

## **EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ déposée en application de l'article 91, alinéa 4, du Règlement.**

**M. Roland Muzeau** – Les ambitions du Gouvernement sont pour le moins assumées : l'on ne saurait reprocher à M. le ministre ou aux autres membres du Gouvernement d'avoir fait mystère de leurs intentions au cours d'une campagne caractérisée par des ralliements successifs. Le futur Président de la République s'était en effet très clairement prononcé en faveur de la limitation du droit de grève et de la mise en place obligée du service minimum, dès le discours qu'il a prononcé lors de l'université d'été du Medef, en 2006 – devant un public approprié, au sein duquel les grévistes sont nombreux ! Cette position ancienne ne faisait que confirmer l'hostilité permanente de la droite au droit de grève et à l'exercice des libertés syndicales (*Protestations sur les bancs du groupe UMP*).

Notre groupe soutient cette exception d'irrecevabilité parce que le texte bafoue une jurisprudence constante en matière d'exercice du droit de grève.

N'oublions pas que la grève représente un sacrifice pour les seuls salariés, qui ne se mettent pas en grève par plaisir – ceux qui le croient n'ont guère reçu de grévistes ! Le droit de grève est exercé en dernier recours par des salariés qui y sont poussés par le refus opposé, durant des jours, des mois, voire des années, à des revendications indispensables.

Ne négligeons pas non plus les enquêtes menées par les services de l'État : ainsi, selon une étude publiée en juillet 2007 par la DARES – qui ne peut guère être taxée de suivisme gauchiste – et reposant sur un suivi annuel des grèves dans les entreprises de plus de dix salariés appartenant au secteur marchand, dont les grandes entreprises publiques – SNCF et RATP comprises –, sur les 10 300 entreprises du panel, moins de 3 % ont connu une grève en 2005.

En outre, en décembre 2006, un arrêt fort instructif de la Cour de cassation précisait qu'un salarié n'est pas tenu de signaler à l'avance son intention de faire grève, même la signature d'un planning de vol – il s'agissait en l'occurrence d'un pilote d'Air France – ne valant pas renonciation au droit de grève.

Du reste, vous avez torpillé l'avis syndical majoritaire lors des accords sur la restauration et l'hôtellerie, avant de chercher à tout prix à empêcher la mise en œuvre de l'accord entre UPA et syndicats, à la demande expresse – sur ordre, allais-je dire – du Medef : autant d'exemples bien concrets du respect que porte le Gouvernement au dialogue social !

Le groupe de la Gauche démocrate et républicaine votera donc cette exception d'irrecevabilité, au nom d'une exigence populaire qui ne manquera pas de vous apparaître, sinon dans quelques jours, du moins dans quelques semaines ou dans quelques mois ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).

## **QUESTION PRÉALABLE**

**M. Daniel Paul** – Notre pays est-il à ce point menacé qu'il soit nécessaire d'examiner, au cœur de l'été, ce texte relatif au service minimum ? Était-il nécessaire de déclarer l'urgence sur ce projet de loi, et de le faire examiner, au Sénat comme à l'Assemblée, par une commission spéciale chargée d'entendre à la hâte les acteurs concernés ?

Les auditions nous ont laissé dubitatifs sur la pertinence de cette priorité, mais aussi sur les moyens mis en œuvre. Selon les organisations syndicales et patronales, les entreprises de transport et les

usagers, la conflictualité ne cesse en effet de baisser dans les transports terrestres : selon Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, le nombre de jours de grève annuels est passé de 0,7 par agent et par an en 2006 à 0,13 au cours des premiers mois de 2007, tendance confirmée par Pierre Mongin, PDG de la RATP.

Ces grandes entreprises, répondez-vous, ont su forger depuis des années les outils du dialogue social, objet de votre texte. Mais elles y sont parvenues sans l'intervention d'une loi ! En 2003, Louis Gallois indiquait même sa préférence pour une solution interne à l'entreprise, tandis que Mme Idrac, qui présidait alors la RATP, jugeait périlleuse la voie législative directe, contrairement au chemin contractuel, long, mais fructueux. Exposée sans doute à certaines pressions amicales, Mme Idrac a changé d'avis depuis cette époque...

Les auditions ont également fait ressortir les craintes de l'Union professionnelle artisanale, les petites entreprises du secteur du transport redoutant de ne pouvoir faire face aux nouvelles contraintes qui résulteront de ce texte. Les plus petites entreprises risquent d'être évincées des marchés au profit de plus grands groupes, au motif qu'ils offriront plus de garanties aux yeux des autorités organisatrices de transports.

