

Transports de voyageurs : dialogue social et continuité du service public

Intervention de Roland Muzeau député communiste des Hauts de Seine (PCF-GDR)

Daniel Paul député communiste de Seine Maritime (PCF-GDR)

Jean-Paul Lecoq député communiste de Seine Maritime (PCF-GDR)

Jacques Desallangre député de l'Aisne (app-PCF-GDR)

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^{er} 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 judiciaireiser 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^e 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*).

M. Roland Muzeau – Je demande une suspension de séance d'une demi-heure (*Protestations sur les bancs du groupe UMP*). Vous devez savoir que les sept fédérations syndicales de cheminots sont aux portes de l'Assemblée : elles souhaitent être entendues par les parlementaires, car elles ne l'ont pas été depuis des mois, voire des années. Cette suspension permettrait à notre groupe – et sans doute aussi au groupe socialiste – de rencontrer les organisations syndicales pour faire le point sur le débat en cours. Il s'avère en effet que la majorité tient un double discours et nous cache soigneusement son intention d'étendre ce dispositif anti-grève. Il serait donc parfaitement justifié que vous nous accordiez cette suspension .

ARTICLE PREMIER

M. Daniel Paul – La façon dont le débat commence pose en effet un problème, nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir.

L'article premier a été modifié par un amendement du Sénat, qui y a introduit le rappel de quelques principes de valeur constitutionnelle – liberté d'aller et venir, liberté d'accès aux services publics, notamment sanitaires, sociaux et d'enseignement, liberté du travail et liberté du commerce et de l'industrie. Ainsi votre majorité veut faire croire que le droit de grève mettrait en péril ces principes fondamentaux.

Pourtant, le nombre de jours de grève dans les transports est en baisse constante. À la SNCF, le nombre de préavis est tombé en dix ans de 1 200 à 700, et en 2006, le nombre de journées perdues par agent a été inférieur à 0,8. Les grèves sont d'ailleurs souvent motivées par des sujets « extérieurs » à l'entreprise, tels que la réforme des retraites en 2003 ou l'instauration du contrat première embauche en 2005. Selon les chiffres fournis par Mme Idrac elle-même, on est tombé en 2007 à 0,13 jour par agent. La conflictualité a également baissé à la RATP, avec – selon les chiffres fournis par son PDG, M. Mongin – 0,4 jour de grève par agent, chiffre largement inférieur à la moyenne nationale de la profession, et 173 préavis de grève déposés en 2006, soit le niveau le plus bas depuis 1990. Dans le secteur privé enfin, l'état des relations sociales ne permet guère aux salariés d'« abuser » de leur droit de grève...

Soutenez-vous sérieusement qu'une journée de grève par an dans les entreprises de transport, cela met en péril la liberté d'aller et venir ? Si les libertés que vous mentionnez peuvent bel et bien être entravées – parfois quotidiennement –, ce n'est pas à cause des grévistes, mais en raison d'un sous-investissement chronique.

Puisque vous n'étiez pas là hier, Monsieur Bussereau, je vous montre un titre de la presse normande (*M. Daniel Paul montre un journal*) : « Les mutins du train de 7 heures 23 ». C'est l'histoire de passagers de la région de Rouen, excédés par des retards répétés, et qui, parce que leur train n'arrivait pas faute de matériel en état de marche, sont descendus sur la voie pour en arrêter un autre.

En Haute-Normandie, le taux de régularité a oscillé entre 84 et 86% sur les premiers mois de 2007. C'est moins que l'objectif de 87,5 % fixé par la SNCF, mais c'est une amélioration par rapport à décembre 2006 – 74,6 %. Néanmoins celle-ci cache une partie de la réalité vécue par les usagers, comme l'atteste le blog intitulé « train-train quotidien ». Et en Basse-Normandie, la situation est analogue : ces derniers temps, 17 trains TER ont été supprimés en un seul week-end !

À cela s'ajoutent les problèmes de suroccupation des trains Corail-Intercités. La modernisation de ces rames, affectées aux liaisons entre Paris, Caen et Cherbourg a entraîné une réduction du nombre de places assises en raison de l'aménagement d'un espace pour les personnes à mobilité réduite, donc une diminution significative de la capacité des trains, la SNCF ne disposant pas de voiture supplémentaire. Quant aux liaisons entre Paris et Granville, elles subissent d'éternelles pannes d'automoteurs. Pourtant, la région a investi 90 millions d'euros pour l'achat de rames et 100 millions, avec l'aide des villes, pour l'entretien de la ligne – ce que le président du conseil

régional n'a pas manqué de rappeler. C'est affligeant, au vu du résultat !

Cinq nouveaux parlementaires des circonscriptions de Seine-Maritime ont d'ailleurs personnellement constaté les « insuffisances du service » lors de leur premier retour de l'Assemblée nationale : ils ont dû voyager dans le local de service d'un train, faute de place ! Leur témoignage dans la presse régionale ne manquait pas d'ironie, puisqu'ils recevaient simultanément un courrier de Mme Idrac les félicitant de leur élection.

Sont-ce les grévistes qui sont en cause ? Non : nous ne faisons que constater les conséquences des choix stratégiques de l'entreprise publique, que vous avez entraînée dans une course à la rentabilité.

Pourtant, à l'heure où les lieux de travail sont de plus en plus éloignés des lieux d'habitation, où les déplacements professionnels et personnels augmentent, où les échanges économiques se multiplient aux niveaux national et international, la politique des transports devrait être en mesure de relever le défi de la continuité du service public. Mais vous avez fait un autre choix.

Dois-je vous rappeler que, dans le budget 2007, les crédits de la mission transport ont diminué de 5,3 % ? (*Protestations sur les bancs du groupe UMP*) Le niveau des dépenses n'a été maintenu que grâce aux fonds de concours des collectivités locales sur des projets contractualisés. Et l'effort de l'Etat a décliné.

