Adam, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** La proposition de loi que j'ai l'honneur de vous présenter porte sur un sujet bien identifié par le grand public : les conséquences des grèves des contrôleurs aériens français. Ces mouvements sociaux, qui déstabilisent le trafic aérien et pénalisent les voyageurs, ne datent pas d'hier.

**Mme Ségolène Amiot.** Et le droit de grève ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Mais les dysfonctionnements découlant des grèves intervenues au premier semestre 2023, dans un contexte de contestation sociale de la réforme des retraites, ont permis de mettre en lumière les limites du cadre juridique actuel.

Ce cadre juridique est inadapté. En effet, même si les organisations syndicales sont tenues de déposer un préavis de grève cinq jours avant le début d'un mouvement social, la direction générale de l'aviation civile n'a aucun moyen de connaître précisément le nombre de contrôleurs qui participeront à la grève. Cette absence de visibilité et de prévisibilité est particulièrement importante lors des préavis de grève nationaux de la fonction publique, qui ne sont pas nécessairement relayés en interne par les syndicats représentatifs au sein de la DGAC. Cela conduit à deux situations opposées, et aucune n'est satisfaisante.

Pour éviter de devoir annuler des vols à la dernière minute, la DGAC privilégie fréquemment les annulations préventives. Toutefois, ces annulations sont souvent plus nombreuses que ce qui aurait été nécessaire, ce qui est particulièrement déroutant : même si la grève est en réalité très peu suivie, un simple préavis suffit à produire un impact massif et dommageable sur l'activité du transport aérien, puisque les effets perturbateurs du mouvement social...

**Mme Ségolène Amiot.** C'est le principe de la grève !

**M. Damien Adam, rapporteur.** ...se font sentir avant même qu'il ne débute, par l'annulation préventive de certains vols. La réduction du trafic liée au mouvement social est alors disproportionnée, compte tenu de la participation parfois très faible du personnel à la grève.

À l'inverse, la DGAC peut anticiper la grève de manière trop optimiste, en estimant un nombre de grévistes inférieur au nombre réel, et donc en annulant moins de vols que ce qui aurait été nécessaire. Dans ce cas, l'administration est contrainte d'annuler des vols à la dernière minute, ce qui désorganise fortement le trafic aérien et est très pénalisant pour les passagers.

Pour ne citer qu'un exemple, symbolique de ces dysfonctionnements, un vol transportant à son bord une colonie de vacances, prévu au départ de l'aéroport parisien d'Orly et à destination de celui de Toulouse-Blagnac, a été dans l'incapacité d'atterrir le 11 février dernier et a dû faire demi-tour, les pistes d'atterrissage étant fermées en raison de la grève inopinée.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Il a raison !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Cette incertitude est également pénalisante pour les contrôleurs aériens eux-mêmes, qui sont soumis au service minimum depuis 1985 et peuvent à ce titre être réquisitionnés. Ainsi, après les grèves inopinées de février qui ont entraîné d'importantes perturbations, le service minimum a été maintenu tout au long du printemps, alors qu'il n'aurait pas forcément été nécessaire. Ce n'est pas satisfaisant puisque les agents réquisitionnés, qui auraient peut-être souhaité exercer leur droit de grève, ont dû se rendre sur leur lieu de travail alors que leurs services n'ont finalement pas été requis.

Cette situation ubuesque, résultant de la difficulté de prévoir l'ampleur des mouvements sociaux, et qui contribue à dégrader le dialogue social comme les conditions de travail, a une cause principale : les contrôleurs aériens sont exemptés de l'obligation de déclaration individuelle de grève, alors même que tous les autres salariés dont l'absence est de

nature à affecter directement à la réalisation des vols y sont soumis depuis la loi du 19 mars 2012 relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien, dite loi Diard.

Les annulations de vols dues à la méconnaissance du nombre précis de grévistes ont des conséquences négatives pour l'organisation comme sur les plans financier et environnemental. (*Mme Ségolène Amiot s'exclame.*)

Tout d'abord, le sort des voyageurs, qui parfois se trouvent à l'aéroport et ne sont plus en mesure de prévoir une solution de rechange, est source de complications organisationnelles et logistiques pour les aéroports, les compagnies aériennes, ainsi que d'incivilités commises par des passagers mécontents. Depuis le début de l'année, les principaux opérateurs d'Orly ont ainsi dû annuler près de 600 vols à chaud, c'est-à-dire alors que les passagers étaient sur place. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*) Au-delà des passagers, les mouvements sociaux perturbent toute l'activité du secteur : retards en cascade pour les vols maintenus, annulation de correspondances ou de vols qui passent au-dessus du territoire français sans atterrissage prévu. Le trafic aérien européen en est affecté dans son ensemble.

**Mme Ségolène Amiot.** Vous découvrez le principe de la grève !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Les conséquences financières, ensuite, sont particulièrement lourdes. Pour les seules recettes de la navigation, une journée de grève du contrôle aérien correspond à une perte de redevances estimée entre 3 et 4,5 millions d'euros. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*) Pour les compagnies, les coûts sont également considérables.

**M. Jean-François Coulomme.** C'est tant mieux !

**Un député du groupe LFI-NUPES.** Et pour les grévistes ? Vous croyez qu'ils partent aux Bahamas !

**M. Damien Adam, rapporteur.** D'après les statistiques de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne – Eurocontrol – portant sur les jours de grève survenus depuis 2014 en France, en Grèce, en Italie et en Espagne, une minute de retard fait perdre 110,50 euros et l'annulation d'un vol 17 600 euros. Or ces pertes frappent particulièrement les compagnies françaises. Le groupe Air France est de très loin l'opérateur le plus fortement touché par les récentes grèves du service français de contrôle de la circulation aérienne.

Enfin, les grèves tendent à alourdir l'empreinte carbone du secteur : Eurocontrol estime qu'entre le 7 mars et le 9 avril 2023, le contournement de l'espace aérien français a fait parcourir chaque jour de grève 96 000 kilomètres supplémentaires, entraînant la combustion de 386 tonnes de carburant et l'émission de plus de 1 200 tonnes de CO<sub>2</sub>.

Loin d'être négligeables, que ce soit pour les passagers, les compagnies, les aéroports ou la planète, ces conséquences sont d'autant plus grandes dans notre pays que les contrôleurs aériens français font grève bien plus souvent que leurs voisins : entre 2015 et 2016, une étude recense 249 jours de grève en France contre 44 en Grèce, 34 en Italie, et moins de 10 dans les autres États membres de l'Union européenne.

**Un député du groupe LFI-NUPES.** Et alors ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Entre janvier et août 2023, les contrôleurs français ont totalisé 56 jours de grève,...

**Mme Ségolène Amiot.** Grève avec astreinte, rappelons-le !

**M. Damien Adam, rapporteur.** ...soit 2,8 millions de minutes et 99,2 % des grèves survenues durant cette période au sein de la zone de compétence d'Eurocontrol. Toujours au cours de la même période, les grèves françaises ont entraîné 44,7 % des retards de vols en France et 15,1 % de ceux de la zone Eurocontrol. Selon l'Association internationale du transport aérien (Iata), les compagnies opérant en France ont annulé 4 500 vols pour le seul mois de mars ; le groupe ADP nous a quant à lui indiqué qu'au cours du premier trimestre 2023, 470 000 passagers ont été empêchés d'embarquer ou de débarquer dans un aéroport parisien – autant dire 500 000 personnes, chers collègues !

**Mme Ségolène Amiot.** C'est exactement le principe de la grève !

**Mme la présidente.** Chers collègues, s'il vous plaît, cessez ces interventions à répétition. Moi qui dispose de haut-parleurs, je n'entends que la moitié de ce que dit l'orateur, pourtant seul à avoir la parole. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Je vous aurai prévenus !

**M. Damien Adam, rapporteur.** La proposition de loi que nous examinons vise à remédier à ces difficultés. Je tiens à saluer son auteur, le sénateur Vincent Capo-Canellas, qui, depuis son rapport d'information sur la modernisation des services de la navigation aérienne, en 2018, a approfondi le sujet en vue d'une réponse équilibrée.

Le texte doit permettre une meilleure adéquation entre ampleur du mouvement social et réduction du trafic aérien, tout en garantissant le respect du droit de grève. Son article unique vise à instaurer pour les contrôleurs aériens une obligation de déclaration individuelle de participation à chaque journée de grève, au plus tard à midi l'avant-veille de celle-ci : rappelons que des dispositions similaires s'appliquent depuis 2007 aux agents indispensables à l'exécution des services publics de transport terrestre et, depuis 2012, comme je l'ai déjà dit, à tous les autres agents du secteur aérien dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols.

Grâce à ces informations, l'administration sera en mesure de prévoir, au plus tard à dix-huit heures l'avant-veille du jour de grève, un service minimum adapté à l'ampleur du mouvement social ; les compagnies aériennes pourront quant à elles prévenir les voyageurs dont le vol sera annulé au plus tard la veille de celui-ci, ce qui n'est pas toujours possible en l'état actuel des choses. La prévisibilité accrue du trafic permettra de mettre fin aux annulations à chaud, dont les conséquences étaient particulièrement dommageables pour les voyageurs.

Avant de conclure, je souhaite insister sur un point : cette proposition de loi ne remet pas en cause le droit de grève. (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*) Elle le préserve et elle le rendra au contraire plus effectif – nous reviendrons sur ce sujet.

En l'absence de préavis individuel, l'administration, ignorant le nombre des futurs grévistes, réquisitionne en effet systématiquement des contrôleurs, que ces astreintes privent – parfois inutilement, lorsque l'ampleur du mouvement a été surestimée – de la possibilité de faire grève. Si le texte est adopté, les réquisitions seront strictement proportionnées aux besoins, et ceux qui auraient été réquisitionnés dans le cadre actuel seront libres de participer à la grève.

**Mme Andrée Taurinya.** C'est trop gentil !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Cette proposition de loi, vous l'aurez compris, est essentielle. Je constate qu'elle suscite, de la part de certains collègues, une volonté de

débattre : c'est pourquoi je suis impatient que nous entamions l'examen de son article unique – j'espère en conséquence que la motion de rejet préalable ne sera pas adoptée. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

**Mme la présidente.** Effectivement, mes chers collègues, le débat aura lieu lors de la discussion des amendements. En attendant, je vous prie encore une fois de bien vouloir respecter les orateurs !

#### MOTION DE REJET PRÉALABLE

**Mme la présidente.** J'ai reçu de M. Boris Vallaud et des membres du groupe Socialistes et apparentés une motion de rejet préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 5, du règlement.

La parole est à M. Bertrand Petit.

**M. Bertrand Petit.** Il faut défendre le droit de grève.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Nous le défendons !

**M. Bertrand Petit.** Lors de l'examen en commission de ce texte, nous avons pu entendre un collègue macroniste nous enjoindre de ne pas céder à la confusion – parce que selon lui, figurez-vous, les acquis sociaux en France étaient principalement issus des élections, non de la grève. Peut-on méconnaître l'histoire sociale de son pays, de notre grand pays, au point de croire cela ? Peut-on ignorer que la loi du 25 mai 1864, dite loi Ollivier, n'aurait jamais vu le jour sans la grève des canuts de 1831, sans d'autres grandes grèves ouvrières ? Les droits sociaux sont le résultat de la conquête sociale et donc de la grève. C'est pour cette raison qu'il faut toujours défendre le droit de grève, et que je présente, avec mes collègues du groupe Socialistes et apparentés, une motion de rejet préalable d'un texte qui s'en prend à l'exercice de ce droit.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Mais non !

**M. Bertrand Petit.** Les contrôleurs aériens sont assujettis aux exigences du service minimum, lequel constitue une obligation attachée à l'exercice de missions de service public : même en cas de grève, ce service doit être assuré, d'où la possibilité de réquisitionner les fonctionnaires nécessaires.

Le texte vise à les soumettre, en outre, à l'obligation de déclarer leur intention de faire grève au moins quarante-huit heures avant le début de celle-ci. Comment juger du bien-fondé d'un tel dispositif ? Où est l'étude d'impact ? Il n'y en a pas, évidemment, puisqu'il s'agit d'une proposition de loi, alors même que cette mesure réduirait drastiquement la possibilité effective d'exercer un droit inscrit dans le préambule de la Constitution de 1946. Une décision aussi grave ne peut être prise à la légère. Faire passer en force une proposition de loi, c'est le faire dans la plus grande impréparation.

La décision de prendre part à une grève demande du temps : le temps nécessaire pour comprendre l'opportunité de se mobiliser, le temps nécessaire pour évaluer ce qu'il en coûtera de se mobiliser, c'est-à-dire, ne l'oublions pas, un salaire écorné. Ceux qui ne s'y résolvent que la veille de la grève sont nombreux, et c'est bien normal ! Avec l'obligation de déclaration préalable, ce précieux délai de réflexion fera défaut aux agents, qui ne pourront donc plus exercer leur droit de grève dans de bonnes conditions. Il y a plus grave encore : conjugée à celle du service minimum, cette nouvelle obligation mettra les contrôleurs aériens à la merci de l'autorité administrative, laquelle, sachant désormais qui sont les futurs grévistes, pourra les réquisitionner en priorité. C'est tout simplement inadmissible !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Ça fonctionne comme ça partout !

**M. Bertrand Petit.** Casser la grève, tel est le but de cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, LFI-NUPES, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.*) En voilà une mauvaise idée, un mauvais texte pavé de bonnes intentions ! Au fond, rien de nouveau : la droite sénatoriale ruminait ce projet depuis quelque temps. Il aurait toutefois pu rester lettre morte : il a fallu que la Macronie le reprenne à son compte ! Que le Gouvernement, empêtré à l'Assemblée nationale par la perte de sa majorité absolue, en reconstitue une avec les sénateurs de droite, cela confirme, s'il en était encore besoin, les orientations et les priorités qu'il s'est fixées. La semaine dernière, au sujet de la suppression de l'aide médicale de l'État (AME), il s'en remettait à la sagesse de cette droite en délire. (*M. Gérard Leseul et Mme Catherine Couturier applaudissent.*) Il récidive avec un texte qui attaque frontalement le droit de grève.

C'est que la Macronie cherche par tous les moyens à punir ceux qui l'ont combattue lorsqu'elle a imposé aux Français, il y a quelques mois, la pire régression sociale qu'ils aient connue. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, LFI-NUPES, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.*) Elle le fait à l'Assemblée en muselant toute initiative législative qui tendrait à rouvrir le débat ; elle le fait avec ce texte destiné, je le répète, à punir ceux qui se sont mobilisés pour exprimer leur désaccord avec l'injuste réforme des retraites – en l'occurrence les contrôleurs aériens, le 11 février. Cette proposition de loi est tout aussi profondément injuste ! Afin de la rejeter massivement, chers collègues, je vous invite à vous saisir de cette motion. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC, LFI-NUPES, Écolo-NUPES et GDR-NUPES.*)

**Mme la présidente.** Sur la motion de rejet, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je serai bref : que l'on soit pour ou contre un texte, il est toujours préférable, comme l'a rappelé le rapporteur, de discuter du fond, amendements à l'appui, que de se priver de débat. En outre, la substance de cette proposition de loi mérite mieux que des postures, des caricatures, des amalgames, voire – pardonnez-moi, monsieur le député – un gloubi-boulga allant de l'AME à la réforme des retraites (*Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES*), lesquelles n'ont rien à voir avec le sujet.

Ce que je ne comprends pas, c'est votre constante incohérence. Si vous considérez qu'une déclaration individuelle préalable remet en cause le droit de grève, que protègent heureusement la Constitution et le Conseil constitutionnel, allez jusqu'au bout de votre raisonnement : pourquoi ne pas supprimer cette déclaration dans le secteur des transports terrestres ? Vous ne l'avez jamais proposé, pour la bonne raison que cette obligation permet d'organiser le service, de concilier un respect entier, garanti, contrôlé par le juge, du droit de grève et une prévisibilité qui est le moindre des respects envers les usagers du service public – car c'est de service public, d'agents publics, que nous parlons. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Nathalie Oziol.** C'est vous qui bloquez le pays ! C'est votre responsabilité !

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. Le service minimum, que vous semblez considérer comme un scandale, a été instauré pour le contrôle aérien en 1985, c'est-à-dire par un gouvernement qui n'était ni libéral, ni de droite, ni d'ultradroite ! En convoquant de manière un peu facile, pour ne pas dire grossière, les précédents constitués par de grands mouvements sociaux, vous oubliez en réalité l'histoire.

Il s'agit de respecter le droit de grève qui est un acquis essentiel et qui est garanti, tout en organisant notre service public dans l'intérêt même des agents, ce que leur principal syndicat demande. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes RE et HOR. – Exclamations sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Gabriel Amard**. Aujourd'hui, les agents ne se plaignent pas !

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. On peut considérer à la fois le droit de grève et le respect des usagers. En l'occurrence, si les outils de prévisibilité font défaut, on fixe un service minimum trop élevé aux agents et on annule trop de vols ; on pénalise alors à la fois les contrôleurs aériens et les usagers du transport aérien : c'est perdant-perdant. C'est pourquoi je ne vois pas en quoi essayer, de manière pragmatique, de changer un système qui ne fonctionne pas devrait être perçu comme une atteinte aux conquêtes sociales du XX<sup>e</sup> siècle. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

**Mme la présidente**. Nous en venons aux explications de vote.

La parole est à M. Vincent Thiébaud.

**M. Vincent Thiébaud (HOR)**. Sans aucune surprise, nous ne voterons pas en faveur de cette motion de rejet préalable, pour deux raisons toutes simples : au mieux, elle est fondée sur un mensonge ; au pire, sur une ignorance.

Non, nous ne remettons pas en cause le droit de grève. Comme l'a dit le ministre délégué, nous demandons simplement aux contrôleurs aériens la même chose qu'à d'autres salariés du même secteur et qu'à l'ensemble des salariés du transport terrestre.

J'ai aussi une pensée pour tous les usagers qui parcourent souvent des kilomètres et des kilomètres en famille pour prendre l'avion et qui se retrouvent bloqués dans un aéroport parce que personne ne les a prévenus.

**Mme Nathalie Oziol**. Vous faites travailler les gens jusqu'à 64 ans, c'est pour ça qu'ils font grève !

**M. Vincent Thiébaud**. Chère collègue, c'est bien de faire du bruit mais on ne vous entend pas ! (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Bastien Lachaud**. Le compte rendu a bien entendu !

**Mme la présidente**. S'il vous plaît !

**M. Vincent Thiébaud**. Merci pour la petite musique de fond, mais c'est plus sympa dans les ascenseurs. Chers collègues, soyons raisonnables ! Vous êtes dans une approche purement dogmatique. Pour notre part, nous n'oublions pas le droit des usagers et nous ne remettons pas en cause le droit de grève. Nous voterons donc contre cette motion de rejet.

**Mme la présidente**. La parole est à Mme Lisa Belluco.

**Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES)**. Je remercie le groupe Écologiste d'avoir déposé cette motion de rejet préalable... (*Murmures et sourires sur les bancs des groupes Écolo-NUPES,*

*SOC et GDR-NUPES.*) Pardonnez-moi, je voulais parler du groupe Socialistes. J'aurais aimé déposer cette motion à leur place...