Les représentants des régions et des départements ont également fait preuve de scepticisme, considérant que les dysfonctionnements qui affectent les transports sont essentiellement le résultat d'incidents techniques, dus à la situation catastrophique du réseau et des matériels roulants, mais aussi aux suppressions de postes. J'ajoute que les élus départementaux s'interrogent sur leur rôle : comment définir un service prioritaire dans le domaine du transport scolaire ?

Tout aussi irréaliste paraît aux acteurs concernés la date butoir fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2008 pour la conclusion des accords de prévention des conflits. Par amendement, vous souhaitez que le décret cède le pas devant un accord de branche ultérieur, mais cette éventualité montre bien que vous n'avez qu'une idée en tête : aller le plus vite possible, quitte à faire fi de tous les appels à la prudence.

Seul le MEDEF se réjouit ouvertement de ce texte. Un article édifiant paru dans le bulletin de l'UIMM en juillet s'interroge sur la restriction de son champ d'application, la Poste, l'Éducation nationale, la radio, la télévision, les services publics relevant dans leur ensemble d'une activité indissociable d'un service minimum. C'est l'UIMM qui l'écrit !

**M. Roland Muzeau** – ...le « canal historique » du MEDEF.

**M. Daniel Paul** – Tous les autres acteurs balancent entre scepticisme et rejet. Chacun sait en effet que la conflictualité est à l'origine de seulement 2 % des discontinuités des transports. J'ajoute que les négociations n'ont pas abouti sur un accord de branche, en raison de la préférence du patronat pour une loi – alors que vous avez affirmé en commission que c'était à cause des demandes excessives des syndicats.

Et puisque vous évoquez sans cesse le dialogue social, pourquoi ne pas appeler les partenaires sociaux à faire plein usage des dispositifs déjà en vigueur ? Je pense notamment au préavis, qui a été conçu pour favoriser la négociation. En quoi l'allongement de sa durée poussera-t-elle à la négociation si le patronat la refuse ?

Et pourquoi ne pas sanctionner les entreprises qui ne respectent pas les dispositions relatives à la négociation annuelle obligatoire ? Dans le service public des transports, plus de 55 % des 2 462 entreprises concernées ne respectent pas cette obligation légale. En revanche, vous voudriez sanctionner un salarié qui ne sait pas, quarante-huit heures à l'avance, s'il fera grève ?

Mieux vaudrait engager un travail sur la représentativité syndicale, avec la reconnaissance du principe de l'accord majoritaire à tous les niveaux, et l'obligation de négocier à tous les niveaux également. Pourquoi ne pas satisfaire cette demande des syndicats ?

C'est que l'objet réel de votre texte n'est pas d'assurer la continuité du service public dans les

transports terrestres de voyageurs, pas plus que d'améliorer le dialogue social. Tel est notre premier constat : ce texte n'a rien à voir avec les enjeux du secteur concerné. Vous abordez des questions qui sont, soit déjà surmontées, soit potentiellement réglées à condition d'appliquer la loi existante (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche).

Votre texte risque également d'être contreproductif. L'article 9 pose ainsi, de façon provocatrice, le principe du non-paiement des jours de grève, alors qu'une solution inverse favorise parfois la reprise du travail dans de meilleures conditions. Comment peut-on également ignorer les risques liés à la déclaration préalable et à la consultation au bout de huit jours ?

Si le salarié se déclare à l'avance gréviste, il pourra changer d'avis, mais le contraire sera impossible : un salarié qui pensait ne pas faire grève, ou demeurait dans l'incertitude, ne pourra pas revenir en arrière, une fois passé le délai de 48 heures, à moins d'encourir des sanctions. Tous les sondages indiquent pourtant que nos concitoyens se décident, pour une large partie d'entre eux, au dernier moment lors des scrutins politiques. Cette nouvelle obligation ouvrira également la porte à toutes les pressions. Ignorant le dialogue, elle aura pour effet de détériorer les relations au travail, et sera surtout en contradiction avec le droit individuel de grève.

À qui ferez-vous croire en effet que ces deux journées, destinées à l'instauration d'un service d'urgence, ne seront pas mises à profit pour peser individuellement sur les salariés. Vous êtes parfaitement conscient de ces pratiques...