Dans ce contexte de désengagement financier de l'Etat, sans soutien aux entreprises nationales, comment respecter quotidiennement ces libertés d'aller et de venir, ou d'aller travailler, qui vous sont si chères ? (*Protestations sur les bancs du groupe UMP*) À quand une loi pour légiférer sur les besoins en investissements dans le service public ferroviaire ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*)

M. Roland Muzeau – L'article premier assène de nouveau des principes « à valeur constitutionnelle » – liberté d'aller et venir, liberté d'accès au service public – que vous n'avez eu de cesse, depuis le début des débats, de clamer haut et fort, faisant ainsi mine de défendre les droits des usagers – à l'égard desquels vous n'avez pourtant guère eu de scrupules au cours des cinq années de la précédente législature !

Ainsi opposez-vous au droit de grève huit « principes constitutionnels », dont le seul pertinent est l'accès aux services publics, notamment sanitaires, sociaux et d'enseignement. Mais vous ne mentionnez pas la continuité du service, pourtant constitutionnalisée par le Conseil constitutionnel. En revanche, vous introduisez la liberté d'aller et venir, la liberté du travail et la liberté du commerce, qui, elles, n'ont jamais été érigées en principes constitutionnels par la jurisprudence du Conseil sur le droit de grève.

Ce faisant – première anomalie –, vous inversez le mode de raisonnement du Conseil constitutionnel, qui opère une conciliation entre le droit de grève et un autre principe de portée constitutionnelle, la continuité du service public – ou, plus précisément, qui renvoie au législateur, seul compétent, le soin d'opérer cette conciliation à l'intérieur des limites que le Conseil lui fixe. Ainsi, ce ne sont plus les principes de la continuité et de l'accès aux services publics qui ne doivent pas porter une atteinte disproportionnée à l'exercice du droit de grève, mais le droit de grève, désormais subordonné, qui ne doit pas porter une atteinte disproportionnée à plusieurs de ces droits érigés en principes, pourtant particulièrement contestables, sans lien avec un service minimum, et qui constituent par ailleurs des incriminations pénales héritées du siècle passé et lourdement sanctionnées.

Seconde anomalie : vous ne vous rappelez l'importance de la liberté d'aller et de venir et de la liberté de commerce et d'industrie que lorsque cela vous arrange ! La continuité du service public n'a jamais été la priorité de votre politique, contrairement aux déclarations de M. Kossowski lors de l'audition de M. le ministre – vous voyez que j'ai lu le rapport avec soin. Vous souciez-vous de la

continuité du service public quand vous diminuez sans la moindre concertation le nombre de fonctionnaires de l'éducation nationale ? Quand les étudiants sont assis dans les couloirs faute de places suffisantes dans les amphithéâtres ? Quand les patients doivent attendre plusieurs heures, souffrants et anxieux, dans les services d'urgences des hôpitaux ? Quand les effectifs des commissariats diminuent de 30 % ?

Vous ne cherchez en réalité qu'à remettre en cause le droit constitutionnel de grève en le plaçant au même niveau qu'un ensemble de droits que vous vous hâtez d'ériger au rang de principes constitutionnels, et dont certains ne sont pas même justifiés dans le cas présent : en quoi la liberté d'aller et venir, par exemple, serait-elle menacée par la grève, dans un pays où les déplacements sont assurés à 80 % par la voiture, où la part modale des transports publics ne représente hélas que 15 %, et où les grèves ne sont responsables que de 2 % des difficultés de circulation ? Peu vous importe que les plus hautes juridictions nationales aient consacré la portée constitutionnelle de ce droit : par ce texte, vous l'attaquez sans vergogne !

M. Roland Muzeau – Devant ces trois amendements en discussion commune, émanant tous trois de collègues de la droite ultra souhaitant restreindre, voire supprimer, le droit de grève bien au-delà des services de transports terrestres de voyageurs, j'observe que M. Mariton et M. Kossowski, pourtant auteurs chacun d'une proposition de loi sur le service minimum, dans laquelle ils n'avaient jamais évoqué d'étendre leurs propositions au-delà n'ont pas émis la moindre protestation. S'ils n'avaient pas cru bon à l'époque d'envisager une telle extension, il devait bien y avoir une raison ! Sans doute redoutiez-vous alors davantage une opinion publique aujourd'hui formatée par les médias qui, à la botte du Président de la République et de la majorité présidentielle (*Interruptions sur les bancs du groupe UMP*), publie au moment opportun des sondages cousus main pour justifier la politique conduite... (*M. Myard s'exclame*) Monsieur Myard, je préférerais vous entendre sur l'Europe !

Je suis surpris, disais-je, du silence de MM. Mariton et M. Kossowski. Car pour ce qui est de vous, Monsieur le ministre, vous cédez dès l'article premier en annonçant qu'à l'article 11, vous donnerez satisfaction aux ultras de la majorité.

M. Roland Muzeau – Pas vous, pas ça, Monsieur le ministre ! Nous sommes nombreux à être attachés au dialogue social. Mais vous auriez pu évoquer aussi l'attitude scandaleuse de l'Union des transports publics – UTP –, qui pendant deux ans a tout fait pour faire capoter les discussions avec les organisations syndicales, afin que la loi impose ses propres vues : il y avait bien là une volonté politique.