**M. Pierre Cordier**. C'est la gauche plurielle !

**Mme Lisa Belluco**. Nous voterons pour cette motion de rejet, pas seulement parce que cette proposition de loi, à laquelle nous nous opposons, restreint le droit de grève, droit fondamental inscrit dans la Constitution, mais également parce qu'aborder la question du transport aérien sous l'angle de la prévisibilité des mouvements sociaux plutôt que sous celui des émissions de gaz à effet de serre du secteur, c'est se tromper complètement de sujet. Alors que l'urgence climatique est sans cesse plus présente, que toutes nos propositions, émises dans le cadre du projet de loi de finances (PLF), pour favoriser les alternatives à l'avion ont été rejetées, cette proposition de loi ne devrait même pas faire l'objet d'une discussion dans cet hémicycle. Elle est hors sujet et mérite d'être rejetée.

**M. Jocelyn Dessigny**. Et Mme Hidalgo, elle en pense quoi ?

**Mme la présidente**. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

**M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES)**. Bertrand Petit a tout dit dans un discours brillant : c'est une toute petite loi de père Fouettard, une ultime petite vacherie de classe – pardonnez-moi l'expression. Par conséquent, je ne m'étendrai pas sur cette proposition de loi. Le groupe GDR souscrit bien évidemment à cette motion de rejet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR-NUPES et sur plusieurs bancs des groupes LFI-NUPES, SOC et Écolo-NUPES.*)

**Mme la présidente**. La parole est à M. Anthony Brosse.

**M. Anthony Brosse (RE)**. Cette proposition de loi permettra à nos services de transport aérien de mieux anticiper l'ampleur du mouvement de grève et ainsi d'assurer la fluidité du trafic, tout simplement.

Elle n'est en aucun cas une remise en cause du droit de grève, et elle ne vise pas à empêcher les personnels de la navigation aérienne de faire passer leur message. Au contraire, en demandant aux personnels de se signaler auprès de leur employeur au plus tard quarante-huit heures avant leur participation à la grève, cette proposition de loi permettra de limiter les annulations de vols et les retards...

**M. Bruno Millienne**. Pour le plus grand bien des citoyens !

**M. Anthony Brosse**. ...et *in fine*, d'éviter que des personnels grévistes ne soient rappelés pour assurer le service minimum obligatoire.

Tandis que des milliers de voyageurs sont chaque année contraints de reporter leur voyage ou de le prolonger au prix de nuits d'hôtel supplémentaires et de retards dans leur retour de vacances, une meilleure anticipation du nombre de personnels de la navigation aérienne en grève permettra de mieux calibrer le trafic aérien et d'informer plus précisément les passagers sur leur voyage.

La participation aux mouvements sociaux, oui ; les revendications, oui, mais la déclaration préalable à l'employeur aussi ! C'est tout ce que prévoit le texte. C'est pourquoi, mes chers collègues, le groupe Renaissance ne votera pas cette motion de rejet. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RE.*)

**Mme la présidente**. La parole est à M. Sylvain Carrière.

**M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES)**. Casser le droit de grève du secteur aérien pour se plier aux exigences des grandes compagnies internationales : voilà le nouveau cadeau de la droite et

de l'extrême droite aux pollueurs honorables que sont pour vous les compagnies aériennes! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – M. Hubert Wulfranc applaudit également.*)

Vous n'aimez pas les grévistes et pourtant un gréviste est avant tout un travailleur, un lanceur d'alerte sur des points de blocage à venir, notamment dans l'aérien qui doit urgemment entamer une transition écologique. Mais voilà que les contrôleurs aériens qui étaient déjà concernés par le service minimum devront maintenant prévenir quarante-huit heures à l'avance de leur participation ou non à un mouvement social!

**M. Bruno Millienne.** Eh ben oui!

**M. Damien Adam, rapporteur.** Comme les cheminots, comme les pilotes, comme les hôtesse!

**M. Sylvain Carrière.** À quoi bon? Quarante-huit heures serait-il le délai idéal pour prendre des contrôleurs aériens de Marseille et les envoyer combler la grève de leurs collègues parisiens? Ce n'est pas sérieux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Dans un état social, la question ne devrait pas être de contrer un droit fondamental qui est celui de grève, mais plutôt de faire en sorte que les employés se sentent tellement bien qu'ils n'aient pas besoin de faire grève et de perdre des jours de salaire. (*Mêmes mouvements.*)

Des revendications, il y en a : indexer les salaires sur l'inflation, récupérer les deux ans de vie volée avec votre réforme des retraites... (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – M. Gérard Leseul applaudit également.*)

**M. Bruno Millienne.** Hors sujet!

**M. Sylvain Carrière.** ...mais aussi amorcer enfin la bifurcation écologique de l'aérien, secteur qui passionne les personnels mais dont ils doivent assumer seuls la mauvaise réputation, car les investisseurs et l'État se fichent pas mal de cette bifurcation : pas de taxe sur le kérosène, des vols à vide, une croissance exponentielle, des vols en jet privé...

**M. Emeric Salmon.** Quel est le rapport avec le texte?

**M. Sylvain Carrière.** Vous aurez beau museler, vous ne ferez qu'accentuer la colère. Un préavis de grève massif est d'ailleurs déposé pour lundi prochain contre ce texte.

**Mme Nathalie Oziol.** Très bien!

**M. Sylvain Carrière.** Alors aujourd'hui, pas besoin de 49.3, puisque lorsqu'il s'agit de casser le droit des travailleurs, vous pouvez compter sur le soutien inconditionnel du Rassemblement national.

**Mme Andrée Taurinya.** C'est une honte!

**Mme la présidente.** Merci, monsieur Carrière!

**M. Sylvain Carrière.** À la France insoumise-NUPES, vous l'aurez compris, nous... (*La présidente coupe le micro de l'orateur dont le temps de parole est écoulé. – Les députés du groupe LFI-NUPES se lèvent et applaudissent longuement. – M. Gérard Leseul, Mme Lisa Belluco et M. Hubert Wulfranc applaudissent également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nicolas Ray.

**M. Nicolas Ray (LR).** Sans surprise, le groupe Les Républicains ne votera pas cette motion de rejet, pour deux raisons. Sur la forme, nous souhaitons aller au bout de la discussion et des débats, engagés en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sur le fond, cette proposition de loi va dans le bon sens. Elle est équilibrée, elle pallie les défaillances du service minimum dans le

secteur aérien, elle permet d'harmoniser les dispositions législatives actuelles avec les règles qui prévalent pour le transport terrestre, et cela tout en respectant le droit de grève auquel nous sommes tous attachés. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors de la discussion générale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR. – M. Romain Daubié applaudit également.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Laurent Esquenet-Goxes.

**M. Laurent Esquenet-Goxes (Dem).** Bien évidemment, le groupe Démocrate ne votera pas pour cette motion de censure...

**Plusieurs députés du groupe LFI-NUPES.** De rejet!

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Pardon! Il ne votera pas cette motion de rejet qui est idéologique et pas du tout raisonnable. Il ne s'agit pas de contester le droit de grève, bien sûr, mais d'assurer aussi la liberté de circulation qui est inscrite dans notre Constitution. Nous demandons simplement d'appliquer aux aiguilleurs du ciel le dispositif qui existe pour les autres salariés du transport, à savoir une déclaration d'intention d'exercer leur droit de grève. Nous souhaiterions que, comme vient de le faire le syndicat Sud-Rail, ils le déclarent un mois et demi à l'avance! Vous voyez que c'est possible et que personne ne râle à ce sujet. Nous voterons donc contre cette motion de rejet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Dem.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Meurin.

**M. Pierre Meurin (RN).** Sans surprise, la gauche, comme d'habitude, défend le droit à la paresse. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Nous, nous défendons, chers collègues de gauche, le droit des familles à rejoindre leurs proches pendant les vacances sans pâtir de l'annulation de leur vol.

Nous défendons aussi la liberté de circulation. Au sein des classes populaires, beaucoup prennent des billets low cost pour rejoindre leur famille. Le délai minimal de quarante-huit heures pour déclarer sa participation préalablement à un mouvement de grève me paraît parfaitement raisonnable. Cela ne remet aucunement en cause le droit de grève. (*Exclamations continues sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Nous avons affaire à une unique exception en matière de droit de grève. Il était donc tout à fait légitime d'harmoniser la réglementation, mais c'est comme d'habitude avec la gauche : quand il s'agit de défendre le droit à la paresse, vous êtes toujours au rendez-vous! Nous, nous sommes pour la France du travail! (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN. – Exclamations sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix la motion de rejet préalable.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	142
Nombre de suffrages exprimés .....	141
Majorité absolue .....	71
Pour l'adoption .....	43
contre .....	98

*(La motion de rejet préalable n'est pas adoptée.)*

#### DISCUSSION GÉNÉRALE

**Mme la présidente.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Bertrand Petit.

**M. Bertrand Petit.** Les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien ont retrouvé leur niveau d'avant-crise covid.

**M. Emeric Salmon.** Quel est le rapport avec le texte ?

**M. Bertrand Petit.** Décarboner le secteur, limiter les usages, bref accélérer la transition écologique de l'aérien, voilà une priorité qui devrait nous mobiliser tous ici. Alors que l'on nous soumet enfin un texte qui parle du trafic aérien, il organise en fait la casse sociale dans le secteur.

La proposition de loi veut obliger les contrôleurs aériens, déjà soumis dans l'exercice de leur droit de grève au service minimum, à se déclarer grévistes plus de quarante-huit heures avant la journée de mobilisation. Comme la majorité choisit de légiférer par proposition de loi, il n'y a pas d'étude d'impact. Comment juger alors du bien-fondé d'un tel dispositif ?

Regardons du côté du trafic ferroviaire, où ces règles sont en vigueur. A-t-on constaté, depuis que le personnel ferroviaire est soumis à cette double obligation, que le trafic n'est plus perturbé quand survient une journée de mobilisation ? Très clairement, non.

**M. Bruno Millienne.** Ils nous préviennent déjà pour Noël !

**M. Bertrand Petit.** Alors, ce qui ne marche pas du côté du trafic ferroviaire n'a pas de raison de mieux fonctionner du côté du trafic aérien. Les contrôleurs aériens exercent des missions de service public et sont déjà soumis au service minimum : à ce titre, ils peuvent être réquisitionnés.

On peut d'ailleurs s'interroger sur l'efficacité du dispositif, parce que le taux de réquisition des contrôleurs aériens qui atteint jusqu'à 80 % du personnel est encore insuffisant pour assurer le trafic dans de bonnes conditions. En fait, si on voulait vraiment changer les choses, on s'en prendrait aux vraies causes des perturbations du trafic : l'insuffisance des effectifs humains dans l'ensemble des centres de contrôle, le dialogue social dégradé et le retard technique qu'accuse encore la gestion du trafic par la direction des services de la navigation aérienne (DSNA). Ce texte change-t-il quoi que ce soit à ces questions ? Pas du tout.

Le texte impute la responsabilité des perturbations du trafic aux grévistes. Il en faut, de l'aveuglement idéologique, pour dire une chose pareille ! L'obligation de déclaration préalable n'apportera aucune amélioration en la matière, mais elle n'en est pas moins une attaque en règle contre l'exercice du droit de grève par les contrôleurs aériens. Obliger les agents à se déclarer grévistes plus de quarante-huit heures avant la journée de mobilisation, cela veut dire les forcer à se positionner en amont d'un mouvement de grève alors que cette décision est tout sauf facile à prendre, parce qu'elle a des conséquences sur leur travail, sur celui de leurs collègues, ainsi que sur leur fiche de paie.

Cela veut dire aussi que l'on exposera les agents à la réaction de leur hiérarchie. C'est d'autant plus vrai qu'en l'occurrence, c'est la hiérarchie qui a la main sur les réquisitions pour le service minimum. Elle saura désormais qui sont les grévistes et pourra les réquisitionner prioritairement.

C'est donc en connaissance de cause que le Gouvernement, sa majorité et tous ceux qui défendront ce texte s'en prendront au droit de grève.

**M. Bruno Millienne.** Mais non !

**M. Bertrand Petit.** Il faut refuser cette atteinte à ce droit précieux pour les Français ; il faut s'opposer à ce texte.

Ce n'est sûrement pas l'extrême droite qui s'y opposera. En commission, les députés du groupe Rassemblement national sont allés jusqu'à proposer de sanctionner les agents qui ne respecteraient pas le délai de déclaration préalable, ce qui n'empêche pas les mêmes députés de clamer partout qu'ils défendent la classe ouvrière !

Cette loi est faite contre ceux qui travaillent. Mais alors, pour qui est-elle faite ? Plus de deux Français sur trois ne prennent jamais l'avion. Si cette loi est faite pour les voyageurs, elle l'est pour une minorité de Français, à savoir la minorité la plus aisée d'entre eux.

Pourtant, cette loi ne réglera rien aux difficultés des voyageurs. Par contre, elle permettra aux compagnies aériennes et à leurs actionnaires de continuer à faire des profits même lors des journées de mobilisation. C'est pour eux que cette loi est faite : pour faire gonfler encore les profits du transport le plus polluant, sur le dos de ceux qui travaillent.

Le Gouvernement invoque la sécurité dans les aéroports, eu égard à l'accumulation de passagers dont le vol aurait été annulé. Or les compagnies aériennes sont prévenues en avance et ont le devoir d'informer les passagers des annulations, ce qu'elles ne font pas systématiquement.

Bref, la proposition de loi est à la fois inefficace au regard de l'objectif qu'elle prétend atteindre et néfaste compte tenu des effets qu'elle provoquera sur les conditions de travail. Il va sans dire que, dans ces conditions, les députés socialistes voteront contre ce texte. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Vincent Thiébaud.

**M. Vincent Thiébaud.** Le droit de grève est un droit fondamental, et personne dans cet hémicycle ne le remet en cause.

**M. Hubert Wulfranc.** Ben si !

**M. Jean-François Coulomme.** Les gens n'ont juste plus le droit de faire grève !

**M. Vincent Thiébaud.** Je suis heureux que certains découvrent qu'il s'agit d'un droit fondamental ! Peut-être acquerront-ils un jour ou l'autre des notions de droit...

Néanmoins, l'exception dont bénéficient les contrôleurs aériens – dans le secteur des transports, eux seuls sont exemptés de déclaration individuelle de participation à une grève – peut entraîner de lourdes conséquences. C'est uniquement cette exception qui est visée par le texte que nous examinons. Il n'est question ni de remettre en cause le droit de grève ni d'introduire une disposition illégitime. Il s'agit simplement de rééquilibrer une situation asymétrique entre les contrôleurs aériens et les autres travailleurs du secteur, soumis pour leur part à loi Diard, qui impose une déclaration individuelle préalable à la participation à un mouvement social.

Depuis l'adoption de cette loi, en 2012, la prévisibilité des mouvements sociaux au sein du transport aérien a été considérablement améliorée : les compagnies peuvent bénéficier d'une gestion simplifiée et d'annulations de vol limitées ; les passagers peuvent être informés plus tôt d'une éventuelle annulation de vol, ce qui leur évite de se retrouver bloqués durant des heures à l'aéroport sans savoir s'ils pourront se déplacer – tel a été le cas lors des dernières grèves massives.

Force est de constater que l'ensemble de ces améliorations ne sont pas possibles lors des grèves des contrôleurs aériens, lesquels exercent pourtant des missions essentielles au bon fonctionnement du secteur : garants de la sécurité de la circulation des avions dans l'espace aérien, ils assurent en outre la fluidité et la ponctualité du trafic, ce qui contribue à la performance environnementale des vols.

En l'état du droit, les conséquences d'une grève des contrôleurs aériens sont délétères pour l'organisation du trafic. Elles sont surtout graves pour les voyageurs, qui ne peuvent pas être informés de l'éventuelle annulation de leur vol. Je suis assez surpris par la position de certains groupes politiques qui ne veulent pas que les usagers soient informés. Ceux-ci ont pris leurs dispositions et viennent parfois de loin pour prendre l'avion. Je pense notamment à ceux qui se rendent dans les territoires ultramarins et ont souvent planifié leur vol plusieurs mois, voire plusieurs années en amont ; l'impossibilité d'être informés de son annulation les soumet à des conditions précaires.

Le texte me semble tout à fait essentiel pour la bonne gestion et le bon fonctionnement du secteur aérien ainsi que pour la bonne information des usagers. Je le répète, nous ne remettons nullement en cause le droit de grève ; nous ne faisons que régler un problème en supprimant une exception qui n'a plus sa place. La majorité des travailleurs du secteur des transports sont soumis à l'obligation de déclaration préalable que nous entendons introduire pour les contrôleurs aériens. Il faut rééquilibrer cette situation asymétrique. Pour toutes ces raisons, le groupe Horizons et apparentés votera avec force pour ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe HOR et sur quelques bancs du groupe RE.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Lisa Belluco.

**Mme Lisa Belluco.** L'ONU nous alerte une fois de plus sur les concentrations de gaz à effet de serre, qui ont atteint en 2022 un niveau historiquement haut. Le secrétaire général de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) considère qu'un tel niveau nous met sur la voie d'une « augmentation des températures bien supérieure aux objectifs de l'accord de Paris d'ici à la fin du siècle ».

On pourrait donc espérer que le Parlement se saisisse de la question et cherche à réguler le secteur aérien car ce type de transport émet, par kilomètre parcouru et personne transportée, quatorze à quarante fois plus de dioxyde de carbone que le train. À lui seul, le transport aérien est à l'origine de 4 à 5 % du réchauffement climatique mondial.

Citons en outre le rapport remis par M. Pisani-Ferry et Mme Mahfouz : « [...] les émissions des seuls déplacements en avion des ménages les plus aisés [...] sont en moyenne équivalentes aux émissions de l'ensemble des déplacements des ménages les plus modestes [...]. Quantitativement, [...] le privilège des uns a donc les mêmes conséquences pour le climat que ce qui est l'essentiel des autres. » La régulation du secteur aérien serait donc une mesure de justice visant à ce que chacun contribue selon ses moyens à l'effort de lutte contre le changement climatique.

Nous aurions pu, à l'occasion de l'examen de ce texte, débattre de nombreuses propositions à ce sujet. Nous aurions pu renforcer la taxation sur les billets d'avion. Vous aviez vous-même défendu une proposition en ce sens, monsieur le rapporteur, sans parvenir à obtenir le soutien de la majorité et du Gouvernement.

**M. Damien Adam, rapporteur.** Ni celui de l'opposition !

**Mme Lisa Belluco.** Nous aurions pu cesser de promouvoir, notamment par la publicité, les compagnies aériennes et les vols moyen et long-courriers ; mettre fin à cette schizophrénie qui consiste à dire : « Prenez moins l'avion, soyez responsables » et, en même temps : « Prenez l'avion, consommez, voyagez ! » Nous aurions pu choisir de financer les infrastructures de transport en commun et les mobilités douces – nous en avons d'ailleurs discuté un peu plus tôt cet après-midi. Nous aurions pu choisir d'instaurer des tarifications incitatives pour ces transports en commun. Malheureusement, nos amendements au projet de loi de finances ont tous été rejetés.