La consultation au terme de huit jours de conflit est certes facultative, mais elle se prête, elle aussi, à toutes les pressions internes et externes. Votre texte poussera à des grèves plus dures, impliquant un plus faible nombre de salariés... Ce n'est pas ainsi que vous favoriserez le dialogue social et que vous améliorerez la continuité du service. Le recours aux tribunaux augmentera, ce qui contribuera à judiciariser encore davantage les relations du travail. Tous les syndicats affirment que ce projet de loi risque de relancer la conflictualité, alors qu'elle est en baisse constante !

Il existe une réelle colère à l'égard des transports, celle des personnels, des élus et des usagers ; mais vous l'oubliez. Le rapport de l'école polytechnique de Lausanne a pourtant dénoncé l'état déplorable de notre réseau et du matériel roulant ; la vitesse est réduite sur 1 500 km pour des raisons de sécurité, et 16 000 postes ont été supprimés depuis 2002. Quand Mme Idrac sort de son chapeau 100 millions d'euros et 1 000 emplois afin d'améliorer la régularité et la ponctualité des trains régionaux, chacun sait que c'est une goutte d'eau ! Et chacun voit bien le lien entre cette annonce et nos débats : vous essayez de donner le change...

Faut-il rappeler que la dette de la SNCF s'élève à 40 milliards d'euros, ce qui représente des frais financiers annuels de 300 millions ? Que RFF doit déboursier 1 300 millions par an au même titre ? Une telle situation freine évidemment les investissements nécessaires à la maintenance du réseau, qui entraînent pourtant des risques de défaillance dangereux pour la sécurité, des ralentissements, et au-delà des travaux plus lourds et plus paralysants encore.

À cela s'ajoute l'explosion générale de la précarité dans les transports : déjà en hausse de 9 % au cours des deux années précédentes, l'intérim a progressé de 15 % en 2006 ; la sous-traitance s'est accrue la même année de 56 % dans les transports urbains et routiers de voyageurs, et de 8,5 % à la SNCF.

Oui, il y a lieu d'exiger une autre politique des transports, et les investissements nécessaires pour améliorer les conditions de travail des personnels et de transport des usagers. Mais les moyens sont insuffisants, les retards considérables, et les crédits de l'AFITT vont se tarir à partir de 2012. Dès lors, l'entretien n'est plus assuré, les pannes se succèdent. Lisez donc, gare Saint-Lazare, le panneau indiquant les raisons des retards de train le mois précédent. Pour juin, il n'est pas question de grève, mais de défaillances techniques et de manque de personnel. Aussi Pierre Albertini, maire UDF de Rouen, a-t-il écrit en janvier dernier à Mme Idrac, pour dire la colère des usagers sur la ligne Le Havre-Rouen-Paris, où il est impossible de prévoir le temps de parcours et pour demander du service public un traitement digne... Toutes les régions sont concernées. En PACA, depuis le début

de 2007, sur 540 TER prévus chaque jour, moins de 500 circulent faute d'agents de conduite ; en Aquitaine, la ligne Bayonne-Saint-Pierre-de-Port a été fermée 15 jours en raison de la chute des caténaires. En Midi-Pyrénées, 10 % des trains ont accusé un retard en 2006 et les pénalités versées au Conseil régional pour service non rendu ont atteint 659 665 euros. Sont mis en cause, par ordre décroissant, le défaut de matériel roulant, les avaries, l'absence d'agents de conduite et de contrôleurs. Dans la région de Chambéry, au premier trimestre 2007, 64 trains ont été supprimés suite aux défaillances du matériel roulant. Pour revenir dans la région de Rouen, la presse a titré sur « les mutins du 7 heures 23 », ces salariés qui, en ayant assez des suppressions de train sur la ligne de Paris, ont bloqué un train le 23 juillet dernier. Voilà le quotidien des usagers !

Ajoutons-y 16 000 suppressions de postes depuis 2002, dont 1 000 en Midi-Pyrénées et 692 en Bourgogne. Comment s'étonner ensuite que, chaque mois, 180 à 200 trains circulent sans contrôleur en Alsace ? La région du ministre des transports n'est pas en reste Suite au manque de personnel de conduite, trois TER ont été supprimés le 15 juin, puis derechef le 22 juin, le 30 juin et le 6 juillet. Ainsi, ce ne sont pas les grèves qui minent les transports publics, mais les dysfonctionnements liés aux politiques libérales de déréglementation. Il serait temps d'en faire le bilan. Mais vous l'avez toujours refusé, de crainte de mettre en évidence les conséquences de la politique libérale suivie au sein de l'Union européenne ! On fait le bilan du lundi de Pentecôte, mais pas celui d'une politique qui met en difficulté de grands secteurs de l'économie ! Assurer la continuité du service public, ce serait pourtant lutter contre ces dysfonctionnements. Ce n'est pas l'objet de votre texte.