Monsieur le ministre, vous devriez stigmatiser l'UTP pour avoir fait échouer les négociations alors que sept fédérations syndicales étaient disposées à les faire aboutir. En réalité, nous touchons là au cœur du débat sur la concertation et le dialogue social. M. Mariton vient d'annoncer que le rapport serait remis le 1^{er} mars. Comment, alors même qu'il est impossible que les négociations avec les autorités organisatrices de transport soient achevées au 1^{er} janvier 2008, prétendre produire au 1^{er} mars un rapport sur les résultats des expériences menées ? On croit rêver ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*)

APRÈS L'ARTICLE PREMIER

M. Daniel Paul – Les organisations syndicales ne cessent d'alerter sur les conséquences des suppressions de postes dans de nombreuses régions, mais la SNCF poursuit sa politique de réduction des coûts, entraînant ainsi la dégradation de la qualité du service public ferroviaire en région, en dépit des efforts d'investissement réalisés par les conseils régionaux. Toutes les régions sont concernées. En Midi-Pyrénées, mille emplois de cheminots ont été supprimés en cinq ans. En

Languedoc-Roussillon, 156 emplois ont été supprimés en 2006 seulement, et l'hémorragie se poursuit. À Sète, à Montpellier, partout, on bataille contre les réductions d'effectifs. C'est une politique globale puisque, depuis 2002, 16 000 emplois ont été supprimés à la SNCF. Les conséquences en sont l'allongement de l'attente aux guichets et la baisse de la sécurité des trains. J'avais demandé, lors de la précédente législature, la constitution d'une commission d'enquête sur les conséquences de l'ouverture des services publics, notamment ferroviaires, à la concurrence mais votre majorité avait fermement repoussé cette demande. Il est vrai que vous êtes partie prenante à cette politique puisque les députés européens issus de vos bancs ont approuvé les vagues successives de libéralisation dont les usagers et les régions font aujourd'hui les frais. En effet, la SNCF, pour faire face à la concurrence, ne cesse de tailler dans son budget, sans que les régions puissent pallier les carences de l'entreprise publique.

Pour cette raison, nous proposons, par cet amendement, d'installer une procédure de concertation entre la direction de la SNCF, les organisations syndicales et les AOT, de manière à ce que la décision de supprimer des postes dans toute direction régionale soit soumise à l'avis conforme des élus des syndicats siégeant au conseil d'établissement et à celui des représentants de l'AOT concernée. Il faut bien rapprocher les réductions d'effectifs décidées par la SNCF des exigences figurant au contrat qui la lie avec l'autorité organisatrice. Il faut prendre en compte les situations où, faute de moyens matériels et humains, la SNCF n'est plus en mesure de respecter le contrat qu'elle a signé avec l'AOT.

C'est en s'opposant aux suppressions de postes injustifiées que l'on mettra fin à la politique de casse du service public ferroviaire menée depuis plusieurs années. Il faut mettre la SNCF et l'État face à leurs responsabilités. C'est ainsi que l'on assurera la continuité du service dont vous parlez tant à défaut de la garantir !

M. Daniel Paul – Il faut être de bonne foi. Cet amendement demande la création d'une structure permettant de confronter les exigences figurant au contrat avec la réalité. Aujourd'hui, dans toutes les régions, la SNCF n'a de cesse de réduire les effectifs, ce qui met toutes les AOT en difficulté. Dans plusieurs régions, compte tenu de la priorité donnée par la SNCF aux grandes lignes, les exécutifs locaux en sont réduits à sommer l'entreprise de maintenir les TER. Nous proposons par conséquent que l'on vérifie annuellement que les termes du contrat liant la SNCF et l'AOT sont réalisables, compte tenu de la politique interne de l'entreprise ferroviaire en termes d'évolution des moyens humains et financiers. Et la réunion de concertation que nous préconisons ne concernerait pas, Monsieur de Charette, que les syndicats puisqu'elle mettrait autour de la même table la SNCF, les élus locaux et, en effet, les organisations syndicales.

Ce qui vous gêne, c'est que la situation n'en finit pas de se dégrader et que la SNCF n'est plus en mesure de garantir aux passagers qu'elle transporte qu'ils arriveront à l'heure prévue. La gêne principale ne vient pas des grèves, mais de la vétusté du réseau et de l'incapacité dans laquelle a été mise l'entreprise publique de tenir les objectifs figurant dans les contrats.

M. Daniel Paul – La maladie la plus grave qui affecte le service public, c'est le manque d'investissements et les suppressions de postes depuis ces dernières années. J'ai déjà pris plusieurs exemples régionaux pour illustrer le manque de moyens dont pâtit le service public ferroviaire. Je renvoie sur ce point au rapport de l'école polytechnique de Lausanne, qui dresse un constat inquiétant du piètre état de certaines lignes secondaires et du besoin de rénovation de nombreux ouvrages d'art. Depuis 2002, vous avez constamment favorisé le transport routier en décidant par exemple, en 2005, de doubler le dégrèvement de la taxe professionnelle pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes. À elle seule, cette mesure a rapporté plus d'un milliard aux employeurs. Parallèlement, l'effort en faveur du service public ferroviaire est de plus en plus limité. Alors que le déficit ferroviaire pour 2005 était présenté comme stable, la contribution aux charges d'infrastructures a reculé de 85 millions, soit moins 6,4 % .

Et il faut tenir compte de la dotation destinée à la gestion de la dette de RFF et de la suppression de crédits pour le service annexe d'amortissement. Élu d'une région portuaire, je rappelle aussi votre décision d'autoriser la circulation des poids lourds de 44 tonnes, dont 29 tonnes de charge utile : 29 tonnes sur un camion, c'est un wagon en moins pour la SNCF ! Conséquence de vos choix budgétaires, cette politique pèse lourdement sur les capacités d'investissement de la SNCF et de RFF, pour lesquelles le poids de la dette représente une charge considérable.

La SNCF est endettée à hauteur de 40 milliards et supporte des frais financiers de l'ordre de 300 millions par an. Pour RFF, les frais financiers s'élèvent à 1 300 millions. Un soutien financier de l'État, via l'annulation de la dette, est donc indispensable pour libérer les capacités d'investissement des entreprises ferroviaires. Il ne faut pas se raconter d'histoires : si l'on ne fait rien, avec des frais financiers de ce niveau, les deux entreprises ne s'en sortiront pas ! Sans doute vous cacherez-vous derrière les consignes communautaires relatives à l'encadrement des aides d'État. Mais la Commission européenne n'a-t-elle pas autorisé le sauvetage d'Alstom par l'État français ? Il convient donc d'ouvrir la négociation avec Bruxelles au sujet de la dette ferroviaire, au moment où il est question d'un Grenelle sur l'environnement qui ne peut manquer de favoriser le rail, moins émetteur de gaz à effet de serre.