Toutes ces propositions sont sur la table et, je le répète, auraient pu être débattues ; mais je parle au conditionnel car, à la place, vous avez choisi de discuter de la possibilité de restreindre le droit de grève des contrôleurs aériens. À croire que la priorité absolue est non pas de lutter contre le réchauffement climatique mais de restreindre les droits fondamentaux garantis par la Constitution. À croire que vous préférez ne pas rater votre avion plutôt que de garantir l'habitabilité de la Terre aux générations présentes et futures.

Ce choix est d'autant plus inapproprié que le droit de grève des contrôleurs aériens est déjà très encadré afin d'assurer un fonctionnement minimal des services publics nécessaires à la vie de nos concitoyens et du pays. Des réquisitions des contrôleurs aériens sont déjà autorisées et organisées dans de nombreux cas : pour tout ce qui regarde l'action du Gouvernement, la défense nationale, la préservation des intérêts vitaux du pays et le respect de ses engagements internationaux, le sauvetage des personnes et des biens, la protection des installations et du matériel, le maintien des liaisons avec la Corse et les collectivités ultramarines.

Les besoins essentiels du pays étant déjà assurés, il n'y a aucune raison de vouloir encadrer davantage le droit de grève des contrôleurs aériens, à moins de considérer que les grèves affectent les compagnies aériennes et le transport de voyageurs. Mais c'est ne pas comprendre ce qu'est une grève : toutes les grèves consistent à créer un rapport de force, en arrêtant de travailler et de produire pour obtenir des gains sociaux. Une large partie des droits auxquels nous sommes attachés ont été conquis de la sorte. Seule une logique qui méconnaît notre histoire sociale, une vision purement économiste de la société peut amener à considérer que réduire un droit fondamental vaut mieux que de voir un secteur de l'économie contrarié par un mouvement social.

Si telle est votre vision – je le crains ou, plutôt, je le crois –, je m'inquiète déjà des suites de ce texte. Qu'est-ce qui empêchera qu'après les contrôleurs aériens, d'autres corps de métiers soient concernés ? En effet, si nous avons ce débat, c'est bien parce que les grèves historiques suscitées par la réforme des retraites ont subitement fait revenir ce sujet au Parlement. Or, au moment de la réforme des retraites, toutes les professions étaient en grève, pas seulement les contrôleurs aériens. Si vous réduisez leur droit de grève aujourd'hui, quelles garanties avons-nous que vous ne ferez pas de même demain pour les professeurs, pour les éboueurs et les éboueuses, pour les infirmiers et les infirmières ?

Vous auriez pu proposer un texte plus équilibré. Si mes informations sont exactes, le décret qui encadre le service minimum date des années 1980 et n'a pas été modifié depuis 1987. Une politique de rééquilibrage combinant un encadrement du droit de grève et une réécriture de ce décret obsolète aurait peut-être permis de trouver un compromis plus facilement. Or, à propos du nouveau décret, il n'y a pour l'instant que des promesses qui ne sont assorties d'aucune garantie.

Pour résumer, vous ne vous attaquez pas aux véritables problèmes relatifs au secteur aérien ; vous défendez une proposition de loi inutile, puisque les services essentiels sont déjà assurés, même en période de grève ; vous vous contentez de porter atteinte à un droit constitutionnel. Le groupe Écologiste votera donc contre ce texte.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Hubert Wulfranc.

**M. Hubert Wulfranc.** Monsieur le rapporteur, vous avez publié en juin 2018 un rapport qui, se faisant l'écho de la position des compagnies aériennes et de la Commission européenne, dénonçait le nombre de jours de grève des contrôleurs et les retards induits dans le secteur aérien. Votre rapport recommandait déjà la mesure que vous nous proposez aujourd'hui. En 2021, la Cour des comptes est elle aussi montée au charbon (*Sourires*) pour préconiser une mesure tout à fait similaire. Bref, tous les directeurs de conscience sont au rendez-vous.

Bien évidemment, le mouvement social contre la réforme des retraites a aiguisé la prétention qui est la vôtre en vertu des « lourdes conséquences financières » pour les compagnies aériennes. Rappelons toutefois que ces lourdes conséquences n'ont pas empêché Air France-KLM de réaliser le meilleur résultat de son histoire au premier semestre 2023 ; son chiffre d'affaires devrait atteindre 8,7 milliards d'euros cette année.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Le groupe a aussi une dette !

**M. Hubert Wulfranc.** Vouloir durcir le droit de grève pour en limiter les conséquences économiques, c'est d'abord – Lisa Belluco l'a relevé – vouloir faire disparaître le rapport de force qui permet aux intéressés d'obtenir des droits ou de conserver des acquis. C'est aussi faire peu de cas du fait que la grève est la marque d'un dialogue social en déshérence et de désaccords entre une direction et des personnels.

En l'espèce, précisément, la profession fait face depuis des années à une insuffisance des effectifs, à des conditions de travail dégradées et aux conséquences des retards pris dans la modernisation technique des centres de contrôle. C'est là qu'il faut chercher les causes réelles des perturbations du trafic aérien. D'ailleurs, conscients de ces difficultés, le Gouvernement a pris des engagements en matière de formation et de recrutement. Ces mesures ne produiront cependant leurs effets que dans quelques années, alors que la profession connaîtra une vague de départs à la retraite. En tout cas, les difficultés sont bien réelles, et c'est sur elles qu'il faut agir.

D'autre part, aucune disposition du droit du travail ne prévoit le cumul de l'obligation de déclaration préalable de l'intention de faire grève et du service minimum imposé par la loi, qui est fondé sur des astreintes. Les syndicats sont unanimement opposés à un tel cumul à moins d'une profonde révision des conditions d'exercice du service minimum. Vous avez pris l'engagement, monsieur le ministre délégué, d'assouplir les règles du service minimum, mais la publication du décret n'interviendra qu'après la discussion du texte qui nous occupe. Par

surcroît, ces assouplissements ne régleront pas le problème de fond, à savoir la possibilité de combiner obligation de déclaration et régime d'astreinte.

Dès lors qu'un régime d'astreinte permet de garantir le respect du droit de survol du territoire national, la sécurité des personnes et des biens ou le maintien de liaisons assurant la continuité territoriale avec la Corse et les collectivités ultramarines, pourquoi prévoir une telle obligation ? Pourquoi instaurer ainsi un nouveau régime, que je qualifierais de « ceinture et bretelles », sinon pour servir les intérêts des grandes compagnies aériennes privées ?

Bien évidemment, les députés communistes et ultramarins ne souscriront pas à votre approche : cette proposition de loi *is no good!* (*Sourires.*)

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Où est le grand vizir ?

**M. Hubert Wulfranc.** Or, quand on est Iznogoud, on se fait tacler ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SOC et Écolo-NUPES ainsi que sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. David Taupiac.

**M. David Taupiac.** Débutons par un constat : la France est le pays le plus survolé d'Europe. De cette position géographique découle une nécessité, celle de garantir un contrôle aérien efficace. C'est aujourd'hui le cas grâce à la modernisation engagée, qui permet à ce service public de combler son retard technologique. C'est surtout le cas grâce aux femmes et aux hommes qui exercent ce métier. Puisqu'il faut assurer à tout moment la continuité du survol du pays et sa sécurité, les contrôleurs aériens sont soumis à un certain nombre d'obligations. Parmi elles, celle d'un service minimum, lequel leur impose d'assurer en toutes circonstances un maintien du service.

Il faut le dire, c'est une contrainte forte qui pèse sur les agents puisqu'elle restreint leur droit de grève. C'est une contrainte d'autant plus forte que ce service minimum fait l'objet d'une application maximaliste : aujourd'hui, dans certains centres, on impose les jours de grève la présence de 80 % des effectifs normalement prévus.

De telles restrictions sont disproportionnées. Comme les syndicats, nous considérons que la première des priorités aurait dû être de travailler à une réforme du décret qui régle le service minimum, lequel date de 1985 et est, de l'avis de tous, inadapté et obsolète. Le ministre délégué chargé des transports, Clément Beaune, s'est lui-même engagé à sa révision. Pourtant, à ce jour, il n'y a ni concertation, ni dialogue social avec les syndicats sur le sujet. Nous le regrettons. Cela aurait permis de créer les conditions d'un dialogue plus apaisé sur la proposition de loi que nous examinons aujourd'hui.

Concernant le texte lui-même, disons-le d'emblée : il est nécessaire. Bien que surdimensionné, le service minimum dysfonctionne. Les annulations à chaud de vols restent légion. Ces vols annulés en dernière minute sont synonymes de complications pour les compagnies et, surtout, pour les voyageurs. Il arrive aussi, à l'inverse, que la DGAC mette en place le service minimum et demande aux compagnies de réduire le nombre de vols alors que les grévistes sont finalement peu nombreux. En bref, le système en vigueur ne permet pas une réduction du trafic proportionnée au nombre de contrôleurs aériens en grève. Pourquoi ? Parce que le décret sur le service minimum n'est plus à jour, c'est vrai. Mais aussi parce qu'aujourd'hui, les grévistes n'ont pas à se déclarer individuellement. Cela rend difficile d'évaluer combien manqueront à l'appel le jour J.

La proposition de loi entend remédier à cette situation. Elle crée l'obligation pour les contrôleurs aériens de se déclarer individuellement grévistes l'avant-veille du mouvement de grève, avant midi. Bien évidemment, ils auront la possibilité de renoncer à leur participation au mouvement jusqu'à dix-huit heures le même jour. Sur la base de ces informations, l'autorité administrative pourra décider de mettre en place le service minimum. Elle disposera, pour ce faire, d'un délai contraint, là encore jusqu'à dix-huit heures l'avant-veille du mouvement. En conséquence, elle pourra déterminer avec précision le nombre de vols à annuler. Résultat : les adaptations du trafic aérien seront mieux proportionnées à l'ampleur du mouvement et les annulations à chaud pourront ainsi, nous l'espérons, être évitées.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Évidemment !

**M. David Taupiac.** Imposer une déclaration individuelle, ce n'est en rien renier le droit de grève auquel le groupe LIOT est profondément attaché. Imposer une déclaration individuelle, c'est appeler à une meilleure articulation entre un droit individuel et son exercice collectif.

Notre groupe est favorable à cette proposition de loi et votera dans sa grande majorité pour le texte. Ce soutien n'est pas pour autant un blanc-seing. Nous vous appelons à travailler en parallèle et, conformément à votre engagement, monsieur le ministre délégué, à une réforme du décret de 1985. C'est avant tout par le dialogue social que nous parviendrons à limiter les mouvements sociaux. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes Dem et HOR.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Charlotte Goetschy-Bolognese.

**Mme Charlotte Goetschy-Bolognese.** Ces derniers mois, les nombreuses grèves des contrôleurs aériens ont entraîné des dysfonctionnements importants dans nos aéroports et le mécontentement des clients. Nous examinons un texte permettant d'améliorer la vie de nos concitoyens. Adopté au Sénat et en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, il facilitera la bonne information et le fonctionnement du trafic aérien lors des mouvements de grève.

Ces derniers mois, voire ces dernières années, nous avons constaté une difficulté à évaluer convenablement et concrètement l'impact de ces mouvements sur le transport aérien, ce qui nuit à l'exercice du service minimum et, *in fine*, aux compagnies et aux usagers. Il est pourtant indispensable d'assurer la continuité du service public.

La loi Diard de 2012 prévoyait, pour l'ensemble des salariés, l'obligation de déclarer à leur employeur leur volonté de faire grève au plus tard quarante-huit heures avant ladite grève. Les contrôleurs aériens étaient jusqu'à présent exclus du dispositif. En conséquence, actuellement, un simple préavis de grève, même s'il n'est pas massivement suivi, peut avoir un impact très important sur le trafic en raison d'anticipations pessimistes. Les effets perturbateurs du mouvement social se font donc ressentir avant même qu'il ne débute et créent une adéquation entre l'offre de vols et la présence réelle du personnel. À l'inverse, la direction générale de l'aviation civile peut parfois anticiper de manière trop optimiste les mouvements de grève et, de ce fait, ne pas annuler des vols alors que ces derniers ne pourront être assurés.

La proposition de loi vise également à sécuriser les contrôleurs aériens. Par manque de visibilité et d'information, certains ont dû assurer le service minimum auquel ils

étaient tenus, notamment pendant les grèves de février dernier, alors même que leur présence n'était pas nécessaire. Ce fonctionnement oblige de nombreux vols opérés à l'étranger à contourner l'espace aérien français et, par conséquent, à alourdir considérablement leur impact carbone. À titre d'exemple, Eurocontrol estime qu'entre le 7 mars et le 9 avril dernier, 96 000 kilomètres supplémentaires ont été parcourus chaque jour de grève, générant plus de 1 200 tonnes de gaz à effet de serre supplémentaire.

**M. Pierre Cordier.** Moralité : pour faire baisser la température, il faut arrêter de faire grève !

**Mme Charlotte Goetschy-Bolognese.** Le texte vise à pallier ces manques en étendant l'obligation à l'ensemble du personnel des services de la navigation aérienne qui assurent des fonctions de contrôle, d'information de vol et d'alerte et dont l'absence serait de nature à compromettre directement la bonne réalisation des vols. Fruit de longues négociations avec l'ensemble des syndicats et d'auditions avec la direction générale de l'aviation civile, le texte nous semble équilibré. Il garantit la liberté d'exercer le droit de grève tout en fournissant une meilleure information à l'ensemble des acteurs concernés.

Le groupe Renaissance votera la proposition de loi en l'état pour une promulgation rapide, ce qui permettrait l'entrée en vigueur de ce nouveau dispositif pour les vacances de Noël, connues comme un moment crucial en matière de transport pour nos concitoyens et leurs familles. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE, Dem et HOR.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Christophe Barthès.

**M. Christophe Barthès.** Nous examinons aujourd'hui la proposition de loi relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social et à l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic. Derrière ce titre un peu alambiqué se trouve une proposition de bon sens : aligner le droit de grève des services de la navigation aérienne sur celui des autres professions, ce qui répond à un souci d'égalité et d'organisation.

Au seul énoncé de ce texte, nous avons pu compter en commission sur les mêmes habitudes maladroites de nos collègues à gauche de l'hémicycle : détournement du sujet, hostilité décomplexée pour la navigation aérienne réduite au rôle de pollueur, contrefaçon de la défense des travailleurs, etc. (*M. Thomas Portes s'exclame.*) Pourtant, en substance, le texte demande simplement aux agents des services aériens de déclarer s'ils participent au mouvement de grève, comme c'est le cas dans les autres professions, et, comme ailleurs, ils devront déclarer s'ils y ont renoncé. Ce système est déjà appliqué à la SNCF. Révélation : le droit de grève ne semble pas y être entravé.

La connaissance du nombre de grévistes et de nombre d'agents présents est élémentaire pour évaluer le nombre de vols pouvant être assurés et les annulations nécessaires. Le texte précise par ailleurs que ces informations seront couvertes par le secret professionnel, anonymisées auprès des syndicats et utilisées uniquement pour l'adaptation du trafic aérien. Le principal problème est qu'aujourd'hui, l'ignorance du nombre de grévistes contraint les compagnies aériennes à annuler des vols par prudence, et ce même quand le nombre d'agents aurait été suffisant.

**Mme Nathalie Oziol.** Eh oui ! Ça s'appelle une grève.

**M. Christophe Barthès.** Au contraire, si le nombre de travailleurs absents est supérieur aux prévisions, des annulations à chaud sont décidées et du personnel est réquisitionné

pour assurer le service minimum. Dans ce cas, les agents ne peuvent plus exercer leur droit de grève, ni concilier leur vie professionnelle et personnelle à leur guise. Cette situation n'est plus souhaitable pour personne.

Les passagers sont trop pénalisés par ce mode de fonctionnement. Chose regrettable en commission, l'intérêt du passager n'a pas été partagé par tous les députés ; il est rarement concerné par les mouvements sociaux internes, mais toujours pénalisé. Ce texte permettra d'informer les passagers de l'adaptation du trafic durant la grève. Puisqu'il faut le rappeler, la grève est une cessation collective et concertée du travail en vue d'appuyer des revendications professionnelles. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Nathalie Oziol.** Vous ne savez pas ce que c'est !

**M. Christophe Barthès.** Calmez-vous, les gauchistes, ça va bien se passer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN. – Vives exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Respirez par le nez. Il ne s'agit ni de gêner le plus possible ni de compliquer chaque mouvement des Français. (*Nouvelles exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** Mes chers collègues, seul M. Barthès a la parole.

**M. Christophe Barthès.** Non, la défense des travailleurs n'est pas l'apanage d'une gauche qui a renié ses fondamentaux sociaux par clientélisme. (*Mêmes mouvements. – Mme Nathalie Oziol proteste vivement.*)

**Mme la présidente.** S'il vous plaît, chers collègues.

**M. Pierre Meurin.** Taisez-vous !

**M. Jocelyn Dessigny et Mme Yaël Menache.** Silence !

**M. Jérôme Legavre.** Sûrement pas !

**Mme Nathalie Oziol.** Vous n'avez pas à nous parler comme ça !

**Mme la présidente.** Chers collègues, c'est moi qui fais la police, ici.

**M. Jean-François Coulomme.** Non, justement ! Il nous a traités de gauchistes.

**M. Christophe Barthès.** Défendre le droit de grève, c'est défendre les mécanismes qui peuvent éviter des réquisitions. (*Exclamations sur les bancs des groupes RN et LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** Chers collègues, cela suffit !

**M. Thomas Portes.** Vous êtes les héritiers de Vichy ! Il y a sur vos bancs un libraire antisémite ! (*Brouhaha persistant.*)

**M. Christophe Barthès.** Défendre les travailleurs et les travailleuses, c'est aussi se soucier d'usagers qui ont trimé pour avoir des congés, congés sacrifiés à attendre devant un panneau d'affichage à l'aéroport.

Je me permets ici de répondre à nos collègues du groupe Écologiste, qui nous ont répliqué en commission qu'empêcher 500 000 personnes de voyager, ce n'est pas laisser des gens mourir sur le trottoir. Vous avez raison, il ne s'agit pas de les laisser mourir sur le trottoir. Il s'agit de refuser à des personnes d'arriver à temps au chevet de leur proche. Il s'agit de laisser des jeunes et des personnes âgées dormir la nuit dans des grands halls. Il s'agit de jeunes parents démunis de biberons d'avance et du travailleur qui souhaite rentrer chez lui après un déplacement professionnel. Non, ils ne vont pas mourir sur le trottoir mais ils apprécieront votre sollicitude.