Contre-productif, il est également dangereux, en ce qu'il s'attaque insidieusement au droit de grève. Vous voulez imposer aux salariés de déclarer 48 heures à l'avance s'ils feront grève. Pourtant l'arrêt « Air France » de la cour de cassation du 20 novembre 2003 dispose qu'il ne peut être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur, avant le déclenchement de la grève, qu'il participe au mouvement. C'est sans doute pour cela d'ailleurs que vous présentez ce projet.

Quant à la consultation des salariés 8 jours après le déclenchement de la grève, outre qu'elle peut montrer que le blocage est total, elle ne saurait en aucun cas empêcher l'exercice individuel du droit de faire grève, mais détériorera certainement le climat social que vous prétendez vouloir améliorer.

Certes, vous ne parlez pas, vous ne parlez plus de réquisition. Mais lors des travaux de la commission spéciale, le mot a été utilisé, pour le rejeter, mais comme à regret. On y a aussi parlé de ces entreprises de transport qui, confrontées à une grève, font venir du personnel d'une autre région ou d'une filiale. Et la question de l'extension à d'autres secteurs divise à l'évidence les tenants de cette loi. Sur un sujet aussi sensible, vous restez prudents. Mais la prise de position du Premier ministre, appuyée par plusieurs députés et par le Medef, prouve que votre intention est de pousser les feux.

Les vieux démons sont toujours là ! Quand Jaurès se battait pour le droit de grève à Carmaux, la droite de l'époque l'accusait d'être du côté des fraudeurs, de décourager le travail et d'avoir perdu tout sens moral ! En 36, quand les salariés obtenaient les congés payés, la droite de l'époque dénonçait cette « prime à l'oisiveté ».

Aujourd'hui, la droite parle de nantis à propos de salariés payés de 1 300 à 1 500 euros par mois, qui sont les premières victimes de la mise en concurrence. L'objectif est toujours le même : réduire la part qui va au travail pour mieux rémunérer le capital. Dans le secteur public, on ouvre à la concurrence pour donner au privé les créneaux les plus rentables, quitte à exercer ensuite un chantage sur le personnel pour réduire les « charges », c'est-à-dire les droits et les salaires. Et pour réduire plus encore les coûts, on va même jusqu'à évoquer la privatisation pure et simple.

Aujourd'hui, c'est au transport terrestre de voyageurs que vous vous attaquez. Vous évoquez la promesse faite par le candidat devenu Président et les sondages d'opinion pour justifier votre opération politique. Et comme les statistiques de conflits contredisent votre thèse, certains ont demandé en commission spéciale qu'on trouve d'autres indicateurs. En clair, le thermomètre ne

vous convient pas, qu'on en change ! Ce que vous voulez vraiment, ce n'est pas améliorer le dialogue social ou assurer la continuité du service public. S'il y a des divergences entre ceux d'entre vous qui voudraient étendre tout de suite les dispositions à d'autres secteurs et ceux qui se veulent plus prudents, votre but à tous est bien de remettre en cause le droit de grève !

C'est d'ailleurs cohérent avec toute votre politique, avec tous les textes que vous faites voter depuis quelques semaines, poursuivant votre combat global dans le dogmatisme idéologique.

À l'opposé de la réalité, certains affirment que les vrais risques professionnels sont assumés par les salariés du privé, et que leur liberté mérite d'être défendue face au privilège de grève dont jouissent certaines catégories protégées du service public.

D'un côté il y aurait la France qui se lève tôt, de l'autre des « privilégiés » – et l'on ne désigne pas ainsi les bénéficiaires du CAC 40, mais les agents du service public dont il faut rogner les avantages indus.

En tentant de faire passer votre attaque contre le droit de grève pour un moyen de faciliter la vie des gens, vous espérez faire passer les réactions des cheminots et, bientôt, des enseignants, pour du corporatisme.

Après avoir « libéré » les heures supplémentaires, vous parlez maintenant de la revanche de l'idéologie du travail sur celle de la grève. Nous sommes bien dans la stratégie globale qu'illustre le slogan « travailler plus pour gagner plus » !