Lorsqu'on prétend promouvoir la continuité du service, c'est la qualité quotidienne du service rendu qu'il faut avoir en vue. En refusant de vous attaquer au problème de la dette, vous ignorez le facteur essentiel de discontinuité du transport ferroviaire. C'est pourquoi notre amendement 3 vise à libérer la SNCF et RFF du poids du remboursement de la dette et de ses intérêts, afin de dégager les fonds nécessaires aux investissements pour le réseau et les équipements.

M. Daniel Paul – Je vous renvoie à ce qu'a dit Mme Idrac lors de la réunion à laquelle elle a participé : dans notre pays, 1 500 kilomètres de voies – ceux-là mêmes qui avaient été signalés par l'École polytechnique de Lausanne – sont dans un état qui permet à peine de rouler à 50 kilomètres à l'heure. Malgré les efforts qui sont faits pour rattraper les insuffisances de crédits, ce kilométrage est incompressible : à mesure qu'on répare des voies, c'est l'état d'autres voies qui devient critique. En réalité, le réseau ferré régional a atteint un niveau de dégradation préoccupant.

On parle aujourd'hui du budget 2008. Il paraît qu'il n'y a plus de lettres de cadrage, ni d'ailleurs de chiffres, puisque le ministre des transports nous a fait un brillant exposé, mais sans le moindre chiffre, ni le moindre engagement financier ! Heureusement qu'il y a le Grenelle de l'environnement, sans quoi il n'y aurait rien eu ! Le journal *Les Échos* nous apprend aujourd'hui que le nombre des priorités budgétaires, au premier rang desquelles l'enseignement supérieur et la recherche, sera limité, d'autant que les gains attendus de la révision générale des politiques publiques ne pourront intervenir qu'après 2008, tandis que du côté des recettes, le projet de loi « travail, emploi et pouvoir d'achat » ; budgété à quelque 11 milliards d'euros l'an prochain, a lui aussi asséché les marges de manœuvre. Il faut donc que le reste des dépenses de fonctionnement, d'intervention et d'investissement adopte une évolution proche de zéro en valeur, c'est-à-dire soit presque stable en euros courants. Ce n'est ni la CGT, ni les communistes qui le disent, mais *Les Échos* – dont je salue le personnel en lutte pour la préservation de son journal (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et sur plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).

M. Jacques Desallangre – L'amendement 4 tend à insérer après l'article premier un article ainsi rédigé : « Le Parlement réalise, avant le 1^{er} janvier 2008, un rapport sur le respect du droit syndical et les conditions d'exercice du droit de grève en France dans le secteur des transports terrestres de voyageurs, notamment au regard des dispositions prévues à l'article L. 521-1 du code du travail. »

Le droit de grève est une liberté fondamentale, garantie par la Constitution et protégée par les conventions 581, 583 et 587 de l'Organisation internationale du travail. Or sous couvert de défendre les droits des usagers, vous avez en ligne de mire les salariés grévistes, les syndicalistes et le droit

de grève, dont l'exercice mettrait en péril le service public et dont les salariés abuseraient.

La réalité est foncièrement différente. Les conflits dans les transports sont en baisse. Les salariés n'abusent donc pas de ce droit. En revanche, le droit de grève est menacé par les stratégies d'intimidation et la répression anti-syndicale qui sévissent dans de nombreuses entreprises publiques et privées. La presse n'a pas manqué de rapporter plusieurs « incidents » – qui peuvent tout de même aller jusqu'au suicide – et des cas de harcèlement, de blocage de carrière, de licenciement ou de mise à l'écart de salariés syndicalistes.

L'exercice du droit de grève et du droit syndical est un élément essentiel à la survivance de la démocratie sociale. Sans droit de grève, il n'y a plus de droit d'expression des salariés, car les grévistes se battent pour l'amélioration de leurs conditions de travail et la défense du service public, victime des politiques libérales qui rognent ses moyens.

Puisque la majorité est « très attachée au droit de grève », je ne doute pas qu'elle votera cet amendement ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine*)

M. Roland Muzeau – Vous avez eu tort de ne pas venir rencontrer les organisations syndicales avec nous tout à l'heure. Elles nous ont remis un document qui donne une idée des atteintes qui pourront bientôt être portées au droit de grève. Des militants de la CGT ont distribué il y a peu aux voyageurs de la ligne de tramway T3 des tracts qui remettaient en cause les affirmations de la RATP sur la vitesse de circulation sur la ligne. Vous parlez d'une atteinte à la dignité de l'entreprise ! Et pourtant les militants qui ont distribué le tract sont tous sanctionnés ! C'est le droit d'opinion qui est réprimé !

ART. 2

M. Daniel Paul – Cet article pose le principe d'une négociation obligatoire dans les entreprises de transport, qui doit aboutir à la signature d'un accord-cadre avant le 1^{er} janvier 2008. Celui-ci, en prévoyant l'organisation obligatoire d'une négociation préalablement au dépôt d'un préavis de grève, permettrait, nous dit-on, de limiter les risques de grève.

La mise en place d'une procédure de prévention des conflits par la négociation instaure deux périodes de préavis successifs ayant en réalité le même objet. Lors des auditions de la commission spéciale, vous avez vous-mêmes reconnu que l'obligation de négociation pendant la période de préavis n'était aujourd'hui pas respectée. En quoi la procédure bureaucratique que vous introduisez améliorera-t-elle la qualité du dialogue social ? Avec les nouvelles dispositions, avant de pouvoir se mettre en grève, les salariés devront attendre treize jours : huit au titre du préavis « d'intention de grève » et cinq au titre du préavis de grève, conformément sur ce point à l'article L. 521-3 du code du travail. C'est un obstacle caractérisé au droit de grève. Loin de favoriser le dialogue social, cet allongement des délais risque de créer une ambiance délétère pendant de longues périodes, sans pour autant diminuer le nombre de conflits. Il s'agit en réalité de mettre à profit ce délai plus long pour dissuader les salariés de faire grève.