Je précise que les grévistes des services aériens n'expriment pas la volonté d'interrompre le trafic aérien et les compagnies ne peuvent pas le souhaiter non plus. La vocation d'une grève reste avant tout l'ouverture du dialogue social. Il est donc important de tout mettre en œuvre pour encourager les négociations, ce qui sera plus évident avec moins de recours aux réquisitions, chose en partie possible si les compagnies ont les moyens d'organiser le trafic aérien en adéquation avec l'ampleur d'une grève.

Le groupe Rassemblement national prendra donc ses responsabilités devant les Français et votera cette proposition de loi de bon sens, équilibrée et juste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**Mme la présidente.** On m'indique qu'une injure a été prononcée à l'encontre de M. Boccaletti.

**M. Pierre Meurin.** Oui, nous l'avons entendue !

**Mme Nathalie Oziol.** Pas nous !

**Mme la présidente.** Je ne l'ai pas entendue personnellement. Le temps que je la fasse confirmer par les services, je vous demande d'écouter M. Thomas Portes dans le silence et le calme et d'éviter de faire des réflexions. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RN.*)

#### Rappel au règlement

**Mme la présidente.** Je vous prie d'attendre un instant, monsieur Portes, puisque M. Frédéric Boccaletti demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. Frédéric Boccaletti.** Il se fonde sur l'article 70, alinéa 3, du règlement.

M. Portes peut raconter ce qu'il veut ici, mais plusieurs plaintes ont déjà été déposées, dont une contre lui. Je ne peux accepter d'être insulté ici.

**Plusieurs députés du groupe LFI-NUPES.** Quelle insulte ?

**M. Frédéric Boccaletti.** C'est de la diffamation et de l'outrance. Ce n'est pas parce qu'un article de presse contient des informations erronées que les députés peuvent les répéter.

**M. Paul Vannier.** Quelles informations ?

**M. Frédéric Boccaletti.** Je demande qu'une sanction soit prononcée et que la présidente de l'Assemblée nationale se saisisse du problème, comme je le lui avais demandé au mois de septembre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**Mme Andrée Taurinya et Mme Alma Dufour.** Quelle insulte ?

**Mme la présidente.** Je vous remercie pour votre intervention. En effet, les services ont bien noté que M. Portes, vraisemblablement, a prononcé le mot « antisémite » lorsqu'il s'est adressé à M. Boccaletti.

**M. Frédéric Boccaletti.** Tout à fait !

**Mme la présidente.** Monsieur Portes, je vous rappelle donc à l'ordre et je ferai part de ces propos à Mme la présidente. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE, RN, LR, Dem et HOR.*)

**Mme Andrée Taurinya.** Ce n'était pas une insulte ! Il a dit la vérité !

**Mme la présidente.** S'il vous plaît! Faites attention! Je pense que c'est allé suffisamment loin.

**Mme Nathalie Oziol.** Et nous, quand on se fait traiter d'antisémites?

**Mme la présidente.** J'agis de la même manière: je sanctionne tout le monde! Quand j'entends des propos qui dépassent le cadre de nos débats, je sanctionne, d'où qu'ils proviennent! Je ne veux pas entendre de tels propos dans l'hémicycle. (*Applaudissements sur les bancs des groupes RE, RN et Dem.*) On peut débattre du fond et on peut même le faire de manière vindicative, mais pas d'injures, s'il vous plaît!

**M. Thomas Portes.** J'ai dit: « libraire antisémite ». Ce sont les mots que j'ai prononcés.

**Mme la présidente.** « Libraire antisémite », d'accord.

**M. Frédéric Boccaletti.** C'est pareil!

**Mme la présidente.** Je crois que des plaintes ont été déposées auprès de la justice sur le sujet.

**M. Frédéric Boccaletti.** Tout à fait!

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (suite)

**Mme la présidente.** Vous avez la parole, monsieur Portes.

**M. Thomas Portes.** « Vous avez un problème avec vos personnels municipaux et vous avez trop de grèves »: voilà ce qu'a déclaré Emmanuel Macron en septembre 2021 à Marseille. Le peuple a faim. Le peuple n'arrive pas à se loger. Et plutôt que de répondre à cette urgence, vous faites le choix de vous attaquer à celles et ceux qui se mobilisent. Le texte de loi qui nous est présenté aujourd'hui a pour but unique de faire taire la colère des salariés. Vous êtes pathétiques. Vous êtes à l'image du président Emmanuel Macron: méprisants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Emmanuel Macron n'aime pas les salariés. Emmanuel Macron n'aime pas le droit de grève. Personne ici n'a oublié les images de policiers envoyés au domicile de raffineurs grévistes, réquisitionnés devant leur famille parce qu'ils étaient mobilisés contre la réforme des retraites.

Le texte que nous examinons est votre unique réponse à la mobilisation contre cette réforme dont personne ne voulait. Les contrôleurs aériens, comme l'ensemble du pays, se sont élevés contre cette loi injuste et inique.

**Mme Andrée Taurinya.** Et ils ont eu raison!

**M. Thomas Portes.** Deux ans de vie volés ne vous suffisent pas, monsieur le ministre délégué. Briser les corps et les esprits ne vous a pas rassasié. Vous ne voulez pas des travailleurs: vous voulez des domestiques corvéables et jetables! (*Mme Nathalie Oziol applaudit.*)

**Mme Andrée Taurinya.** Exactement!

**M. Thomas Portes.** Les syndicats vous alertent depuis juin 2022 à propos d'un manque de personnel aux conséquences néfastes pour les salariés et les usagers: silence du Gouvernement. Rien dans cette proposition de loi ne vise à améliorer le quotidien des usagers; rien ne répond aux demandes d'embauches de salariés. Cette loi n'a qu'un objectif, je le répète: casser le droit de grève et faire taire celles et ceux qui se mobilisent dans le pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Léo Walter.** Tout à fait!

**M. Thomas Portes.** Monsieur le ministre délégué, les preuves sont accablantes! Vous ne le cachez même pas. Prenons l'exemple de Michael O'Leary, le PDG de Ryanair: il a fait le tour d'Europe des briseurs de grève et a fini par atterrir en France, pour rencontrer le gouvernement d'Emmanuel Macron. Quelques mois après, la présente proposition de loi arrive dans l'hémicycle. Une seule rencontre avec le Gouvernement et tous ses desiderata sont satisfaits. Avec vous, il suffit qu'un patron pousse la porte d'un ministère pour qu'on réponde favorablement à toutes ses revendications.

Une fois de plus, vous n'êtes que les serviteurs des puissants: dans ce texte, pas un mot sur les conditions de travail; pas un mot sur le besoin d'embaucher des contrôleurs aériens. Un seul axe: attaquer le droit de grève, alors qu'il est déjà très encadré dans le domaine de la navigation aérienne. En obligeant les agents à déclarer leur grève quarante-huit heures à l'avance sous peine de sanction disciplinaire, vous portez une attaque frontale à ce droit. Mais qui peut croire que s'attaquer au droit de grève va améliorer les conditions de transport des usagers dans notre pays?

En 2006, Nicolas Sarkozy s'y était déjà attaqué en introduisant le service minimum dans les transports terrestres, et il utilisait déjà les mêmes arguments que vous – il mentait. C'est pour cela que notre groupe a déposé une proposition de loi tendant à abroger le service minimum, qui est néfaste pour le droit de grève. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES.*) L'amélioration des conditions de travail, monsieur le ministre délégué, passe par une meilleure réglementation et non par la casse du droit de grève des salariés.

Dans son combat contre les droits des travailleurs, la Macronie pourra compter sur son fidèle allié: le Rassemblement national.

**M. Emmanuel Taché de la Pagerie.** Vous avez voté Macron au deuxième tour de la présidentielle! Guignol!

**M. Thomas Portes.** En votant pour cette proposition de loi, l'extrême droite est fidèle à son héritage: celui du régime de Vichy, qui avait interdit le droit de grève le 4 octobre 1941. Vous êtes les héritiers du régime de Vichy, ici dans l'hémicycle! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Emmanuel Taché de la Pagerie.** Et il continue?

**M. Thomas Portes.** Hier comme aujourd'hui, l'extrême droite reste la même: l'ennemi des travailleurs et le chien de garde du grand patronat. (*Mêmes mouvements.*) La Macronie marche avec l'extrême droite, la Macronie vote avec l'extrême droite!

**M. Emmanuel Taché de la Pagerie.** Et le Hamas?

**M. Maxime Minot.** Pourquoi avez-vous voté Macron à la présidentielle, dans ce cas?

**M. Thomas Portes.** Ensemble, vous préparez méthodiquement le terrain pour casser le droit de grève. En septembre dernier, un député de votre majorité faisait le tour des plateaux de télévision afin de demander que des lois d'exception soient votées pour interdire la grève à la veille d'événements internationaux.

**M. Pierre Meurin.** Vous avez voté Macron, l'ultralibéral!

**M. Thomas Portes.** Vous-même, monsieur le ministre délégué, en février 2023, vous évoquiez des pistes pour modifier le service minimum, allant jusqu'à mentionner la possibilité d'employer des bénévoles pour remplacer les

travailleurs grévistes. Voilà ce que vous avez proposé : briser les grèves, comme le faisaient les patrons britanniques sous Margaret Thatcher !

Je m'adresse aussi à vous, collègues, en tant qu'ancien cheminot, un cheminot qui fut insulté, traité à l'époque par le ministre Attal de « gréviculteur ». Ce sont les salariés, par la grève, qui ont réalisé toutes les conquêtes sociales de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Je le dis ici : celles et ceux qui se mobilisent par la grève sont la fierté du pays. À l'heure où la majorité présidentielle rêve de voir disparaître le droit de grève, il convient de rappeler quelques vérités. La grève trouve ses origines dès la Révolution française. Le droit de grève est un droit constitutionnel, proclamé par le Conseil d'État comme « un principe fondamental de notre temps ». Il est le fruit de luttes collectives puissantes et violentes et des milliers de femmes et d'hommes ont perdu la vie pour gagner ce droit que vous saccagez aujourd'hui ! (*M. Jean-François Coulomme applaudit.*)

Il faut le rappeler inlassablement et à très haute voix : il n'y a pas de démocratie dans un pays sans droit de grève. Vous détestez la démocratie, vous détestez aussi le droit de grève. (*Sourires sur les bancs du groupe LR. – Mme Michèle Peyron sourit également.*) Le groupe parlementaire de La France insoumise n'acceptera aucune remise en cause de ce droit fondamental. Collègues macronistes, la vraie vie, ce ne sont pas les conseils d'administrations et les cabinets de conseils. Collègues macronistes, le monde du travail, ce ne sont pas les jetons de présence et les dividendes. Pour des millions de salariés, le monde du travail, c'est avant tout un rapport d'exploitation et d'aliénation.

**M. Vincent Descoeur.** CQFD !

**M. Thomas Portes.** Finalement, ce texte est à votre image : c'est une proposition de loi low cost, soutenue par un gouvernement low cost. Nous voterons contre ce texte ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Nathalie Oziol.** Excellent !

**Mme Andrée Taurinya.** Bravo !

**M. Vincent Descoeur.** Quelle inélégance !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nicolas Ray.

**M. Nicolas Ray.** Le 11 février dernier, une grève mal anticipée des aiguilleurs du ciel a entraîné d'importantes perturbations dans les deux grands aéroports parisiens, aboutissant au dernier moment à l'annulation d'un vol sur deux. À moins d'un an des Jeux olympiques de 2024, ces événements ont mis en lumière les défaillances du service minimum actuel dans le secteur aérien.

Un tel fiasco aurait-il pu être évité si la présente proposition de loi avait été en vigueur ? Oui, certainement. Le droit de grève est un droit à valeur constitutionnelle et il n'est pas question de le remettre en cause. Cependant, nous devons garantir la liberté et la prévisibilité de circulation pour les millions de voyageurs qui transitent chaque année dans nos aéroports.

Dans le système actuel, le personnel de la navigation aérienne est soumis à une obligation de 50 % de service minimum, qui n'est déclenchée par la DGAC que si elle estime que la grève fait courir un danger sur la continuité du service. Or les aiguilleurs n'ont aucune obligation de déclaration préalable, contrairement aux agents de la SNCF et de la RATP mais aussi aux personnels privés des

aéroports, qu'ils soient navigants ou d'assistance au sol, qui sont concernés, eux, par une obligation de ce type depuis les lois de 2007 et de 2012.

C'est bien de là que vient le problème : actuellement, la DGAC est dans l'incapacité de prévoir le nombre de grévistes. Cette situation l'amène à prendre de mauvaises décisions : certains vols sont annulés à tort alors que l'ampleur de la grève ne le justifie pas, et on recourt parfois de manière injustifiée au service minimum, au détriment du personnel appelé ; à l'inverse, lorsqu'elle est trop optimiste, la DGAC doit annuler des vols à la dernière minute, ce qui met en difficulté de nombreux passagers.

Voilà pourquoi la présente proposition de loi, issue du travail du sénateur Vincent Capo-Canellas et votée à une très large majorité au Sénat, nous semble un ajustement technique mesuré et utile. Il ne fait que soumettre les aiguilleurs du ciel à une obligation de déclaration préalable, quarante-huit heures avant chaque grève. En retour, la DGAC devra elle aussi leur notifier leur réquisition, dans le cadre du service minimum, au plus tard l'avant-veille de la grève. Le texte est d'ailleurs si équilibré que même le syndicat majoritaire de la navigation aérienne s'y est déclaré favorable.

J'ai certes entendu les arguments de certains de nos collègues concernant l'atteinte au droit de grève. Mais est-ce respecter le droit de grève que d'infliger aux agents des astreintes de dernière minute, non justifiées par le nombre de grévistes et que les forces de l'ordre appliquent en allant chercher les personnes réquisitionnées à leur domicile ? Personne ne peut dire qu'appliquer au secteur de la navigation aérienne ce qui se fait déjà pour le transport terrestre, notamment ferroviaire, revient à restreindre le droit de grève. La vérité, c'est qu'en continuant à procéder à des annulations de vols à l'aveugle, on exagère souvent l'ampleur de mouvements sociaux qui sont parfois peu suivis. La vérité, c'est que dans le système actuel, le déficit d'information de la DGAC provoque des turbulences importantes qui affectent toute notre économie. Une telle situation est totalement incompatible avec l'impératif de continuité du service public mais aussi avec la nécessité de garantir une bonne image et l'attractivité de la France.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Oui !

**M. Nicolas Ray.** Enfin, lorsque la France réduit trop fortement sa capacité de contrôle aérien, elle est obligée – vous le savez – de réduire le trafic qui survole son territoire. Or, à travers le programme SESAR – *Single European Sky Air Traffic Management Research* –, l'Europe cherche à favoriser les routes aériennes les plus directes, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. En limitant les incertitudes du ciel français, le texte réduira donc le nombre d'avions obligés de dévier des itinéraires les moins polluants.

**Mme Alma Dufour.** C'est un sketch !

**M. Nicolas Ray.** En votant en faveur de cette proposition de loi, nous faisons le choix de défendre les usagers, les compagnies aériennes, les personnels des aéroports et l'environnement.

**M. Pierre Vatin.** Très bien !

**M. Nicolas Ray.** Nous la soutiendrons donc sans réserve car elle permet un juste équilibre entre la préservation du droit de grève, auquel nous sommes attachés, la continuité du service et les droits des usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**Mme Émilie Bonnard.** Très bien !

**M. Maxime Minot.** Excellent !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Laurent Esquenet-Goxes.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Notre pays est fait de dessertes aériennes et ferroviaires qui permettent un maillage complet et efficace du territoire. Fiable, à l'heure et rapide, le transport aérien permet de relier des villes qui, sans lui, ne se rencontreraient jamais. Géographie oblige, Nice et Bordeaux ne peuvent être reliées en train qu'en dix heures de trajet, et Toulouse et Strasbourg en huit heures, alors que l'avion les connecte en moins de trois heures. Quant à l'emblématique navette Paris-Toulouse, que je connais bien, elle dure une heure quinze en avion, mais quatre heures trente en train.

L'aviation permet également de conserver l'implantation locale de grandes sociétés : sans elle, ces entreprises seraient contraintes de déménager dans les grandes métropoles – notamment ici, à Paris – pour rester accessibles. Sans l'avion, impossible pour Michelin de rester à Clermont-Ferrand, pour Casino de siéger à Saint-Étienne ou pour Airbus de rayonner depuis Toulouse. Nos aéroports permettent enfin à notre pays de demeurer la principale destination touristique du monde, avec près de 80 millions de voyageurs chaque année, ce qui constitue une force tant pour notre économie que pour notre rayonnement culturel.

Ainsi, l'aéronautique répond entièrement à une mission d'utilité publique, indispensable pour faire vivre l'économie française et contribuer au maintien de la continuité territoriale, chère à nos territoires d'outre-mer. Dès lors, tout mouvement social est susceptible de perturber cet équilibre, et cela d'autant plus qu'il est difficilement prévisible.

**M. Frédéric Mathieu.** Eh oui, c'est ainsi !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Selon une étude, entre 2005 et 2016, 249 jours de grève du contrôle aérien ont été recensés en France – le rapporteur l'a rappelé tout à l'heure –, contre seulement 44 jours en Grèce, 34 en Italie et moins de 10 dans tous les autres États membres de l'Union européenne. Il est vrai qu'il s'agit d'une spécialité française. *(Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

**M. Jérôme Legavre.** Quelle argumentation brillante !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Rien que depuis le début de l'année 2023, plus de 56 jours de grève ont déjà été comptabilisés en France.

**M. Frédéric Mathieu.** Ah là là !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Cela peut faire sourire certains de mes collègues, là-bas, à l'extrême gauche de nos bancs, mais bien que ce soit la petite touche française, le sujet est primordial : la France, du fait de sa position centrale, est l'espace aérien le plus survolé d'Europe. Ainsi, les conséquences de ces grèves sont désastreuses : depuis le début de l'année, elles ont entraîné des retards cumulés de 2,8 millions de minutes, comme l'a aussi rappelé le rapporteur tout à l'heure.

**M. Frédéric Mathieu.** Quel malheur !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Le 11 février, sans préavis, de nombreux contrôleurs aériens se sont mis en grève, entraînant en quelques heures l'annulation de cinquante vols. Pensez aux gens qui sont restés dans les aéroports à attendre ! *(Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.)*

Cela dit, dans ce climat de tension que connaît le domaine du contrôle aérien, je tiens à souligner la qualité du travail mené entre toutes les parties pour déboucher sur une absence de grève lors des Jeux olympiques – vous voyez, on peut y arriver ! Un arrêt de travail au moment de cette forte période

d'activité aurait été fortement dommageable pour la tenue de cet événement hors du commun – tout le monde le reconnaît –, et plus généralement pour l'image de notre pays.

**M. Frédéric Mathieu.** Eh oui, le spectacle doit continuer !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Pour en revenir au texte, il n'est nullement question de remettre en cause ce moyen d'action des salariés.

**M. Frédéric Mathieu.** Mais oui, évitons les procès d'intention !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Le droit de grève est protégé par notre bloc constitutionnel, comme d'ailleurs le droit de circuler, et il permet à chacun de se battre pour ses conditions de travail ou de rémunération.