Sans doute avez-vous le souvenir de cette année 1995, où le secteur public mobilisé avait réussi à faire plier le gouvernement Juppé après une grève « par procuration » que soutenait l'immense majorité de notre peuple. Mais sans doute vous souvenez-vous aussi de la façon dont Mme Thatcher avait brisé la capacité de résistance des salariés pour adapter la société britannique aux exigences du capitalisme financier. On sait ce que cela a donné pour les chemins de fer, la poste, l'énergie, au point que c'est en Grande-Bretagne que sont apparus les *working poor*.

Nous sommes en France, bien sûr. Mais l'inspiration est la même. Nul doute que dans cette stratégie globale, le débauchage de personnalités issues de la gauche a toute sa place ! Nul doute aussi que si vous refusez tout bilan qui pourrait mettre en évidence la relation entre la casse des secteurs publics et l'explosion du capitalisme financier, c'est pour mieux profiter de « l'état de grâce », et des vacances, pour briser toute résistance ! Votre offensive contre le droit de grève vise à affaiblir le mouvement social et les organisations syndicales, pour vous laisser les mains libres lorsque viendra le temps des réformes les plus dures ! Votre volonté d'adapter notre pays aux exigences du capitalisme financier mondialisé passe par la réduction des capacités de résistance des salariés. Pour cela vous prétendez que la lutte des classes, c'est fini, qu'il y a communauté d'intérêts entre les PDG du CAC 40, leurs actionnaires et leurs salariés, entre ceux qui délocalisent les usines et ceux qui perdent leur travail ! Jamais le patronat et la droite n'ont accepté les droits gagnés par les salariés, qu'il s'agisse du droit à la protection sociale ou de celui de se mettre en grève pour protester ou pour améliorer son sort ; la bataille opposant ceux qui n'ont que leur force de travail à ceux qui disposent des capitaux peut évoluer dans sa forme, cela ne change rien quant au fond : ce n'est pas en niant la lutte des classes que vous la ferez disparaître !

« Les Français ne veulent plus seulement être gérés, ils attendent d'être guidés », avait déclaré M. Hortefeux devant les jeunes de l'UMP. Méfiez-vous ! Comment imaginer qu'on puisse empêcher notre peuple de réagir à l'avenir que vous lui préparez ? À de nombreux moments de son histoire, notre peuple a su se dresser contre des lois injustes.

Votre projet est inutile : il suffirait d'appliquer les textes existants pour améliorer les relations sociales dans ce secteur où les conflits sont déjà en forte baisse ; et les véritables enjeux de la continuité du service sont ailleurs, dans les moyens financiers, matériels et humains. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une véritable loi de programmation.

C'est un projet contreproductif : il va cristalliser les difficultés au lieu de les résoudre, et augmenter

le risque de conflits.

Enfin, c'est un projet dangereux, qui s'intègre dans une offensive contre le droit de grève et une stratégie de recul social généralisé.

C'est pourquoi j'appelle mes collègues à voter cette question préalable (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).

**M. Roland Muzeau** – « Les démagogues font d'autant mieux leurs affaires qu'ils ont jeté le pays dans la discorde », écrivait déjà Ésope au VI<sup>e</sup> siècle avant notre ère. Votre texte de déroge pas à cette règle ancienne. Il est, comme le dit Bernard Thibault, un « bel exemple d'hypocrisie politique ».

Comme en témoigne le rassemblement du 31 juillet à l'appel de sept confédérations syndicales appuyées par des associations d'usagers, un large consensus s'est dégagé pour dénoncer cette loi dangereuse pour le droit de grève et ses effets pervers sur le climat interne des entreprises. FO a rappelé que la suppression des conséquences des conflits ne permettait pas de traiter leurs causes. Pas plus que les textes adoptés sous la précédente législature, celui-ci ne permettra de mieux réguler les conflits, ni d'enrichir la négociation, encore moins de mieux articuler démocratie sociale et démocratie politique.

En 2007, vous avez voté un texte renvoyant à la négociation collective, avant l'intervention du Parlement, les réformes du droit du travail. Ce principe, largement inappliqué, est foulé aux pieds par ce texte, dont les articles 2, 5 et 6 modifient les articles du code du travail relatifs au droit de grève.