En effet, les entreprises ne mettront pas pour autant la période à profit pour négocier réellement, puisque 55 % d'entre elles s'affranchissent déjà de la négociation annuelle obligatoire pourtant prévue par l'article L. 132-27 du code du travail. Preuve que les questions des salaires, des contrats et des conditions de travail ne sont pas au cœur de leurs préoccupations – alors même que ces sujets sont souvent à l'origine de la mobilisation des salariés. L'employeur est tenu d'engager une négociation annuelle sur les salaires, la durée effective du travail et l'organisation du temps de travail, les objectifs en matière d'égalité professionnelle... Cette négociation annuelle est aussi l'occasion d'examiner l'évolution de l'emploi dans l'entreprise, notamment le nombre de CDD, le nombre et le volume horaire des missions de travail temporaire, ainsi que les prévisions annuelles ou pluriannuelles d'emploi. Elle peut porter également sur la formation ou la réduction du temps de

travail.

Ces négociations devraient être la norme dans toutes les entreprises de transport, surtout quand on sait les conditions de travail dans nombre d'entre elles. L'intérim y a progressé de 15 % en 2006 après 9 % les deux années précédentes ; le temps partiel y représente 33,6 % ; la sous-traitance a crû de 56 % dans les transports urbains et routiers de voyageurs et de 8,5 % à la SNCF en 2006.

Quant à l'obligation de conclure des accords de prévention des conflits avant le 1^{er} janvier 2008, elle est irréaliste compte tenu de la brièveté des délais. Les organisations syndicales auditionnées se sont même demandé si le Gouvernement et sa majorité avaient une quelconque idée de la réalité des négociations dans les branches et dans les entreprises !

Au vu de tous ces éléments, comment ne pas nourrir de sérieux doutes sur les prétendus effets bénéfiques de cette loi sur le dialogue social ? Comment ne pas voir que les enjeux sont ailleurs, dans la mise à mal du droit de grève ?

M. Roland Muzeau – Après l'intervention de notre collègue Daniel Paul, et en raison des doutes qui persistent sur les réelles motivations du Gouvernement en matière de dialogue social et de prévention des conflits – sujets servant d'alibi pour encadrer davantage le droit de grève, en en assimilant l'exercice à une forme de terrorisme –, vous ne serez pas surpris que nous proposons, par l'amendement 55, la suppression de l'article 2.

Nous sommes attachés, autant que vous, voire davantage, à un dialogue social permanent, effectif et constructif, « à froid », afin de garantir la paix sociale, mais aussi « à chaud », afin de mettre fin aux conflits au plus vite et dans les meilleures conditions possibles. En revanche, nous sommes en désaccord s'agissant des moyens de mettre en œuvre ce dialogue. De fait, l'on est en droit de vous reprocher de ne pas avoir cherché à créer les conditions d'un dialogue apaisé entre les salariés, leurs organisations syndicales et les employeurs, en particulier dans le secteur des transports. De nombreuses personnalités auditionnées estiment que ce projet de loi constitue une source potentielle de conflits supplémentaires et une incitation à négocier de mauvaise foi.

Ainsi, vous imposez autoritairement une négociation préalable entre certains partenaires sociaux avant le dépôt de tout préavis de grève. Certes, vous renvoyez aux accords-cadres d'entreprise et, le cas échéant, aux accords de branche le soin de définir les modalités de cette nouvelle phase. Mais l'échéance fixée pour satisfaire à cette obligation de résultat est si irréaliste que vous vous réservez le droit d'intervenir par décret pour fixer l'ensemble des règles de déroulement de la négociation préalable. En outre, vous généralisez certaines pratiques d'alarme sociale, ainsi que la mise en œuvre d'un service minimum, sans tenir compte de la spécificité de l'activité de certaines entreprises – je songe en particulier au transport scolaire –, de leur taille et de leur culture.

Au delà des problèmes techniques qui résulteront assurément de ces choix, deux aspects rendent « le préavis préalable au préavis » particulièrement discutable. En premier lieu, les délais ajoutés à ceux qui existaient déjà n'offrent aucune garantie supplémentaire aux salariés, ni du reste à l'employeur, quant à la loyauté et à l'efficacité de la négociation préalable, faute d'exigences portant sur le contenu de cette obligation de négocier et sur sa qualité. Pourquoi ne pas avoir ainsi pris en considération les dispositions en vigueur dans le code, en particulier l'obligation faite aux parties de négocier durant le préavis de droit commun de 5 jours ? Rien n'est prévu, par exemple, pour éviter l'enlisement des conflits attribuable, bien souvent, à la partie patronale, qui attend de jauger les forces en présence avant de proposer la discussion. Lorsque deux jours de négociation manifestent des désaccords si profonds qu'il est inutile de poursuivre, pourquoi attendre pour permettre le dépôt d'un préavis, sinon afin de gagner du temps et de dissuader le plus grand nombre possible de salariés de faire grève ?

En second lieu, imposer une phase dite de négociation préalable revient à soumettre la légalité du droit de grève à une condition supplémentaire, c'est-à-dire à en restreindre les conditions d'exercice, et à modifier la fonction du préavis, qui servira désormais à neutraliser les effets d'une grève

éventuelle plutôt qu'à négocier réellement afin de l'éviter.

M. Roland Muzeau – Le rapporteur a oublié de donner quelques éléments de réponse. Par exemple, le fait que vous soyez dans la logique de la loi Fillon de 2004, qui a bouleversé la hiérarchie des normes et qui fait que ce que vous appelez un accord-cadre, et qui est un accord d'entreprise, peut déroger aux accords de branche même s'il est moins favorable. Avec les mêmes mots mais pas dans le même ordre, on aboutit à des résultats très différents... Tant que nous ne reviendrons pas sur cette loi de 2004, tant que ce ne seront pas les accords les plus favorables qui s'appliqueront à la place des moins favorables, le tout fondé sur le socle du code du travail, nous pourrons toujours employer le mot « négociation » cinq fois dans la même phrase, cela ne garantira rien du tout ! Avec votre texte, lorsqu'un accord de branche plus favorable que les accords-cadres sera adopté, ce sont ces derniers qui s'appliqueront.