**M. Frédéric Mathieu.** C'est bien de le préciser !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Toutefois, comme l'a rappelé à de nombreuses reprises le Conseil constitutionnel, que vous respectez, le droit de grève peut faire l'objet d'aménagements proportionnés pour des raisons d'intérêt public. Ce texte, je le pense, permet de parvenir à l'équilibre souhaité. En effet, à l'heure actuelle et particulièrement si l'on considère les enjeux spécifiques au contrôle aérien, le compte n'y est pas. Notre droit impose à la DGAC d'assurer un service minimum de maintien des lignes aéronautiques ; elle peut ainsi imposer des astreintes aux contrôleurs, si cela s'avère nécessaire. Or la DGAC ne dispose d'aucun moyen lui permettant de connaître en amont les perturbations à venir : elle ne peut anticiper le nombre de contrôleurs grévistes. Et pour cause, les contrôleurs sont les seuls personnels aériens essentiels à être exemptés de la déclaration individuelle de grève – et on se demande bien pourquoi. Cette inadéquation entre l'objectif ambitieux de service minimum et une absence de moyens d'anticipation rend l'action de la direction générale inefficace.

**M. Frédéric Mathieu.** Le service minimum, ce n'est pas censé être un service normal !

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Écoutez-moi, chers collègues, comme je vous ai écoutés !

Une surévaluation de la grève prive inutilement une partie des salariés – ceux désignés comme étant d'astreinte – de leur droit de protestation. À l'inverse, une sous-évaluation entraîne une insuffisante mobilisation du personnel, un blocage du service et surtout – c'est ce qui compte le plus – des retards et des annulations pour nos concitoyens, qui ont bien le droit de se déplacer.

Dès lors, ce texte impose à tout contrôleur aérien « dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols » d'informer l'autorité administrative de sa participation à un mouvement social, au plus tard à midi l'avant-veille de chaque journée de grève – rien de bien compliqué. Contrairement à ce que certains ont affirmé, cette prévisibilité, couplée au service minimum, n'empêchera nullement les contrôleurs de faire grève et d'affecter le trafic en cas de mobilisation importante.

Ce texte équilibré permettant de concilier le droit de grève et le maintien d'un service minimum de qualité, le groupe Démocrate votera en sa faveur. *(Mme Louise Morel applaudit.)*

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Damien Adam, rapporteur.** Je tiens à répondre aux interpellations et aux divers éléments mis en avant par les orateurs.

Puisqu'au nom du groupe Socialistes, M. Bertrand Petit juge cette proposition de loi scandaleuse, je rappelle qu'elle est la transposition, pour les contrôleurs aériens, de la loi dite Diard de 2012, qui s'applique aux compagnies aériennes et à la SNCF. Or, lorsqu'une majorité socialiste était aux responsabilités, avant l'élection d'Emmanuel Macron, il ne me semble pas que le groupe Socialistes ait supprimé cette disposition : c'est qu'il devait considérer qu'elle était pleinement constitutionnelle et suffisamment raisonnable pour s'appliquer. Je rappelle d'ailleurs que ce texte, que vous considérez comme profondément injuste, a reçu le soutien du syndicat majoritaire auprès des contrôleurs aériens, qui le juge équilibré.

**M. Laurent Esquenet-Goxes.** Eh oui !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Le syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNCTA) indique en effet défendre l'adoption de la proposition de loi, à condition qu'évolue également le décret relatif au service minimum. Le ministre délégué est revenu sur le sujet tant devant le Sénat que devant l'Assemblée et j'y vois moi aussi un point important – ce qui me permet d'ailleurs de répondre au souhait exprimé par M. Taupiac au cours de son intervention en discussion générale.

Mme Belluco a quant à elle affirmé que nous ne nous préoccupons pas des émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien, préférant faire adopter cette proposition de loi plutôt que d'agir en la matière. Cela ne correspond pas du tout à la réalité : nous avons pris de nombreuses mesures, tant sous la législature précédente que depuis 2022, pour réduire ces émissions. Nous avons supprimé les lignes aériennes intérieures...

**Mme Lisa Belluco.** Une seule !

**M. Damien Adam, rapporteur.** ...lorsque le même trajet peut être effectué en train en moins de deux heures trente, hors correspondances.

Nous avons prévu des obligations d'incorporation de carburants aéronautiques durables (CAD), ou *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) dans les carburants utilisés – et l'Europe, à travers le règlement adopté dans le cadre de l'initiative *ReFuelEU*, est en passe de faire de même. Personnellement, je me réjouis qu'Air France soit le premier investisseur mondial dans les SAF et ait utilisé 17 % de la production mondiale en 2022 : cette compagnie fait là un choix très important, en partie attribuable à l'exigence des autorités politiques françaises en la matière. Il me semble que nous devrions tous saluer ce type de décisions – tout en incitant, c'est bien normal, ces acteurs à aller plus loin.

**Mme Ségolène Amiot.** Ça ne suffit pas !

**M. Damien Adam, rapporteur.** La taxe sur les aéroports est par ailleurs en cours de définition dans le PLF et entrera en vigueur à partir de 2024. Elle permettra notamment d'améliorer le financement des infrastructures ferroviaires.

Enfin, vous l'avez souligné vous-même, madame la députée, j'ai proposé, dans le cadre de l'examen du PLF pour 2024, d'appliquer une TVA de 20 % aux billets d'avion pour les vols intérieurs, en exceptant les outre-mer. Je n'ai malheureusement pas reçu le soutien d'une majorité de députés pour faire adopter cette mesure, mais je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'y revenir et de le faire d'ici à la fin du quinquennat.

**Mme Alma Dufour.** La fin du quinquennat ? Quelle ambition !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Vous demandiez également, madame Belluco, pourquoi nous nous attaquons aux contrôleurs aériens. C'est tout simplement parce que ces derniers ne sont pas soumis à la loi Diard, ce qui pose des difficultés, auxquelles cette proposition de loi apportera des réponses.

Enfin, je tiens à réagir aux propos de M. Portes. Tout d'abord, permettez-moi de dire que l'outrance n'a pas sa place à l'Assemblée nationale. Je profite de l'honneur qui m'est fait d'être rapporteur pour m'exprimer sur ce point, même s'il n'entre pas strictement dans le champ de la proposition de loi. Les propos que vous avez tenus en rapport avec le texte ne sont pas à la hauteur du mandat que nous avons tous reçu des électeurs. (*Exclamations continues sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Sophia Chikirou.** Gardez vos leçons pour vous !

**Mme Catherine Couturier.** C'est bon !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Nous devrions tous essayer de mener un débat de fond, plutôt que de nous invectiver ou d'avancer des arguments irréalistes. Nous pouvons débattre – c'est tout l'objet de la proposition de loi que nous examinons cet après-midi – mais nous n'avons pas vocation à nous interpellier mutuellement (*Mêmes mouvements*)...

**Mme la présidente.** S'il vous plaît, chers collègues !

**M. Damien Adam, rapporteur.** ...sur des points qui en fait n'ont aucun lien avec le texte, et surtout pas à faire preuve d'une violence verbale qui n'est pas à la hauteur du mandat que nous avons reçu. (*Mme Liliana Tanguy applaudit. – Protestations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Sophia Chikirou.** Et la violence sociale ? Revenir sur le droit de grève, vous appelez ça comment ?

**Mme la présidente.** Seul le rapporteur a la parole, chers collègues !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Pardon, mais je vous ai écoutés en restant parfaitement silencieux, ce qui n'a pas forcément été votre cas quand j'ai pris la parole tout à l'heure. J'apprécierais que vous m'écoutez calmement, quitte à rebondir sur mes propos lorsque vous soutiendrez vos amendements et à me critiquer si vous le souhaitez, la parole étant bien évidemment libre. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Monsieur Portes, vous avez mis en avant le fait que vous étiez cheminot avant de devenir député. Formidable ! Merci de votre engagement pour le transport ferroviaire. Cela signifie toutefois que vous étiez soumis à la loi Diard, qui oblige tout cheminot souhaitant faire grève à le déclarer quarante-huit heures à l'avance. (*Mêmes mouvements.*) Or personne ici, je le crois, ne peut prétendre que les cheminots n'exercent pas leur droit de grève...

**M. Thomas Portes.** Ils l'exercent moins bien qu'auparavant !

**M. Damien Adam, rapporteur.** ...quand ils estiment nécessaire de le faire, ce qui prouve bien que ledit droit sera préservé si nous étendons la loi Diard aux contrôleurs aériens. (*Mme Ségolène Amiot s'exclame.*)

Comme je l'ai rappelé au cours de la présentation du texte, son application, contrairement à ce que vous prétendez, permettra de préserver le droit de grève des contrôleurs aériens. Gardons à l'esprit que le service minimum, tel qu'il s'applique actuellement, implique de réquisitionner

des personnels, qui doivent modifier leurs horaires et trouver une solution pour faire garder leurs enfants, alors même qu'ils n'avaient rien demandé.

**M. Vincent Descoeur.** Eh oui ! Et nos avions restent cloués au sol !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Grâce à cette proposition de loi, ces personnels pourraient ne pas être réquisitionnés et ils seraient en mesure de faire grève comme ils l'entendent.

**M. Thomas Portes.** Répondez aux revendications : il n'y aura pas besoin de faire grève !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Pour cette seule raison, ce texte mériterait d'être soutenu par tous les groupes siégeant dans cet hémicycle, notamment par le vôtre.

**Mme Nathalie Oziol.** Vous êtes responsables des grèves !

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je serai bref, car je souscris très largement aux remarques que vient de formuler le rapporteur. Je tenais tout de même à revenir sur quelques points. J'ai été surpris – et un peu déçu – de constater que de nombreuses interventions, notamment celles émanant d'orateurs opposés à la proposition de loi, basculaient, après quelques dizaines de secondes, vers les amalgames et la caricature, faute d'arguments de fond à opposer au texte. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Vincent Descoeur.** Eh oui !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Les questions du report modal et du changement climatique sont essentielles. Ce texte ne prétend pas épuiser les enjeux liés au transport aérien et traiter tous ses aspects : il porte sur un point particulier, qui a fait l'objet de longues explications.

**Mme Catherine Couturier.** La suppression du droit de grève !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Si on peut évidemment être pour ou contre – vous aurez compris quelle est la position du Gouvernement –, on ne peut pas dévoyer l'objet de ce texte.

**Mme Catherine Couturier.** Mais bien sûr !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Sur la question importante des contrôleurs aériens, de manière générale, beaucoup d'éléments tout simplement mensongers ont été avancés, notamment par M. Portes – qui, c'est vrai, nous y a un peu habitués. (*Mme Sophia Chikirou s'exclame.*)

**Mme Nathalie Oziol.** C'est vous qui êtes dans la caricature !

**Mme Émilie Bonnard.** Parce que vous, vous ne l'êtes pas ? Non mais LOL !

**Mme la présidente.** S'il vous plaît !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je rencontre tous les mois – et j'invite M. Portes à m'accompagner – les contrôleurs aériens dans les tours de contrôle ou dans les centres en route de la navigation aérienne (CRNA), où j'échange avec eux. Vous pouvez vous draper dans vos habits de défenseurs des acquis sociaux, mais il se trouve que le SNCTA, très largement majoritaire au sein de la profession, soutient publiquement le texte. Vous pouvez avoir votre avis, mais ne prétendez pas faire le bonheur des principaux concernés malgré eux : le syndicat majoritaire, qui remporte les élections professionnelles, défend la proposition de loi. Vous pouvez défendre vos opinions, mais ne parlez pas à la place des autres. (*M. Frédéric Mathieu s'exclame.*)

Le texte n'oppose en rien – et je ne le ferai jamais non plus – les usagers aux contrôleurs aériens : ces derniers sont des agents du service public, qui ont à cœur de l'assurer correctement, dont l'image et la réputation de professionnalisme ont pu être abîmées par des grèves comme celles du 11 février dernier. Ils demandent précisément, par la voix de leur syndicat, qu'on procède à l'ajustement ciblé prévu dans la proposition de loi. (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Je rappelle, comme l'a fait M. le rapporteur, que la loi Diard instaurant le service minimum n'a pas été remise en cause par les majorités qui se sont succédé après son adoption et que personne, dans le groupe Socialistes et apparentés ni, à ma connaissance, dans le groupe Écologiste-NUPES, ne propose de l'abroger. Puisque, comme Mme Belluco, vous invoquez l'équité, soyons donc cohérents et imposons les mêmes obligations à tous. Dans le secteur des transports, en particulier, ce qui fonctionne pour le transport terrestre peut s'appliquer au secteur de la navigation aérienne sans qu'il faille y voir un scandale. (*Mme Catherine Couturier s'exclame.*) Il est très important de le faire, je le répète, parce qu'en pratique – vous le saurez si vous vous donnez la peine d'échanger avec les contrôleurs aériens pour savoir précisément comment se déroule chaque mouvement social –, le service minimum est généralement surcalibré.

**M. Frédéric Mathieu.** Vous dévoyez le service minimum pour en faire un service normal !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Très concrètement, cela signifie qu'on astreint plus d'agents que nécessaire. La combinaison de cette proposition de loi, si elle est adoptée, et de la modification du décret – sur laquelle je m'engage à nouveau – permettra de diminuer le nombre d'astreintes en cas de mouvement social, car le service minimum sera plus justement calibré. C'est ce que demandent, dans leur immense majorité, les contrôleurs aériens eux-mêmes. Ne cherchez pas à créer des oppositions là où il n'y en a pas.

S'agissant enfin de la profession de contrôleur aérien, M. Portes affirmait à tort que nous cherchons à casser des acquis sociaux, à détruire des emplois et à ne plus recruter. (*« Mais oui ! » sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Frédéric Mathieu.** Vous avez tout de même un petit passif en la matière !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je ne vous demande pas de me croire sur parole, mais de vérifier les chiffres auprès des contrôleurs aériens. Nous avons, l'an dernier, engagé une négociation sociale majeure. Nous sommes sur le point de signer un protocole social, qui, je l'espère, recueillera l'assentiment d'un maximum d'organisations syndicales et sera porteur d'une réforme d'envergure.

**M. Jérôme Legavre.** Si c'est comme les négociations pour les retraites...

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** L'État investit 1 milliard d'euros dans les outils de modernisation de la navigation aérienne, pour que cette dernière soit plus sûre et protectrice et garantisse de meilleures conditions de travail aux agents. Depuis 2022, nous inversons par ailleurs la tendance à la baisse des effectifs – vous pourrez le vérifier en lisant les documents budgétaires ou en échangeant directement avec la profession.

Pour être très précis, j'ai lancé le recrutement de quatre promotions de contrôleurs aériens en 2024, soit 128 emplois. À partir de 2025, ce chiffre sera porté à cinq promotions par

an. (*Mme Ségolène Amiot s'exclame.*) De 2025 à 2027, 160 contrôleurs aériens seront ainsi recrutés annuellement. Ce sont là des faits, et non des postures.

**M. Frédéric Mathieu.** Vous avez un bilan prospectif très impressionnant !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Ne prétendez pas que notre action en faveur du contrôle aérien se résume à cette proposition de loi, même si le Gouvernement y est favorable : nous nous engageons de manière globale pour protéger les salariés et les usagers, pour recruter davantage et pour investir dans le contrôle aérien, comme cela n'avait jamais été fait auparavant.

**Mme Ségolène Amiot.** Avec une augmentation du temps de travail effectif au passage !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Vérifiez tout cela, allez rencontrer les contrôleurs et sortez des postures. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes RE et Dem.*)

#### DISCUSSION DES ARTICLES

**Mme la présidente.** J'appelle maintenant, dans le texte de la commission, l'article unique de la proposition de loi.

#### Article unique

**Mme la présidente.** Je suis tout d'abord saisie de trois amendements identiques, n<sup>os</sup> 2, 7 et 10, tendant à supprimer l'article unique.

La parole est à M. Thomas Portes, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2.

**M. Thomas Portes.** Il vise effectivement à supprimer l'article unique. Monsieur le ministre délégué, à qui comptez-vous faire croire que cette proposition de loi ne s'attaque pas au droit de grève ? Il ne vous aura pas échappé que nous nous opposons au service minimum, outil que vous dévoyez pour en faire un service normal. Voilà la réalité ! Vous employez d'ailleurs les mêmes mots que Nicolas Sarkozy...

**M. Vincent Descoeur.** Très bonne référence !

**M. Thomas Portes.** ...qui, en 2006, invoquait déjà les difficultés du transport public ferroviaire – dues en réalité au manque d'investissement et à la casse de l'outil public – pour justifier son attaque contre le droit de grève.

Aujourd'hui, vous recommencez en vous attaquant à un droit très cher aux salariés. Le droit de grève, peut-être cela vous a-t-il échappé, est un droit collectif. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) En imposant une déclaration individuelle préalable, vous en faites un droit individuel.

Même si ce texte est adopté avec l'appui de l'extrême droite, les salariés de ce pays se sont toujours mobilisés lorsqu'ils l'ont voulu, quelles que soient les lois répressives que vous aviez instaurées.

**M. Victor Catteau.** Ils n'ont pas besoin de vous !

**M. Thomas Portes.** Ils n'ont d'ailleurs pas d'autre choix, tant le rapport d'exploitation est terrible et tant les injustices gangrènent le monde du travail. Nous serons toujours à leurs côtés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Victor Catteau.** Ils votent pour nous, les salariés !

**M. Thomas Portes.** Vous avez dit, monsieur le ministre délégué, que cette loi était soutenue par les professionnels concernés. C'est si vrai que, comme mon collègue Carrière l'a rappelé, les salariés se mobiliseront lundi prochain en faisant grève contre votre projet ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Farida Amrani.** Exactement !

**Mme la présidente.** Sur les amendements n<sup>o</sup> 2 et identiques, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à Mme Lisa Belluco, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 7.

**Mme Lisa Belluco.** Comme mes collègues socialistes, insoumis et communistes, je demande la suppression de l'article unique. Rappelons d'abord, comme cela a été fait à de multiples reprises, que le droit de grève est consacré par la Constitution, puisqu'il figure à l'alinéa 7 du préambule de la Constitution du 27 octobre 1946. Choisir de le restreindre, qui plus est au moyen d'une proposition de loi examinée en procédure accélérée, est regrettable.

Oui, les grèves affectent les compagnies aériennes. C'est d'ailleurs bien le but. J'espère ne pas vous l'apprendre : la grève est la cessation collective du travail par les salariés, pour appuyer leurs revendications en faisant pression sur leur patron. Encadrer davantage la grève au seul motif qu'elle nuit à la prévisibilité du transport aérien, c'est ne pas comprendre ce qu'est une grève – ou plutôt, c'est le comprendre et vouloir restreindre ce droit fondamental. Je rappelle à mon tour qu'un service minimum est déjà prévu et encadre ce droit.

Je le répète : on ne peut pas restreindre le droit de grève, comme vous le proposez, sans travailler parallèlement sur la question du service minimum, ce qui n'a pas été fait à l'heure où nous parlons, malgré les réponses du ministre délégué. Peut-être, si nous travaillons simultanément sur les deux aspects, un compromis pourra-t-il un jour être trouvé, mais, en l'état, cette proposition de loi n'est pas acceptable. Nous proposons donc d'en supprimer l'article unique.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bertrand Petit, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 10.