Autre exemple de votre vision singulière du dialogue social : en 2004, M. Fillon, alors ministre du travail, balayait le principe de faveur et permettait à un accord d'entreprise de déroger, dans un sens moins favorable aux salariés, aux accords de branche, voire au code du travail. Toujours dans le but de réduire la conflictualité au sein des entreprises, le même ministre privilégiait le droit d'opposition majoritaire par rapport à la majorité d'engagement.

Manifestement, nous ne nous entendons pas sur ce que signifie « modernisation du dialogue social », et nous craignons que cet objectif ne serve à nouveau à habiller un texte dont l'unique objet est d'étouffer la contestation sociale.

Si votre souhait était véritablement de favoriser un « dialogue social maximum », vous vous seriez attachés à la qualité de ce dernier. Vous auriez garanti le respect par l'employeur de son obligation de négocier. Vous auriez créé un lieu de concertation et de dialogue entre autorités organisatrices et syndicats de salariés. Vous auriez renforcé les droits de ces derniers dans l'exercice de leurs fonctions syndicales. Enfin, vous auriez évité de pervertir la nature du préavis ; dans une note publiée en 2006 par la revue *Droit social*, Emmanuel Dockès rappelle que si, dans les services publics, le préavis est un temps laissé à l'employeur pour proposer des mesures d'apaisement, il ne s'agit nullement d'un temps qui lui est laissé pour réduire le préjudice d'une grève. Or, la superposition des préavis vise à faire gagner du temps, et non à nouer un vrai dialogue.

Au lieu d'inciter au dialogue au niveau de la branche, et sans même avoir dressé le bilan des accords signés à la RATP et à la SNCF pour améliorer la concertation, vous imposez autoritairement aux 15 000 entreprises de transport de notre pays la création d'un dispositif de prévention des conflits – obligation par ailleurs enserrée dans un délai irréaliste de quatre mois, qui obère les chances de réussite de la négociation et rend probable la fixation unilatérale des règles par le Gouvernement dans un grand nombre d'entreprises. Comble de l'absurde, l'article 2 conduit à remettre en cause les dispositifs d'alarme sociale de la SNCF et de la RATP. Il ne s'agit en vérité que de manœuvres politiciennes pour vous permettre d'atteindre votre unique objectif : faire reculer le droit de grève.

La France se distinguerait, selon vous, par sa « gréviculture ». Or, les grèves ne représentent que 2 % des perturbations du service de transport ferroviaire de voyageurs. Le nombre de jours de grève n'a cessé de décroître ces dernières années, et les organisations syndicales ont œuvré à une meilleure prévention des conflits. Ainsi, la SNCF ne comptabilise plus aujourd'hui que 0,4 jour de grève par agent et par an, contre 0,8 dans le privé ; à la RATP, ce chiffre est de 0,13. Ces éléments attestent votre mauvaise foi.

Vous saisissez l'occasion pour discréditer les cheminots et les agents de la RATP, supposés « privilégiés », pour mieux les opposer aux salariés du privé, « pris en otages ». Vous limitez leur possibilité de recourir à la grève, fût-ce, comme c'est le plus souvent le cas, pour l'amélioration du service public. D'après la rapporteure de la commission spéciale du Sénat, il s'agit d'éviter que des agents de la SNCF ou de la RATP s'engagent dans une grève pour des motifs qui ne les concernent pas directement : une grève interprofessionnelle sur le pouvoir d'achat ou une grève de solidarité du type de celles qui ont eu lieu sur le CPE, par exemple. Et demain, vous étendrez le service minimum à tous les modes de transport, à d'autres services publics même. En commission, nos collègues de l'UMP ont d'ailleurs présenté des amendements pour que le texte aille encore plus loin.

En écho aux déclarations de M. Sarkozy devant le MEDEF, en août 2006, contre « la dictature de certaines minorités », ce texte vise à détourner l'attention des usagers, pour que leur colère légitime eu égard à la dégradation du service public ne se retourne contre les vrais responsables ! Les enquêtes de satisfaction menées auprès des usagers montrent que ce n'est pas la grève qui figure en tête de leurs préoccupations, mais l'amélioration de la qualité du service public : la ponctualité, les horaires, l'information en cas de perturbation, la propreté...

La déréglementation du service public des transports s'est traduite par la multiplication des défaillances – comme l'incendie de ce week-end sur la ligne 13 –, la suppression de dessertes et la fermeture de gares, la généralisation du travail précaire et des suppressions d'emploi massives, l'extension de la sous-traitance. Ce sont 98 % des dysfonctionnement dans les transports qui trouvent là leur cause directe.