M. Roland Muzeau – Comme l'a rappelé le Conseil économique et social dans son rapport sur la consolidation du dialogue social, la question du dialogue social et celle de la représentativité syndicale sont étroitement liées.

Le gouvernement précédent, qui défendait alors son projet de modernisation du dialogue social, a choisi le *statu quo* en maintenant en l'état les règles de représentativité et de validité des accords : une présomption de représentativité datant de 1966, inadaptée à l'évolution du paysage syndical, et la possibilité pour des syndicats minoritaires d'engager la majorité des salariés – rendue intenable par la loi Fillon de 2004, qui a encouragé l'autonomie de la négociation au niveau de l'entreprise et permis à l'accord d'entreprise de déroger à l'accord de branche dans un sens défavorable aux salariés.

Vous êtes restés sourds aux deux principales recommandations du CES, partagées par la CFDT et la CGT : la refondation de la légitimité syndicale sur un vote de tous les salariés et l'affirmation du principe majoritaire comme condition de validité des accords. J'avais défendu ces propositions au Sénat. Je me souviens du refus de la majorité, désireuse comme le Medef de ne pas perdre l'acquis de la loi Fillon : la possibilité de négocier au plus près du terrain avec des partenaires dociles. Cela me semblait paradoxal de la part de ceux qui s'inquiétaient dans le même temps de la faiblesse des protagonistes sociaux. Je comprends à présent votre logique : c'est le moyen le plus sûr de régler son compte au syndicalisme et de les discréditer !

Monsieur le Ministre, je vous offre une occasion de prouver que le Gouvernement est décidé à donner tout son sens à la négociation. En présentant l'article 2, vous nous avez dit vouloir un dialogue maximal. Je vous ai déjà fait part de mes doutes quant aux chances de réussite de cette négociation à marche forcée. Je vous propose pour ma part un dialogue social de qualité, qui mette les organisations syndicales et les entreprises de transport face à leurs responsabilités.

L'amendement 56 n'exclut aucun syndicat représentatif de la négociation, mais il subordonne la validité de l'accord-cadre d'entreprise à sa signature par la ou les organisations majoritaires en voix. Et pour mesurer l'audience des organisations syndicales, nous envisageons, comme nous y invite le CES, la tenue d'une élection de représentativité.

Vous allez m'objecter que notre proposition est prématurée, que les partenaires sociaux sont saisis de cette question et qu'il faut leur faire confiance. Ce n'est qu'argutie : le Gouvernement sait brusquer les négociations lorsque cela l'arrange. Les vraies raisons sont donc à rechercher ailleurs : la majorité d'engagement prend à rebours la loi Fillon de 2004.

M. Roland Muzeau – Je sais, Monsieur le ministre, le talent qui est le vôtre pour ne pas répondre aux questions, mais franchement, cela va-t-il durer encore longtemps ainsi ?

Le bouleversement de la hiérarchie des normes a conduit à ce que des accords soient conclus par des syndicats minoritaires. Des recours s'en sont suivis – d'ailleurs difficiles à former car le droit d'opposition n'est pas si simple que cela à faire valoir –, quand les accords n'ont tout simplement pas été cassés par les tribunaux. Bien que vous ne soyez ministre du travail que depuis peu, vous ne pouvez pas l'ignorer. J'imagine que vous avez étudié les dossiers avant de prendre vos nouvelles fonctions, tout comme vous l'aviez fait lorsque vous étiez chargé de la sécurité sociale – assez mal d'ailleurs puisque vous avez laissé filer le déficit de quatre milliards supplémentaires alors que vous aviez promis le retour des comptes à l'équilibre. C'est d'ailleurs pourquoi j'ai du mal à vous croire aujourd'hui.

La question des accords majoritaires se pose incontestablement. Certains grands patrons ont éludé la question en consultant directement le personnel pour savoir par exemple s'il était d'accord pour travailler 39 heures payées 35 ou pour faire des heures supplémentaires. S'en est d'ailleurs suivie une multiplication des conflits sociaux.

J'en viens à la lettre, que dis-je, l'ordre, de M. Sarkozy puisqu'il n'est plus depuis un mois qu'un motif de légiférer, à savoir honorer les engagements pris par Nicolas Sarkozy, le Parlement n'ayant plus qu'à se coucher et la majorité à voter les textes proposés (*Interruptions sur les bancs du groupe UMP*).

À force de se courber, la majorité va finir par avoir des lumbagos et cela n'empêchera pas les choses de tourner vinaigre. Revenez donc au bon sens populaire, celui que vous aimez tant invoquer, et surtout au code du travail. Reconnaissez que les accords majoritaires sont la seule solution pour parvenir à un véritable dialogue social (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).

M. Roland Muzeau – Cet article rend obligatoire, avant tout dépôt d'un préavis de grève, une négociation préalable. Notre amendement 57 vise à limiter cette disposition aux préavis déposés pour des motifs liés au fonctionnement de l'entreprise. Comment en effet contraindre l'employeur et les organisations syndicales à discuter de sujets sur lesquels ils n'ont pas le pouvoir d'agir directement ? Ce n'est pas du pragmatisme, c'est de la schizophrénie ! Si les griefs notifiés à l'employeur sont extérieurs à l'entreprise, rien ne justifie d'imposer une négociation préalable.

À moins que, comme semblent le révéler les débats au Sénat, le Gouvernement ne veuille éviter que les salariés du secteur public des transports s'engagent dans une grève pour des motifs qui ne les concerneraient pas directement... Votre ambition serait-elle d'empêcher la participation des salariés du secteur public aux conflits nationaux interprofessionnels ? Décidément, les grèves de 1995 et celles, plus récentes, contre le CPE vous ont marqués ! Mais en enserrant ainsi l'exercice du droit de grève, vous allez conduire les travailleurs à faire entendre leurs désaccords et les aspirations par des actions plus radicales. Auriez-vous oublié Metaleurop ?