**M. Bertrand Petit.** Je ne répéterai pas ce que j'ai dit à propos du droit de grève en défendant la motion de rejet préalable puis lors de la discussion générale. Chacun, ici, a bien compris le point de vue du groupe Socialistes et apparentés sur la question.

J'aimerais insister, à l'occasion de la présentation de cet amendement de suppression, sur le fait qu'il me semble impératif, avant d'envisager une obligation nouvelle pour les contrôleurs aériens, de réinterroger le cadre existant – évoqué par M. le rapporteur et M. le ministre délégué – en se posant par exemple la question du service minimum. Un tel préalable me semble indispensable, malheureusement il n'est pas prévu par la proposition de loi. On peut donc penser que vous mettez la charrue avant les bœufs, si vous me permettez d'utiliser cette expression.

Vous le savez, car M. le ministre délégué l'a indiqué, le cadre actuel est régi par un décret datant de 1985 qui précise la liste des aéroports dans lequel le service minimum peut être appliqué et indique les missions de continuité à assurer. Cependant, certains territoires se voient réquisitionnés à des niveaux totalement disproportionnés, sans rapport avec les réalités du terrain.

Bref, vous l'aurez compris, ce décret est obsolète si bien que nous nous retrouvons avec un service minimum à géométrie variable, et que nous ne savons pas comment les abattages de vol – c'est-à-dire les annulations – sont opérés. L'opacité la plus totale règne.

Tant que nous n'aurons pas fait évoluer le service minimum, nous ne réglerons aucun problème. Or, monsieur le ministre, sauf erreur, vous aviez précisé au Sénat, en séance publique, que vous aviez justement l'intention de réviser ce décret. Qu'attendez-vous pour le faire? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LFI-NUPE.*)

(*À dix-huit heures, Mme Élodie Jacquier-Laforge remplace Mme Naïma Moutchou au fauteuil de la présidence.*)

## PRÉSIDENTE DE MME ÉLODIE JACQUIER-LAFORGE

### vice-présidente

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Nous avons longuement débattu des questions posées par ces amendements de suppression lors de la discussion générale.

Si je ne devais retenir qu'un argument, je rappellerai que le principal syndicat de contrôleurs aériens lui-même affirme que le système actuel est à bout de souffle – ils emploient cette expression. J'entends bien que vous voulez les défendre, mais écoutez au moins leurs arguments.

**Mme Ségolène Amiot.** Ils ne parlent pas forcément du droit de grève !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Certes, il faut en parallèle faire évoluer le décret relatif au service minimum, mais c'est au niveau réglementaire que des corrections peuvent être apportées puisque, comme vous l'avez dit, monsieur Petit, il s'agit bien d'un décret. Le ministre délégué s'est engagé à ce que les volets législatif et réglementaire évoluent en même temps : lorsque la proposition de loi aura été adoptée, le décret sera publié et entrera en vigueur.

Par conséquent, l'argument selon lequel nous ne devrions pas voter la proposition de loi parce que nous attendons le décret n'est pas valable. Si, avant de nous attaquer à tel ou tel problème que connaît notre pays, nous devions attendre que tous les autres problèmes soient réglés, nous n'avancerions jamais.

Il faut évidemment soutenir cette proposition de loi et donc rejeter les amendements de suppression. Aussi donnerai-je un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis. Nous avons déjà eu le débat de fond, et je ne répéterai pas les arguments très justes que vient de rappeler M. le rapporteur.

En revanche, je tiens à dire une nouvelle fois, car c'est très important, que cette proposition de loi, issue du Sénat, a fait l'objet d'une large concertation et qu'il ne s'agit pas de je ne sais quelle revanche ou atteinte au droit de grève mais bien d'une évolution souhaitée par l'immense majorité des contrôleurs aériens et par leurs représentants eux-mêmes.

M. le rapporteur a employé des termes on ne peut plus justes – que nous avons entendus de la bouche des professionnels : le système actuel est mauvais pour tous. En raison de cette modalité d'application du droit de grève, dans l'immense majorité des cas, les contrôleurs aériens sont trop contraints et le service proposé n'est pas satisfaisant car trop de vols sont annulés.

**Mme Ségolène Amiot.** Zut alors ! La grève a un impact !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** On réquisitionne trop de personnels, on annule trop de vols et on pénalise trop de passagers par rapport à la dimension réelle du mouvement social.

Évidemment chacun est libre d'user du droit de grève, garanti par la Constitution. Puisque vous invoquez le droit constitutionnel depuis le début de la discussion, je rappelle que c'est le juge constitutionnel qui veille à faire respecter les principes énoncés dans le préambule de 1946 et dans l'ensemble de la Constitution. Laissons donc ce débat juridique de côté. La Constitution est respectée et évidemment, le droit de grève ne bouge pas d'un iota.

Nous discutons en revanche de la modalité de cet exercice. Pour que l'application du droit de grève soit équilibrée, proportionnée et efficace – je le répète solennellement puisque vous m'interrogez, monsieur Petit : oui, il faudra faire évoluer le décret de 1985. Au passage, je rappelle que, lorsque ce décret a été pris, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports s'appelait Paul Quilès et le secrétaire d'État aux transports Jean Auroux. Or ni l'un ni l'autre n'étaient, si j'ose dire, des dingues de l'atteinte au droit de grève. Tous deux étaient plutôt attachés au dialogue social et l'ont fait progresser.

Nous ferons donc évoluer le décret de 1985 – qui a déjà été modifié à plusieurs reprises. Vous m'avez demandé ce que nous attendions pour nous y atteler. Eh bien, même si des réflexions ont évidemment été lancées, nous attendons, premièrement, que cette loi soit votée. Il me semble d'ailleurs assez judicieux de procéder dans cet ordre : le pouvoir législatif d'abord, le pouvoir exécutif ensuite.

Deuxièmement, j'ai demandé à la direction générale de l'aviation civile qu'une phase de dialogue social ait lieu. Le décret sera pris, si cette loi est adoptée, à l'issue d'une concertation, d'une discussion avec les organisations syndicales.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Frédéric Falcon.

**M. Frédéric Falcon.** Si nous sommes évidemment opposés à ces amendements de suppression, permettez-nous tout de même de pointer quelques contradictions.

Nous sommes favorables à la continuité du service en cas de dialogue social. Toutefois nous ne pouvons que constater des suppressions massives de vols et de lignes et des blocages s'agissant de l'ouverture de nouvelles lignes.

Dans ma région, dans l'Aude et dans les Pyrénées-Orientales, nous sommes ainsi confrontés à des suppressions de vols entre Perpignan et Paris-Orly tandis que la ligne qui doit relier Carcassonne à Paris-Orly – ce qui permettrait de désen-

claver notre territoire –, n'a toujours pas été ouverte. Avec mes six collègues de l'Aude et des Pyrénées-Orientales – comme d'ailleurs le maire de Perpignan –, nous avons interpellé le ministre délégué ici présent mais nous n'avons pas obtenu de réponse. Cette situation ne nous satisfait pas.

Chers collègues de la NUPES, vous vivez dans des grandes villes et dans des métropoles (*Protestations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*),...

**Mme Ségolène Amiot.** Ou pas !

**M. Jean-François Coulomme.** Pas du tout !

**M. Pierrick Berteloot.** Un sur cinquante !

**M. Frédéric Falcon.** ...vous êtes élus pour la plupart en Seine-Saint-Denis ou à Paris. Nous sommes élus dans des territoires très éloignés de Paris. Or la France est un pays extrêmement centralisé et il n'y a pas de politique d'aménagement du territoire depuis des décennies. Si cette loi n'est pas votée, c'est la mort annoncée de nos territoires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Rachel Keke.

**Mme Rachel Keke.** Monsieur le ministre, je pense que vous n'êtes jamais allé sur un piquet de grève. C'est pourtant là qu'il faut se rendre pour comprendre les conditions des salariés. On ne se met pas en grève juste parce qu'on en a envie. Ça ne fait plaisir à personne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Les salariés font grève parce que leurs conditions de travail sont pénibles et parce qu'ils sont mal payés. La semaine dernière, j'étais à Montpellier. Les femmes de ménage du CHU – centre hospitalier universitaire – en étaient à leur cinquante-septième de jour de grève. L'entreprise Onet ne s'est pas rapprochée d'elles pour régler le problème. Ce sont des mères de famille qui font grève, qui passent la journée dehors alors qu'il fait froid, pour changer leurs conditions de travail.

Dans ce cas, on ne peut pas demander aux salariés de déclarer la grève quarante-huit heures à l'avance à l'employeur. Lorsque les gens sont mal payés, que leurs conditions de travail ne sont pas bonnes, ils se mettent en grève automatiquement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Monsieur le ministre délégué, dites aux grands patrons, qui sont vos amis, d'améliorer les conditions des travailleurs. S'ils étaient bien payés, s'ils n'étaient pas maltraités ni méprisés, ils ne feraient pas grève. (*Mêmes mouvements.*) En revanche, si ce mépris et cette maltraitance persistent, ils continueront de faire grève – et, dans ce cas, attendez-vous à ce que des millions de personnes fassent grève. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix les amendements identiques n<sup>os</sup> 2, 7 et 10.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	105
Nombre de suffrages exprimés .....	103
Majorité absolue .....	52
Pour l'adoption .....	34
contre .....	69

(*Les amendements identiques n<sup>os</sup> 2, 7 et 10 ne sont pas adoptés.*)

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements, n<sup>os</sup> 8 et 11, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Lisa Belluco, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 8.

**Mme Lisa Belluco.** Par cet amendement, nous souhaitons simplement indiquer que seuls les contrôleurs aériens dont l'activité est essentielle pour nos concitoyens sont concernés par la présente loi. Ainsi, nous respecterons la logique qui est celle de l'article L. 114-4 du code général de la fonction publique en matière de service minimum. C'est donc quasiment un amendement rédactionnel.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bertrand Petit, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 11.

**M. Bertrand Petit.** Il vise à rappeler un principe à valeur constitutionnelle : toute atteinte au droit de grève – car il s'agit bien de cela avec cette proposition de loi – doit être exceptionnelle, limitée et proportionnée. Nous soulevons ainsi le problème de l'obligation de déclaration préalable telle qu'elle est prévue par ce texte.

Non seulement cette proposition de loi n'aura aucun effet positif sur la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social mais elle constitue en outre une atteinte au droit de grève qui n'est ni exceptionnelle, ni limitée, ni proportionnée. Elle s'appliquera en effet à tous les vols, y compris commerciaux. Or il faut absolument limiter l'obligation de déclaration aux seuls vols qui présentent un caractère essentiel et doivent être assurés en toutes circonstances.

Tel est le sens de cet amendement du groupe Socialistes et apparentés qui introduit la proportionnalité qu'exige toute atteinte au droit de grève.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Permettez-moi de relever une contradiction. Il y a quelques minutes, vous présentiez des amendements de suppression de l'article unique. Or, à présent, vous souhaitez le réécrire. D'une certaine manière, vous acceptez donc l'objet de cette proposition de loi.

**Mme Lisa Belluco.** Nous proposons un amendement de repli !

**M. Damien Adam, rapporteur.** Nous ne pouvons être favorables à ces amendements car ils viendraient restreindre le champ de la proposition de loi et rendraient impossible son application complète. Aussi émettrai-je un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Madame Belluco, vous êtes trop modeste. Il ne s'agit pas d'un amendement rédactionnel mais bien d'un amendement de fond.

L'avis est également défavorable car ces deux amendements reposent sur une double confusion. Premièrement, comme l'a noté M. le rapporteur, si vous entrez dans la logique d'une limitation de l'obligation, cela signifie que vous considérez que, dans certains cas, une déclaration préalable obligatoire est requise – dès lors, je vous remercie de saluer l'objet de cette proposition de loi.

**Mme Ségolène Amiot.** C'est ce qu'on appelle un amendement de repli !

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Le deuxième point – le plus important car il porte sur la logique même du service minimum –, c'est que vous le confondez avec l'obligation de déclaration préalable, que prévoit cette loi. Lorsqu'on décide d'instaurer un service minimum qui, par définition, n'est pas un service normal, on prend déjà en considération le caractère nécessaire, ou essentiel, des vols. C'est d'ailleurs ce que fait la direction générale de l'aviation civile concernant les obligations et astreintes. L'obligation de continuité du service ne s'applique pas à tous les vols.

Ce qui est prévu, ce n'est évidemment pas de mettre en place un service normal pendant un mouvement social car alors il s'agirait d'une atteinte au droit de grève. Les modalités d'application du service minimum évolueront au moment de la révision du décret mais sa logique restera la même. L'obligation d'information préalable n'y change rien. Par conséquent, il ne me semble pas pertinent de prévoir, comme vous l'appelez de vos vœux, une limitation de l'obligation de déclaration préalable.

Enfin, si nous commençons à nous demander quels vols sont essentiels et quels vols ne le sont pas – nous nous sommes déjà posé ces questions en d'autres occasions –, nous n'arriverons pas à trouver un dispositif opérationnel car, nous le savons, il est difficile de procéder à ce genre de distinction.

Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à vos amendements.

**M. Bruno Millienne.** Très bien !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Ségolène Amiot.

**Mme Ségolène Amiot.** J'aimerais apporter quelques éléments de contexte. Je comprends que vous souhaitiez vous en prendre au droit de grève des contrôleurs aériens car, en effet, lorsqu'un mouvement social se produit dans ce secteur, ça met le bazar partout et même, pour être claire, ça emmerde tout le monde.

**M. Philippe Ballard.** Et vous aimez bien ça !

**Mme Ségolène Amiot.** D'ailleurs, les contrôleurs aériens en sont parfaitement conscients. S'il s'agit d'un des derniers services publics qui a gardé toute sa noblesse et si leurs revendications sont finalement peu nombreuses aujourd'hui, c'est bien parce que, chaque fois qu'ils se sont mis en grève, ils ont obtenu gain de cause.

Instaurer un service minimum, c'est déjà s'attaquer au droit de grève. Dans le privé, par exemple, il est interdit de remplacer un salarié gréviste. On le fait dans le service public pour des questions de sécurité. Or les contrôleurs aériens sont chargés d'une mission de sécurité. Si nombre d'entre eux se sont mis en grève au cours des trente dernières années, c'est justement parce qu'ils souhaitaient continuer à exercer leur métier en toute sécurité. C'est cet engagement

qui donne à ce métier, que je connais fort bien, ses lettres de noblesse. C'est aussi pour cette raison que nos contrôleurs aériens représentent un exemple hors de nos frontières.

Lorsqu'on détricote le service public, par exemple dans le secteur ferroviaire, comme on a pu l'observer notamment en Grande-Bretagne, en portant atteinte aux conditions de sécurité, par exemple au niveau des postes d'aiguillage, on s'aperçoit que des accidents gravissimes se produisent.

Par conséquent, lorsque les contrôleurs aériens se mettent en grève, écoutez leurs revendications. C'est ainsi que nous pourrons avancer.

En fait, vous traitez un autre sujet. Le fond du problème, ce n'est pas que les contrôleurs se déclarent quarante-huit heures avant la grève : ce qui compte pour vous, c'est que les avions continuent à voler pour que les compagnies aériennes continuent à se faire de l'argent.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Meurin.

**M. Pierre Meurin.** Ce débat est caricatural. Je rappelle que le droit de grève a toujours été l'objet d'un encadrement, qu'il s'agisse de plages horaires ou de service minimum, voire d'interdictions – les militaires n'ont pas le droit de faire grève pour des raisons évidentes de sécurité nationale. Vous, à gauche, voulez un droit de grève qui aboutisse à l'anarchie générale et évidemment au droit à la paresse généralisée. C'est votre truc.

**Mme Rachel Keke.** Allez dire ça aux femmes de ménage !

**Mme Ségolène Amiot.** Les grévistes ne sont pas des fainéants !

**M. Pierre Meurin.** Avec la gauche, je le répète, c'est l'anarchie généralisée dans notre pays. Et votre réaction à ce texte, si modeste soit-il, est une bonne illustration de ce que vous incarnez régulièrement depuis le début de cette législature.

Certes, le droit de grève a valeur constitutionnelle, mais il n'est pas illimité, chers collègues, puisqu'il est encadré assez largement. Et puis limiter le droit de grève des contrôleurs aériens a une dimension sociale : je pense aux familles qui peuvent ainsi rejoindre leurs proches, ou encore aux travailleurs qui peuvent se rendre sur leur lieu de travail. Vous êtes en fait la gauche antisociale qui veut maintenir une insécurité permanente dans le cadre des vols aériens. Je ne comprends pas votre logique du n'importe quoi. Au nom de votre idéologie, vous êtes prêts à vous caricaturer vous-mêmes en prônant une anarchie généralisée. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RN.*)

**M. Thomas Portes.** C'est vraiment la sainte alliance entre le RN et la majorité !

(*Les amendements n<sup>os</sup> 8 et 11, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bertrand Petit, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 9.

**M. Bertrand Petit.** Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à supprimer le délai de quarante-huit heures que la proposition de loi veut imposer aux contrôleurs aériens pour se déclarer grévistes. Nous considérons que ce délai ne leur permettrait pas d'exercer leur droit de grève dans de bonnes conditions. Faire grève n'est pas une décision prise à la légère, c'est le fruit d'une réflexion. En plus, imposer un délai empêcherait les agents concernés de se joindre à la grève

en cours. Il ne s'agit véritablement à nos yeux de rien d'autre que d'un délai de forclusion du droit de grève et c'est pourquoi nous en demandons la suppression.

**M. Inaki Echaniz.** Très bon amendement !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Là, vous êtes cohérents : le vote de cet amendement rendrait inapplicable l'intégralité de la proposition de loi. Or, comme je tâche moi aussi d'être cohérent, j'émet un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je partage le souci de cohérence de M. le rapporteur. L'avis est donc défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Émilie Bonnavard.

**Mme Émilie Bonnavard.** Je salue la proposition de loi qui permet un équilibre nécessaire entre la garantie du droit de grève auquel les Français sont attachés et le respect des usagers.

En revanche, j'ai été choquée par les propos du collègue du RN qui assimile l'exercice du droit de grève à la fainéantise. J'ai l'impression que c'est une façon pour le RN de se racheter une virginité s'agissant de l'attachement à la valeur travail alors que je tiens à leur rappeler qu'ils ont voté contre les quinze heures d'activité demandées aux bénéficiaires du RSA. C'est pourtant un principe fondamental que cette incitation au travail, et qui de surcroît n'a rien à voir avec le droit de grève. Ne nous faites donc pas croire, chers collègues, que vous êtes le parti du travail, celui des travailleurs et du mérite : c'est faux. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe RN.*) Je trouve que vous êtes mal placés pour dire que le droit de grève est un droit à la fainéantise. (*M. Ian Boucard applaudit.*)

**Mme la présidente.** Après un orateur contre, je donne la parole à un orateur pour : M. Damien Maudet.

**M. Damien Maudet.** J'espère vraiment que les Français vont prendre connaissance de ce débat et bien voir ce qui se dit du côté du groupe Rassemblement national. Pendant toute la discussion sur la réforme des retraites, il n'a rien proposé. Ses élus n'ont jamais été dans la rue pour défendre les salariés ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Thomas Ménagé.** C'est ici qu'on les défend, ce qui n'est pas votre cas !