Réseau ferré de France, qui croule sous les dettes, n'a plus les moyens d'entretenir les voies ferrées ; pour éviter les déraillements, la vitesse est limitée sur certains tronçons, à dix kilomètres-heure parfois ! La SNCF, quant à elle, économise sur tout et a supprimé 16 000 emplois depuis 2002. La qualité des trains et du service ne cesse de se dégrader.

Nous avons compris, malgré vos dénégations, que l'essentiel de ce texte résidait dans sa seconde partie, et que le service minimum était pour vous un prétexte pour restreindre le droit de grève. Si le Conseil constitutionnel admet que le législateur puisse pondérer ce droit par d'autres principes à valeur constitutionnelle, tels que la continuité du service public, il appréciera la disproportion entre l'atteinte que représente cette loi et l'hypothétique amélioration de la prévisibilité du service.

Plusieurs dispositifs phares de ce projet nous paraissent inacceptables, à l'instar de la déclaration individuelle de grève, et de ses sanctions, ou de la consultation des salariés sur la poursuite de la grève. Suite à l'arrêt de la Cour de cassation du 23 juin 2006, rappelant qu'« il ne peut être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur son intention de participer à une grève avant le déclenchement de celle-ci », une réaction législative était à craindre ; c'est chose faite aujourd'hui ! En permettant qu'une sanction disciplinaire puisse être prononcée à l'encontre d'un salarié n'ayant pas informé son employeur, vous introduisez le pouvoir hiérarchique de l'employeur dans le droit de grève, qui normalement y échappe. Et vous en rajoutez dans la provocation en rappelant le non-paiement des jours de grève et en rendant nul tout accord de fin de conflit qui prévoirait des compensations.

Tout au long du débat, nous dénoncerons la perversité de votre démarche, son caractère démagogique et irrespectueux des relations sociales, et nous proposerons d'autres choix, qui répondent aux exigences de démocratie sociale, comme aux préoccupations quotidiennes des

usagers, et respectent les droits de l'ensemble du monde du travail (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).

## ***MOTION DE RENVOI EN COMMISSION***

. **Daniel Paul** – Monsieur le ministre, au cours des quelques heures que nous allons passer ensemble, nous n'aurons de cesse de rappeler que votre priorité n'est pas d'entretenir le dialogue social ou de garantir la continuité du service public. Au reste, la plupart de nos collègues de la majorité l'ont parfaitement expliqué : l'objectif est d'adapter notre pays à son environnement international en s'inspirant des modèles anglo-saxons. Il faut à tout prix ressembler à l'Allemagne ou au Royaume Uni et envier l'interdiction du droit de grève ou la consultation par courrier !

Il est vrai que les réformes que vous préparez – sans parler des surprises que vous nous concoctez sans doute –, qu'il s'agisse du rendez-vous de l'année prochaine sur les retraites ou du contrat unique, risquent de susciter quelques mouvements, d'où votre empressement à prendre la précaution de limiter le droit de grève !

Le Gouvernement aurait pu peser en faveur de la négociation, dont chacun – y compris le président Ollier cet après-midi – a reconnu qu'elle allait s'engager. L'UPT et le Medef, il est vrai, ne la souhaitent pas et préféreraient une loi. Mais 55 % des entreprises de transport public ne respectent pas la loi existante ! Pourquoi ne pas la faire respecter, plutôt que d'en proposer une autre qui ne répond pas aux vraies questions ?

Mais le Gouvernement choisit la division alors que tout le monde sait que les principales difficultés ne sont pas liées aux conflits sociaux mais à l'incapacité dans laquelle se trouve aujourd'hui la SNCF, sur un trajet comme Le Havre-Paris, de garantir l'heure d'arrivée !

Inutile – et même contre-productif –, votre texte l'est assurément puisqu'il ne prévoit rien pour assurer la continuité du service 365 jours par an ! Il faut prévoir un véritable plan de rattrapage des investissements et mobiliser les moyens nécessaires. J'espère que nous aurons l'occasion d'aborder demain les questions concrètes avec M. Bussereau. Le sujet mérite mieux que ce qui nous est présenté aujourd'hui, à la hussarde et au cœur du chassé-croisé entre juilletistes et aoûtistes !

Le groupe de la Gauche démocrate et républicaine votera la motion de renvoi en commission (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).