M. Jean-Paul Lecoq – Selon l'article 2, le dépôt d'un préavis de grève ne pourra désormais intervenir qu'après une phase de négociation préalable entre l'employeur et les organisations syndicales. Le texte concernait à l'origine l'ensemble des organisations syndicales représentatives au sein de l'entreprise, mais, à la suite des auditions auxquelles la commission spéciale sénatoriale a procédé, et en particulier à celle de la présidente de la SNCF, qui a souhaité que soient améliorées les modalités du système de prévention des conflits, le rapporteur a proposé que la procédure de négociation soit réservée aux organisations ou à l'organisation ayant initialement soulevé le problème.

Prenant l'exemple des syndicats de représentants des conducteurs, qui ne partagent pas

nécessairement les revendications sur les conditions de travail des commerciaux, Mme Procaccia a ainsi fait valoir en séance publique au Sénat que cette modification, qui se « contentait » de prendre en considération une pratique en vigueur à la SNCF et à la RATP, permettrait « d'alléger la procédure de négociation et éviterait d'avoir à débattre avec certains syndicats de revendications qui ne les concernent pas, s'il s'agit de syndicats catégoriels ». Mais la souplesse ainsi recherchée va à l'encontre de l'objectif de renforcement du dialogue social interne à l'entreprise qu'affiche le texte. Nous craignons également qu'une telle exclusive ne conduise à segmenter les questions auxquelles les directions d'entreprises peuvent être confrontées, multipliant ainsi les sources de conflits.

Vous connaissez trop bien le monde de l'entreprise pour ignorer que des dispositions destinées à une catégorie de salariés doivent être conçues de manière globale, dans la mesure où elles ont un effet direct sur le quotidien professionnel de l'ensemble des salariés de l'entreprise, fussent-ils d'une autre catégorie. Par exemple, les cadres intermédiaires seront directement touchés par les contraintes supplémentaires imposées aux salariés que le plan transport juge indispensables.

En outre, la solution restrictive retenue par le Sénat, sur laquelle, Monsieur le ministre, vous avez du reste émis un avis de sagesse, est ambiguë, car – vous l'avez noté – « chaque négociation, et non pas seulement celle qui porte sur le préavis de grève, implique la convocation de l'ensemble des organisations syndicales représentatives ». La négociation préalable à tout dépôt de préavis restreint déjà largement l'exercice individuel du droit de grève ; ne permettez pas qu'elle déroge en outre aux règles de droit commun en matière de négociation, ou admettez explicitement qu'elle n'a pas pour fonction de favoriser le dialogue.

D'autre part, dans la mesure où vous acceptez les accords minoritaires et où l'article 3 rend par ailleurs impossible le dépôt d'un nouveau préavis sur le même sujet, cette disposition prive les organisations syndicales non consultées préalablement d'un moyen d'interpeller la direction de l'entreprise, donc de la possibilité d'échanges portant sur leurs revendications, ce qui annonce une déresponsabilisation collective des acteurs sociaux, socialement explosive et économiquement contre-productive.

Nous souhaitons donc, par l'amendement 58, que les employeurs soient tenus d'associer à la consultation l'ensemble des organisations syndicales présentes dans l'entreprise, et non pas seulement l'organisation ou les organisations ayant notifié leur intention de déposer un préavis de grève (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine*).

M. Roland Muzeau – Preuve de la précipitation qui a prévalu, de l'absence de consultation digne de ce nom des partenaires sociaux, et de la préférence du Gouvernement pour les accords « donnant-perdant » au niveau de l'entreprise, l'article 2, dans sa version initiale, se limitait à évoquer la possibilité d'un accord-cadre de branche alors qu'il obligeait à négocier des accords de prévention des conflits dans chaque entreprise. Dubitatifs, surtout depuis la remise en cause du principe de faveur opérée par la loi Fillon de 2004, les syndicats auditionnés se sont inquiétés du déséquilibre résultant de la primauté donnée à la négociation d'entreprise. Ils ont alerté la représentation nationale sur les risques de dumping social et sur le fait qu'en l'absence d'accord de branche les salariés du secteur des transports ne pourraient plus exercer leur droit de grève dans des conditions égales. Ils ont été, en partie seulement, entendus par les sénateurs et, après l'adoption d'un amendement du rapporteur de la commission spéciale, le texte prévoit désormais que les partenaires sociaux devront engager, au niveau de la branche comme de l'entreprise, des négociations en vue de la signature d'un accord cadre de prévention des conflits.

Il reste que l'accord d'entreprise continue de prévaloir sur l'accord de branche, qui ne s'appliquera donc qu'à défaut d'accord d'entreprise, et qui cessera de s'appliquer dès que l'entreprise aura conclu un accord, même si l'accord d'entreprise est moins complet, moins-disant socialement, et même s'il a été signé par une minorité de syndicats. Jusqu'à présent, conformément aux articles L. 132-13 et L. 132-23 du code du travail, ce sont les signataires des accords interprofessionnels ou de branche

qui déterminaient la portée exacte qu'ils entendaient conférer au contenu des accords qu'ils négocient. Par le présent texte, le législateur intervient, pose autoritairement et d'une façon générale que les accords de branche ne pourront être que supplétifs. Avez-vous pris la mesure d'un tel glissement ?

Ce système complexe est de surcroît source d'insécurité pour les salariés des plus petites entreprises. C'est pourquoi nous avons choisi de réécrire, par l'amendement 60, la partie de l'article consacrée aux accords-cadres de branche en précisant que les modalités d'organisation et de déroulement de la procédure de prévention des conflits définies au niveau de la branche s'appliquent de plein droit et sans restriction aux entreprises relevant du champ couvert. Par ailleurs, l'amendement renforce la légitimité à conclure des acteurs sociaux en exigeant que ces accords fassent l'objet d'une majorité d'engagement.