**M. Damien Maudet.** Aujourd'hui, il s'agit d'un texte qui va restreindre le droit de grève. Certes, la grève, c'est pénible, et quand les salariés arrêtent de travailler alors que leur activité importe à la société, cela pose évidemment des problèmes. (*Mêmes mouvements.*)

**Mme Rachel Keke.** Exactement !

**M. Damien Maudet.** Mais est-ce que vous vous rendez compte de ce que vous avez dit, monsieur Meurin ? Vous avez déclaré que le droit de grève était assimilable au droit à la paresse !

**Mme la présidente.** Je vous prie d'en revenir à l'amendement, ce qui permettra de poursuivre nos débats dans une ambiance beaucoup plus sereine.

**M. Damien Maudet.** Je compte sur vous, monsieur Meurin, pour le répéter à tous les salariés qui sont pourtant essentiels. Alors oui, la grève, ça coûte, et quand ils la font, c'est qu'ils n'ont pas le choix. Il faut régler les causes de la grève, et donc revaloriser les salaires, au lieu de supprimer le droit de grève. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** Sur l'amendement n° 5, je suis saisie par le groupe La France insoumise-Nouvelle Union populaire, écologique et sociale d'une demande de scrutin public, ainsi que sur le vote de l'article unique par le même groupe et par le groupe Renaissance.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

### Rappel au règlement

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Meurin, pour un rappel au règlement.

**M. Pierre Meurin.** Mon intervention se fonde sur l'article 70, alinéa 3, pour mise en cause personnelle. J'ai en effet été, en tant qu'orateur du groupe Rassemblement national, interpellé par les députés du groupe Les Républicains – qui sont peu nombreux, comme d'habitude, dans l'hémicycle – et par la gauche. À aucun moment je n'ai remis en cause le droit de grève. (*Protestations sur de nombreux bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme Ségolène Amiot.** Si !

**M. Pierre Meurin.** Le but de ce texte que nous soutenons est d'harmoniser ce droit et donc de mettre fin au régime dérogatoire des contrôleurs aériens. (*Mêmes mouvements.*)

**Mme Ségolène Amiot.** Ce n'est pas un rappel au règlement !

**M. Pierre Meurin.** Je suis aussi mis en cause...

**Mme la présidente.** Je vous remercie, cher collègue.

### Article unique (suite)

**Mme la présidente.** Je vais donc mettre aux voix l'amendement n° 9.

(*L'amendement n° 9 n'est pas adopté.*)

**Mme Sophia Chikirou.** La droite et l'extrême droite, main dans la main, comme d'habitude !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Lisa Belluco, pour soutenir l'amendement n° 5.

**Mme Lisa Belluco.** Monsieur le ministre délégué, monsieur le rapporteur, j'ai l'impression que vous découvrez les astuces légistiques qui consistent à ne pas se contenter d'être pour ou contre un texte, mais à pouvoir l'amender et parfois même à proposer des amendements de repli comme c'est le cas ici. Le présent amendement est en effet presque rédactionnel.

Il est clair que l'intention du législateur est de veiller à ce que les données issues des déclarations individuelles des agents soient traitées de manière anonyme. Mais le terme « anonymisées » ne porte dans la rédaction actuelle que sur l'un des usages de ces données, à savoir l'information des syndicats. Il est donc proposé de déplacer l'adjectif pour qu'il porte sur l'ensemble des utilisations de ces données.

Et puis je voudrais rappeler, puisqu'un collègue du groupe RN semble manipuler des concepts dont il ne maîtrise pas tout à fait la définition, que « l'anarchie, c'est l'ordre sans le pouvoir »... Mais c'est bien l'ordre tout de même. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Écolo-NUPES et LFI-NUPES.*)

**M. Vincent Descoeur.** Je ne sais pas dans quel dictionnaire elle a trouvé cette définition !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Cet amendement est présenté comme rédactionnel dans son exposé sommaire mais, en fait, il ne l'est pas vraiment puisque pour pouvoir organiser l'activité durant la grève, l'administration a besoin de connaître l'identité des contrôleurs aériens grévistes. En revanche, les déclarations individuelles des agents seront bien anonymisées pour l'information des organisations syndicales. La direction générale de l'aviation civile sera donc au courant de l'identité des grévistes, mais personne d'autre. Et je rappelle que les informations issues des déclarations individuelles seront couvertes par le secret professionnel, comme il est bien précisé à l'alinéa 6. L'avis est donc défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Même avis parce que ce n'est pas un amendement uniquement rédactionnel. Le texte de la proposition de loi tel qu'il vous est proposé, mesdames, messieurs les députés, reprend les règles du droit commun. Une anonymisation totale des informations issues des déclarations préalables empêcherait l'administration d'organiser le service minimum. J'ai entendu évoquer la notion de grands patrons mais, en l'occurrence, il s'agit d'un service public et le grand patron, c'est ici à la fois le directeur général de l'aviation civile et le ministre délégué chargé des transports. Ce n'est pas à une société privée d'organiser le service minimum, jusqu'à preuve du contraire.

**M. Damien Adam, rapporteur.** Très bien !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Aurélien Saintoul.

**M. Aurélien Saintoul.** On entend dire que la grève, c'est la paresse.

**M. Emeric Salmon.** Ce n'est pas ce qui a été dit.

**M. Aurélien Saintoul.** Mais on voit bien qu'à l'extrême droite, on n'a jamais fait grève et qu'on ignore les difficultés auxquelles les travailleurs se heurtent quand ils exercent ce droit. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES et Écolo-NUPES.*) La grève, c'est pénible, c'est du stress, du salaire en moins... C'est tout sauf de la paresse. (*Mêmes mouvements.*) Les femmes de ménage de Montpellier en grève depuis cinquante-sept jours font preuve d'un courage que vous ne montrerez jamais ! Et nous les soutenons entièrement. (*Mêmes mouvements.*)

**M. Jocelyn Dessigny.** Même vos collaborateurs ont fait grève !

**M. Aurélien Saintoul.** En outre, l'exercice du droit de grève, ce peut être aussi une preuve de solidarité parce qu'on ne fait pas toujours grève uniquement pour soi-même. Ainsi, la semaine dernière, des salariés de Just Eat ont fait grève pour soutenir leurs camarades suspendus. Ils ne l'ont pas fait pour eux, mais pour le collectif de travail auxquels ils appartiennent. Et je rappelle que pendant les débats sur la réforme des retraites, tous ceux et toutes celles qui ont fait grève entendaient aussi se manifester au nom de celles et ceux qui n'en avaient pas la possibilité, faute de pouvoir renoncer même à un seul jour de salaire. Croyez bien que celles et ceux qui font grève dans ce pays ne le font pas par plaisir ou pour se dorer la pilule, et encore moins pour emmerder les autres, mais pour rendre service parce que la classe ouvrière est une classe d'intérêt général. Elle défend en effet l'intérêt général, et infiniment mieux que vous, sur les bancs de l'extrême droite, vous qui ne cherchez qu'à diviser les travailleurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Philippe Ballard.

**M. Philippe Ballard.** Le problème, c'est que vous voulez dévoyer le droit de grève pour un secteur bien précis, celui des contrôleurs aériens. Je suis d'autant plus à l'aise pour en parler que, pendant vingt ans, j'ai été secrétaire d'un comité d'entreprise – devenu aujourd'hui un comité social et économique – et, quitte à vous étonner, chers collègues de gauche, j'ai organisé à ce titre des grèves et même des manifestations. Il est vrai que quand on fait grève, ce n'est pas par plaisir, mais parce qu'on a de justes revendications à faire valoir. Et c'était le cas à chaque fois que j'ai organisé des mouvements de grève. J'ajoute que sur la réforme des retraites, vous auriez pu voter la motion référendaire, ce qui aurait permis d'organiser un référendum sur le sujet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*) Quant aux classes sociales, un sondage paru hier montre que nous sommes en tête chez les ouvriers, chez les employés, chez les 18-35 ans, etc. (*Protestations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Un dernier mot sur la loi pour le plein emploi que nous n'avons pas votée, à propos des quinze heures qui seront dues par les allocataires du RSA : hier, j'ai rencontré des salariés de Pôle emploi, qui m'ont dit qu'ils n'avaient pas le mode d'emploi, qu'ils ne savaient pas du tout comment faire... C'est ubuesque ! Cela va peut-être s'améliorer, on verra bien. Mais en tout cas, nous, nous défendons ardemment la valeur travail ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	117
Nombre de suffrages exprimés .....	117
Majorité absolue .....	59
Pour l'adoption .....	40
contre .....	77

(*L'amendement n° 5 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article unique.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	117
Nombre de suffrages exprimés .....	116
Majorité absolue .....	59
Pour l'adoption .....	74
contre .....	41

*(L'article unique est adopté.)*

### Après l'article unique

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nicolas Ray, pour soutenir l'amendement n° 1 portant article additionnel après l'article unique.

**M. Nicolas Ray.** Cet amendement a trait aux préavis de grève illimités, qui nuisent à la prévisibilité du service. C'est d'ailleurs sur la base d'un préavis illimité qu'en février dernier, une grève surprise des contrôleurs de l'aéroport d'Orly a eu lieu, alors que ni la DGAC ni le ministère délégué chargé des transports n'avaient reçu d'information sur un quelconque mouvement de grève.

Certes, l'article unique de cette proposition de loi réglera en grande partie ce problème. Néanmoins, l'usage des préavis illimités continue de poser question. Un préavis doit avoir un objet et un motif, mais aussi une durée. Un préavis de grève permanent nuit à l'impact et à la crédibilité du droit de grève et des grévistes. C'est la raison pour laquelle cet amendement vise à rendre caducs les préavis de grève qui n'ont pas donné lieu à une cessation concertée du travail par au moins deux agents pendant vingt-quatre heures. (*« Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Nous avons déjà eu l'occasion de discuter d'un amendement similaire en commission, même si vous l'avez modifié en vue de la séance, sans doute pour tenir compte des remarques que j'avais formulées. Je comprends votre objectif consistant à éviter les préavis illimités de grève dans la fonction publique qui perturbent l'organisation des transports. Néanmoins, votre amendement a des conséquences importantes qui vont au-delà de l'objet de la proposition de loi. Il remet notamment en cause la jurisprudence de la chambre sociale de la Cour de cassation selon laquelle l'employeur, pendant la durée du préavis, ne peut pas déduire de l'absence de salariés grévistes que la grève est terminée.

Dans la mesure où votre amendement risque de fragiliser l'équilibre du texte, j'émet un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je partage la préoccupation du rapporteur puisque l'on toucherait à un élément essentiel de l'exercice du droit de grève, même si, en pratique, on peut considérer qu'il existe certaines dérives. Depuis le début de cette discussion, je m'efforce, au nom du Gouvernement, de défendre la cohérence et l'équité entre les différentes professions, notamment celles du secteur des transports. Je pense que ce débat, s'il devait avoir lieu, devrait s'étendre à d'autres professions, pour des raisons évidentes d'équité. Nous ne pouvons pas concevoir un régime spécifique pour la navigation aérienne; nous essayons même, dans un souci d'efficacité et, j'y insiste,

d'équité, de corriger un certain nombre de spécificités, dès lors qu'elles ne sont pas justifiées. Je ne voudrais donc pas que l'on recrée, en sens inverse, une forme d'iniquité.

Pour l'ensemble de ces raisons, je vous demande de retirer votre amendement; à défaut, j'émettraï un avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Meurin.

**M. Pierre Meurin.** C'est étrange car, tout à l'heure, une collègue du groupe Les Républicains a prétendu que nous mettions en cause le droit de grève.

**Mme Émilie Bonivard.** Bah oui !

**M. Pierre Meurin.** Mais en l'occurrence, cet amendement s'avère mieux-disant en matière de limitation du droit de grève.

**M. Jean-François Coulomme.** Oh là là !

**M. Pierre Meurin.** Pour notre part, nous n'allons pas le voter car, au Rassemblement national, nous sommes très attachés au droit de grève. (*Rires sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) J'en profite pour préciser que nous sommes favorables à ce texte,...

**Mme Ségolène Amiot.** Ça ne fait pas de doute, visible-ment !

**M. Jean-François Coulomme.** Quelles circonvolutions !

**M. Pierre Meurin.** ...pour une raison très simple, qui fait appel au bon sens : nous souhaitons une harmonisation entre le régime de grève des contrôleurs aériens et les autres. Aussi, ne nous faites pas de procès d'intention. (*M. Jean-François Coulomme s'exclame.*)

J'ajoute que, tout à l'heure, je n'ai pas assimilé la grève à la paresse. En revanche, j'assume d'assimiler l'ensemble des bancs de la gauche à la paresse et à l'anarchie – je vous le concède bien volontiers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

**Mme Alma Dufour.** Et ça, ce n'est pas une mise en cause personnelle ?

**Mme la présidente.** Monsieur Ray, l'amendement n° 1 est-il retiré ?

**M. Nicolas Ray.** Je le maintiens, madame la présidente.

*(L'amendement n° 1 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bertrand Petit, pour soutenir l'amendement n° 12.

**M. Bertrand Petit.** Comme vous le savez, la loi fixe le taux de service minimum à 50 %. Or, dans les faits, le taux de réquisition des contrôleurs atteint déjà régulièrement 80 %. L'ensemble des organisations syndicales s'accordent sur la nécessité de revoir la définition du service minimum retenue par le décret de 1985, qui paraît complètement obsolète aujourd'hui – je pense qu'il faut entendre les syndicats.

Par ailleurs, pour faire les choses dans de bonnes conditions, il conviendrait que le Parlement puisse être éclairé sur ces différents enjeux, ce qui n'est toujours pas le cas puisque ce texte n'est assorti d'aucune étude d'impact. À mon sens,

un état des lieux du dispositif actuel devrait être réalisé. Tel est l'objet de cet amendement, par lequel nous formulons une demande de rapport.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Vous demandez donc un rapport sur le service minimum, mais je pense que l'heure n'est plus au constat, d'autant que celui-ci a déjà été fait, notamment au premier semestre 2023. Il est clair que le service minimum ne fonctionne pas correctement, à tel point que le syndicat majoritaire a demandé que le décret de 1985 soit révisé. Nous devons agir : aussi, ne perdons pas de temps avec ce rapport, dont le Parlement ferait je ne sais quoi. Ce qu'il faut, c'est modifier ce décret. Sur ce point, le ministre délégué a été très clair. Je peux une nouvelle fois vous livrer quelques éléments, si cela s'avérait nécessaire, mais je ne pense pas que ce soit le cas. En conséquence, j'émets un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Clément Beaune, ministre délégué.** Je l'ai dit au Sénat et l'ai répété plusieurs fois devant votre assemblée cet après-midi : je vous confirme, comme le rapporteur semble m'y inviter, la nécessité et l'engagement que j'ai pris de revoir le décret en Conseil d'État de 1985, pour tenir compte de ce nouveau cadre législatif – si tant est que vous votiez le présent texte. Cela permettra d'adapter le service minimum en conséquence.

Je vous confirme également mon engagement sur la méthode : cette adaptation doit être précédée d'un dialogue social avec les organisations syndicales concernées. Les réflexions ont évidemment commencé mais il faudra tout de même organiser une phase de dialogue social préalable. Cette adaptation, précédée d'un dialogue social, semble bien plus nécessaire qu'une évaluation ou un simple constat qui a déjà été fait.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Frédéric Falcon.

**M. Frédéric Falcon.** Nous faisons face à une NUPES qui n'a absolument pas conscience de la nécessité d'organiser un service aérien minimum pour des territoires qui sont complètement excentrés, que ce soit en métropole ou en outre-mer. Je reprends l'exemple de mon territoire : dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales, nous sommes ravitaillés par les corbeaux, comme le dit l'expression, puisque seuls deux avions décollent chaque jour pour desservir Perpignan.

**Mme Ségolène Amiot.** Il vaudrait mieux développer le train !

**M. Frédéric Falcon.** Je ne suis pas élu de l'Île-de-France, madame ! (*Mmes Ségolène Amiot et Sophia Chikirou s'exclament.*)

**Mme la présidente.** S'il vous plaît, seul M. Falcon à la parole !

**M. Frédéric Falcon.** Cette réalité est un vrai frein au développement économique de notre territoire, d'autant que la ligne Carcassonne-Orly n'ouvre toujours pas.

**Mme Ségolène Amiot.** Vous ne croyez pas qu'il faudrait plutôt augmenter le nombre de trains ?

**M. Frédéric Falcon.** En plus, le ministre délégué Beaune refuse de nous recevoir, nous, les sept parlementaires de ces deux départements, alors que nous lui avons écrit. Il faut

absolument désenclaver nos territoires, rouvrir ces petites lignes et combattre absolument les fermetures de lignes qu'on nous impose.

On fait à la fois face à une opposition de principe de la part de la NUPES et à une majorité qui n'a absolument aucune vision de l'aménagement du territoire : ce sont les Français des territoires périphériques qui en subissent les conséquences ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN. – Mmes Ségolène Amiot et Alma Dufour s'exclament.*)

(*L'amendement n° 12 n'est pas adopté.*)

## Titre

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Lisa Belluco, pour soutenir l'amendement n° 6.

**Mme Lisa Belluco.** C'est encore un amendement rédactionnel (*M. le rapporteur sourit*), qui vise, cette fois-ci, à modifier le titre du texte.

**Mme Sophia Chikirou.** On dirait en effet que le titre est rédigé en novlangue !

**Mme Lisa Belluco.** Je propose que nous l'intitulions « proposition de loi visant à restreindre le droit de grève plutôt que réduire le trafic aérien », ce qui me semble plus adapté à l'objectif poursuivi. (*M. Pierre Meurin s'exclame.*) Certes, nous parlons de trafic aérien et d'avions, mais nous aurions préféré que ce soit pour en réduire les impacts sur le climat.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Damien Adam, rapporteur.** Cette fois-ci, nous avons affaire à un véritable amendement rédactionnel, dès lors que vous proposez de modifier le titre de la proposition de loi. De toute évidence, je ne peux pas être d'accord avec vous puisque vous souhaitez mettre en avant le fait que cette loi vise à restreindre le droit de grève. Je m'évertue pourtant à vous expliquer depuis tout à l'heure que le texte vise, bien au contraire, à préserver le droit de grève, en évitant les restrictions systématiques du nombre de contrôleurs aériens dès qu'un préavis de grève est déposé et en mettant en place un service minimum.

Avec cette proposition de loi, nous ouvrons une autre voie, celle dans laquelle le droit de grève doit être proportionnel au nombre de grévistes. Je ne peux donc pas être favorable à cet amendement.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Sébastien Peytavie.** Sagesse, peut-être ?

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. Je suis également défavorable à cet amendement, pour les mêmes raisons. Au-delà de votre clin d'œil rédactionnel ou légistique, je tiens à vous dire, en cette fin de discussion, que je n'oppose pas les contrôleurs aériens aux usagers du service aérien. Ce texte ne remet en aucun cas en cause un principe constitutionnel, dont le juge garantit heureusement le respect; il précise seulement les modalités d'exercice du droit de grève et organise un service minimum qui sera adapté en conséquence.

Notez que ce texte a été demandé par une large partie de la profession. Je veux bien que certains d'entre vous parlent au nom des contrôleurs. C'est ainsi que j'ai entendu des députés du groupe La France insoumise me lancer: « Allez discuter avec eux sur les piquets de grève! » Je vous invite à en faire autant (*Exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES*): venez donc à mes côtés lorsque, chaque mois, je rends visite aux centres de contrôle aérien. Vous constaterez les investissements massifs que nous avons réalisés et les recrutements qui ont été relancés; vous observerez aussi que la protection du droit de grève est assurée et qu'un service minimum nécessaire doit être appliqué. Bref, vous vous rendrez compte de la nécessité de voter cette réforme.

**Mme Alma Dufour**. Aucun salarié n'ose parler quand vous êtes là!

**Mme la présidente**. La parole est à M. Thomas Portes.

**M. Thomas Portes**. Évidemment, nous voterons cet amendement de notre collègue du groupe Écologiste. Monsieur le ministre délégué, vous ne duperez personne, ici, sur vos intentions. Tout à l'heure, je vous ai interpellé sur les propos exacts que vous avez tenus le 3 février 2023 sur BFM TV: vous disiez chercher des volontaires pour remplacer les salariés grévistes, à l'occasion de votre réforme du service minimum. Votre objectif, c'est de casser les grèves dans ce pays: le texte qui nous est soumis aujourd'hui en est l'illustration. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES*.)

Au sein du groupe La France insoumise, il n'y a pas ceux qui représentent l'Île-de-France et les autres; il y a un groupe politique qui défend les salariés qui se mobilisent pour sauvegarder leurs conditions de travail. (*Nouveaux applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES. – Exclamations sur les bancs du groupe RN.*) Toutes celles et ceux qui écoutent nos débats seront ravis d'apprendre que l'extrême droite pense que c'est un droit à la paresse quand on perd des jours de salaire et qu'on se mobilise pour défendre ses conditions de travail! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES*.)

**M. Damien Maudet**. Bravo!

**M. Jocelyn Dessigny**. Ils seront surtout convaincus de ne plus vous écouter!

**M. Thomas Portes**. Ce texte est aussi un moment de vérité: c'est un texte de classe qui, tout à l'heure, fera l'objet d'un vote de classe; ceux qui le voteront seront du côté du patronat pour détruire le droit de grève et s'attaquer aux salariés. (*Mêmes mouvements*.)

**M. Jean-François Coulomme**. Exactement!

**Mme la présidente**. La parole est à M. Pierre Meurin.

**M. Pierre Meurin**. Ce débat est absolument caricatural et c'est assez terrible pour notre assemblée. À gauche, la logique est simple: il faut supprimer l'aviation parce qu'elle pollue – en gros, il ne faut plus d'avions...

**M. Jérôme Legavre**. Et ça, ce n'est pas caricatural, peut-être?

**M. Pierre Meurin**. Je vous proposerai de faire un petit retour en arrière, chers collègues de gauche. Au XIX<sup>e</sup> siècle, nous avons construit des centrales à charbon. Cela a probablement provoqué des cancers mais, au moins, on a arrêté de mourir de froid dans ce pays. Comprenez qu'il n'y a pas de risque zéro aux activités humaines! Doit-on céder la place à votre logique décroissante, c'est-à-dire revenir à l'homme sauvage de Rousseau? Pour vous, oui; pour les Français, non; pour nous, certainement pas! Votre logique décroissante vous conduit à renoncer au progrès et à l'ingéniosité humaine, dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique.

**M. Sébastien Peytavie**. Qu'on lui rende son rapport du Giec!

**Mme Lisa Belluco**. Ce n'est pas très clair, monsieur Meurin...

**M. Pierre Meurin**. Ce qui est bien, avec vous, c'est que dès qu'un problème se pose, il faut tout arrêter. Mais regardez vos vêtements ou vos modes de transport (*Rires sur quelques bancs du groupe LFI-NUPES*), regardez tout ce que vous utilisez dans votre vie quotidienne: votre impact carbone est majeur. Arrêtez donc tout de suite vos déplacements. D'ailleurs, arrêtez de venir à l'Assemblée nationale: ça nous fera des vacances! (*Exclamations continues sur les bancs du groupe LFI-NUPES*.)

**M. Léo Walter**. Ces propos n'ont aucun sens, il faut arrêter, là!

**M. Pierre Meurin**. Aujourd'hui, 51 % de nos émissions de gaz à effet de serre proviennent de nos importations. Et dans votre logique, chers collègues de gauche mondialistes, vous ne vous attaquez jamais à ce problème...

**M. Thomas Portes**. Mais de quoi vous parlez?

**M. Pierre Meurin**. ...parce que vous n'avez aucune stratégie.

C'est bien beau de vous lancer dans vos incantations et de répéter que la Macronie et l'extrême droite avancent main dans la main. En attendant, votre logique consiste à tout arrêter et à faire cesser le progrès humain; avec vous, la civilisation n'avance plus.

Qu'attendez-vous pour vider les bancs sur lesquels vous siégez? (*Mêmes mouvements*.)

**Mme la présidente**. Merci de conclure, cher collègue!

**M. Pierre Meurin**. Les Français se rendraient probablement vite compte que vous n'incarnez pas du tout le progrès – au bout du compte, vous devriez disparaître politiquement!

(*L'amendement n° 6 n'est pas adopté*.)

**Mme la présidente**. Je vous informe que sur l'ensemble de la proposition de loi, je suis saisie par le groupe Renaissance d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

## EXPLICATIONS DE VOTE

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Clémence Guetté.

**Mme Clémence Guetté (LFI-NUPES).** Nous avons enfin débattu, dans l'hémicycle, du secteur de l'aérien...

**M. Damien Adam, rapporteur.** On l'avait déjà fait lors d'une niche Écologiste-NUPES!

**Mme Clémence Guetté.** Mais après le débat en commission puis en séance, sans surprise, nous constatons que pas un mot n'aura été dit de l'essentiel, c'est-à-dire des mesures à prendre pour engager sa transition écologique et atteindre nos objectifs environnementaux ou pour améliorer la qualité de vie des Français en les protégeant des nuisances générées par le trafic aérien, en particulier dans les quartiers populaires – c'est le cas de ma circonscription.

En revanche, on y trouve un article unique – inique, devrais-je dire – pour attaquer le droit de grève. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Que les choses soient claires : votre proposition de loi représente une nouvelle punition après la réforme des retraites. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe LFI-NUPES.*)

C'est vrai, votre réforme a provoqué des grèves en ce début d'année, et pour cause : vous aviez puni les Français de deux ans de travail supplémentaires. Et vous persistez à mener une politique répressive en empêchant les contrôleurs aériens de défendre leurs conditions de travail. Eux non plus, en effet, ne voulaient pas de votre réforme.

Le cœur de ce texte est de rendre plus difficile les grèves des contrôleurs aériens.

**M. Bruno Millienne.** Oh là là !

**Mme Clémence Guetté.** En effet, les contrôleurs aériens ne sont pas soumis à la déclaration individuelle de grève instaurée par la loi du 19 mars 2012, la loi Diard. Cependant, cette exemption n'était pas un oubli, encore moins un cadeau : elle répondait au souci de tenir compte d'un encadrement déjà très strict du droit de grève des contrôleurs aériens, en vigueur depuis très longtemps. Ce droit constitutionnel est en effet entravé par l'existence d'un service minimum qui leur est imposé en toutes circonstances.

**M. Bruno Millienne.** Mais c'est normal !

**Mme Clémence Guetté.** Voilà une réforme qui pourrait s'envisager. Les syndicats le disent, le service minimum est mal pensé. Pourquoi ne pas en débattre ? Vous préférez imposer des règles disproportionnées comme si le pouvoir de les réquisitionner, qui vous était déjà donné par l'obligation de service minimum, ne vous suffisait pas. Vous voulez savoir qui compte faire grève, avant de les réquisitionner !

**M. Bruno Millienne.** Mais c'est normal ! Incroyable !

**Mme Clémence Guetté.** Les lois qui régissent le droit de grève doivent être adéquates et strictement nécessaires. Le seul objectif que vous poursuivez tient à votre obsession néolibérale : réduire le coût des grèves pour les compagnies. Le marché, toujours le marché, plutôt que le respect de la Constitution ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

Le débat aura cependant permis de constater, une fois de plus, que le Rassemblement national n'est jamais du côté des travailleurs. (*Mêmes mouvements.*)

Nous l'avions déjà remarqué en commission lorsqu'ils ont déposé un absurde amendement, qu'ils n'ont d'ailleurs pas osé présenter à nouveau en séance publique, visant à retirer des journées de salaire à ceux qui auraient oublié de remplir l'un des formulaires que ce texte prévoit.

Vous avez laissé, monsieur le ministre délégué, messieurs et mesdames les macronistes, les députés du groupe Rassemblement national défendre votre texte. Ils le font même mieux que vous ! Je vous le dis sans détour : nous opposons fermement à cette proposition de loi, dont nous demandons le retrait. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*) Nous serons toujours du côté de celles et ceux qui défendent le droit de grève pour demander, à raison, de travailler dans des conditions dignes.

Si l'on voulait planifier au mieux la navigation aérienne, on ne se contenterait pas d'une proposition de loi à courte vue. La situation actuelle est la conséquence de vos politiques de libéralisation du trafic aérien, à la demande de la Commission européenne...

**Mme Liliana Tanguy.** Quel est le rapport ?

**Mme Clémence Guetté.** ...qui gavent de subventions les compagnies low cost, qui paient leurs salariés au lance-pierre et leurs impôts à l'étranger, qui laissent la Bourse et les fonds vautours états-unien sacrifier les salariés d'Air France basés à l'aéroport d'Orly, forcés de choisir entre un emploi et leur vie.

**M. Bruno Millienne.** Cela n'a rien à voir !

**Mme Clémence Guetté.** L'avenir du secteur aérien doit se faire avec ses salariés du public et du privé, les riverains qui subissent les nuisances, les collectifs, les militants, les chercheurs, qui ont conscience de l'urgence écologique. La philosophie de votre texte, que nous allons rejeter, tient en quelques mots : envolée du marché et droits du travailleur cloués au sol. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LFI-NUPES, GDR-NUPES et Écolo-NUPES.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Nicolas Ray.

**M. Nicolas Ray (LR).** Le groupe Les Républicains votera ce texte équilibré, de bon sens, qui a fait l'objet d'une concertation et qui est soutenu par le syndicat majoritaire des contrôleurs aériens. Il n'empêchera pas les agents d'exercer leur droit de grève puisqu'il prévoit une simple déclaration préalable...

**M. Jean-Yves Bony.** C'est le minimum syndical !

**M. Vincent Descoeur.** Bien sûr !

**M. Nicolas Ray.** ...afin d'harmoniser les dispositions du transport aérien et celles du transport terrestre mais aussi d'éviter des perturbations souvent disproportionnées par rapport à l'ampleur d'un mouvement. Les Français sont très attachés au droit de grève mais ils le sont tout autant au service minimum, à la libre circulation des personnes, à la continuité des services et aux droits des usagers.

**M. Ian Boucard.** Très bien !

**M. Nicolas Ray.** Ce texte permettra de concilier ces exigences et, à quelques mois des Jeux olympiques, de préserver l'image et l'attractivité de notre pays dans le monde. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Philippe Gosselin.** Clair et concis !

**Mme Marie-Christine Dalloz.** Et pertinent !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne.

**M. Bruno Millienne (Dem).** Le groupe Démocrate votera, lui aussi, en faveur du texte. Les débats ont été caricaturaux des deux côtés. Ce texte ne tend pas du tout à supprimer le droit de grève. Et la mesure qu'il prévoit n'est même pas imposée aux syndicats puisque le syndicat majoritaire des contrôleurs aériens y est favorable.

Nous devrions d'ailleurs saluer sa clairvoyance puisqu'il a pris conscience des conséquences de la législation actuelle pour le transport aérien. Le fait de ne pas être obligé de se déclarer gréviste suffisamment tôt empêche en effet d'organiser un service minimum pour ceux qui prennent l'avion.

Je sais bien que vous détestez l'avion mais ce n'est pas une raison pour ignorer les préoccupations de ceux qui veulent circuler.

De surcroît, sans vouloir les stigmatiser, les contrôleurs aériens ne font pas partie des catégories socioprofessionnelles les plus défavorisées de France.

**M. Jérôme Legavre.** Et alors ? Qu'est-ce que ça change ?

**M. Bruno Millienne.** Enfin, chers amis de La France insoumise, nos concitoyens ont bien compris votre stratégie, depuis six ans que vous la pratiquez : tout conflictualiser et tout bordéliser, ne voter aucun texte...

**M. Jérôme Legavre.** C'est que nous y sommes opposés, c'est tout !

**M. Bruno Millienne.** ...quand bien même il prévoirait des avancées sociales. Vous êtes dans le déni permanent. Continuez ainsi et vous finirez par disparaître comme les adeptes du Temple du soleil ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe RE – Vives exclamations sur les bancs du groupe LFI-NUPES.*)

**M. Ian Boucard.** Le MODEM, c'est de mieux en mieux !

**M. Jean-François Coulomme.** C'est un fantôme, monsieur Millienne ?

**M. Manuel Bompard.** Ou bien est-ce un appel au meurtre ?

**Mme Sophia Chikirou.** C'est un appel au meurtre !

**Mme Émilie Bonnavard.** Pour ce qui est de l'ambiguïté des paroles, vous n'avez rien à dire ! Chikirou, l'ambiguïté, ça va bien, chez vous ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bertrand Petit.

**M. Bertrand Petit (SOC).** Le groupe Socialistes et apparentés votera contre la proposition de loi car, nous venons de le démontrer, il représente une attaque frontale contre le droit de grève, malgré tout ce qui aura pu être dit pour nous prouver le contraire – ce qui est bien normal, dans une démocratie, chacun s'exprime et nous avons le droit de ne pas être d'accord les uns avec les autres.

Vous mettez la charrue avant les bœufs. Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que l'organisation du service minimum doit être revue. Des organisations syndicales jusqu'à vos bancs, tout le monde s'accorde pour reconnaître le caractère obsolète du décret du 17 décembre 1985. Modifiez-le ! Il sera toujours temps, ensuite, de revenir à votre proposition d'une déclaration préalable, mais pour l'heure, retirez votre texte très brutal pour les contrôleurs aériens en ce qu'il attaque leur droit de grève. Je vous le dis d'autant plus que le dispositif de la déclaration préalable s'est révélé inefficace dans le secteur du transport ferroviaire et n'a pas empêché que les journées de mobilisation des travailleurs se traduisent par des difficultés pour les usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Frédéric Falcon.

**M. Jean-François Coulomme.** Mais, c'est un nom d'avion, ça !

**M. Frédéric Falcon (RN).** Le groupe Rassemblement national votera le texte. Chers collègues de la NUPES, vous ne mesurez pas la nécessité de garantir la continuité du service aérien pour les territoires les plus éloignés, en particulier le mien. Je ne veux pas vous attaquer mais reconnaissez qu'en tant qu'élus de grandes métropoles, vous bénéficiez de moyens de transport alternatifs à l'avion, par exemple le train.

**M. Léo Walter.** J'habite à Niozelles : 283 habitants !

**M. Frédéric Falcon.** Reste que notre vote n'est pas un blanc-seing pour le Gouvernement car de nombreux problèmes demeurent dans l'aménagement du territoire. Des lignes sont fermées, d'autres n'obtiennent pas l'autorisation d'ouvrir alors qu'elles permettraient de relier de petites villes, comme Carcassonne, à Paris. Ces remarques peuvent vous faire rire mais ces lignes sont vitales pour le développement économique de nos régions dans un pays aussi centralisé que la France.

Nous voterons le texte mais nous lançons un avertissement au Gouvernement pour qu'il cesse de fermer des lignes et qu'au contraire, il en ouvre de nouvelles. Le souci de la rentabilité ne doit pas être le seul à guider vos choix politiques. Les compagnies alternatives à Air France ne sont souvent là que pour remplir les avions et accroître leur chiffre d'affaires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*)

#### VOTE SUR L'ENSEMBLE

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	115
Nombre de suffrages exprimés .....	115
Majorité absolue .....	58
Pour l'adoption .....	85
contre .....	30

(*La proposition de loi est adoptée.*) (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe RE.*)

**M. Jean-François Coulomme.** Ils n'aiment pas les salariés !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Damien Adam, rapporteur.

**M. Damien Adam, rapporteur.** Je me félicite que l'Assemblée ait voté cette proposition de loi. Nous pouvons être fiers de disposer, en France, d'un service public du contrôle aérien, qui fait preuve d'efficacité et de professionnalisme. C'est important de le rappeler à l'heure où d'autres pays ont fait d'autres choix. Ceux qui ont voté la proposition de loi peuvent être fiers car, grâce à ce texte, il ne sera plus possible, comme ce fut le cas cette année, de nous retrouver face à 500 000 voyageurs bloqués parce que leur avion n'a pas pu décoller et qu'ils n'ont pas été prévenus.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué.

**M. Clément Beaune**, *ministre délégué*. Je salue ce vote à mon tour et je remercie le rapporteur pour le travail qu'il a mené, après celui engagé par les sénateurs, en particulier le rapporteur Vincent Capo-Canellas. Les contrôleurs aériens ont été au centre de nombreux débats. Ils ne sont certainement pas des paresseux comme certains ont pu le laisser entendre et ils n'ont pas non plus attendu le soudain intérêt opportuniste des députés de La France insoumise pour défendre leurs intérêts. Leurs syndicats savent le faire et le syndicat majoritaire soutient d'ailleurs cette proposition de loi.

Nous sommes tous attachés au droit de grève – nous devrions l'être, du moins, et je sais que la majorité l'est sans réserve. Nous tenons à protéger les agents du service public et je suis convaincu que ce texte améliorera encore davantage leurs conditions de travail. Nous nous y appliquons également en révisant le décret de 1985 qui fixe les modalités du service minimum. Mais nous sommes tout aussi soucieux de garantir un service public minimum aux usagers. Ce n'est pas contradictoire, au contraire. N'oublions pas le sens des mots « service public minimum » dans un

débat qui tourne trop souvent à la caricature. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe RE et sur quelques bancs du groupe LR.*)

3

### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**Mme la présidente**. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Discussion et vote d'une motion de censure déposée en application de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-neuf heures.)*

*Le directeur des comptes rendus*

Serge Ezdra