M. Jean-Paul Lecoq – L'amendement 61 vise à supprimer l'alinéa 3 de l'article 2. Il n'appartient pas au pouvoir réglementaire de fixer les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable, cette négociation étant un élément substantiel des modalités d'exercice du droit de grève.

Dans sa décision du 22 juillet 1980, le Conseil constitutionnel a rappelé qu'il appartient au législateur de déterminer les limites du droit de grève. Ce droit ayant valeur constitutionnelle, la loi ne saurait déléguer au Gouvernement, à l'administration ou à l'exploitant du service le soin de le réglementer. L'intervention du législateur est donc indispensable pour aménager son exercice. Ce principe est d'ailleurs posé par le Préambule de la Constitution de 1946, qui énonce que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent », et par l'article 34 de la Constitution, qui réserve à la loi le soin de déterminer « les principes fondamentaux du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale » et de fixer « les règles concernant les garanties fondamentales accordées aux citoyens pour l'exercice des libertés publiques ».

Or, en renvoyant à un décret en Conseil d'État le soin de fixer les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable, l'article 2 laisse le Gouvernement édicter des normes relatives à cette négociation préalable qui constituent un élément substantiel des modalités d'exercice du droit de grève. En se déclarant incompétent au profit du pouvoir réglementaire, le législateur viole donc l'article 34 de la Constitution.

Enfin, il serait pertinent, au regard de l'objectif d'amélioration du dialogue social, de renoncer à ce que des actes unilatéraux s'imposent aux partenaires sociaux.

M. Daniel Paul – L'audition nous a aussi appris que l'UTP et le MEDEF ne voulaient pas d'un accord ; c'est la raison pour laquelle ils ont utilisé cet argument. Quand on a envie qu'une négociation aboutisse, on cherche à rapprocher les points de vue ! J'avais d'ailleurs cru comprendre qu'une prise de position du Gouvernement aurait été bienvenue.

Présenter les choses de cette façon, ce n'est donc pas honnête, Monsieur Mariton ; c'est prendre position pour un camp contre l'autre. Il est vrai que depuis hier, vous ne faites que cela, votre seul objectif étant de servir les patrons (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*).

M. Roland Muzeau – Le président de l'UTP avait également été auditionné par la commission du Sénat, devant laquelle il avait – je lis le rapport sénatorial – « indiqué que l'UTP avait participé activement aux travaux de la commission Mandelkern en 2004 et qu'elle avait ensuite engagé avec plusieurs organisations syndicales une négociation qui n'a pas abouti, sur la question de la continuité du service public ».

En l'absence des intéressés – puisque les discussions ont été sectorisées, en lieu et place d'une table ronde réunissant patrons et organisations syndicales –, c'est sur cette question de la continuité du service public que l'accord a achoppé. Par la suite, en 2006, l'UTP a été associée à l'élaboration d'une charte sur la prévisibilité du service public de transport en période de perturbation initiée par le ministre des transports, Dominique Perben – dont je rappelle qu'il était hostile à cette loi. « L'UTP », conclut Michel Cornil, « a enfin été consultée pour l'élaboration de ce projet de loi ».

La boucle est bouclée : l'UTP est ravie, car elle a torpillé la négociation avec les organisations syndicales ; c'est le rapport du Sénat qui l'affirme !

M. Daniel Paul – L'amendement 63 rectifié vise à éviter toute ambiguïté quant à l'addition des délais que le texte introduit. Alors que la grève demeure l'un des derniers moyens pour les salariés de défendre les revendications qui n'ont pas été entendues par leur direction, et que le dépôt de préavis leur permet de signaler à cette dernière leur détermination, le texte reste muet sur la possibilité d'un dépôt de préavis en cas d'échec de la négociation. Voilà pourquoi nous avons souhaité préciser qu'« en cas de carence ou d'échec de la négociation acté par l'inspection du travail ou de constat de désaccord, le préavis peut être déposé avant l'expiration de cette durée ». Sans cet amendement de précision, la durée qui sépare l'annonce de la volonté de faire grève du déclenchement effectif de la grève pourrait atteindre 13 jours, ce qui constituerait une entrave injustifiée aux capacités d'action des syndicats, alors que les salariés n'ont pourtant pas pour habitude d'abuser de la pratique du dépôt de préavis.

Notre amendement permettrait donc, au lieu de sombrer dans l'attente, de faire du dépôt du préavis un avertissement adressé à la direction pour faire évoluer une situation enlisée et de relancer la négociation pendant la durée du préavis. Car, en accélérant le dépôt de préavis, il anticipe la deuxième négociation obligatoire, permettant ainsi de parvenir plus rapidement à un accord entre salariés et direction.

M. Roland Muzeau – L'article 9 du projet est unanimement considéré comme la provocation de trop. Si vous n'aviez pas mis tant d'acharnement à vouloir réaffirmer le principe de non-paiement des jours de grève, pour mieux accréditer dans l'opinion l'idée que les grévistes du public sont des privilégiés en ce domaine, je ne serais pas intervenu sur cette question dès l'article 2. Mais je profite de l'occasion pour clarifier la situation et rappeler à chacun, et en particulier aux partenaires qui négocieront l'accord-cadre, que des dérogations au principe de non-paiement existent.

Ainsi, la jurisprudence admet que l'employeur compense la perte de salaire lorsque les salariés se sont trouvés obligés de cesser le travail pour faire respecter leurs droits essentiels, directement lésés par suite d'un manquement grave et délibéré de l'employeur, ou lorsqu'il a violé des dispositions d'ordre public social en ne respectant pas la procédure de licenciement, voire en faisant preuve de mauvaise foi – au cours de négociations par exemple. Un arrêt de la Cour de cassation du 21 mai 1997 a condamné l'employeur au paiement des heures d'une grève due à son refus de négocier la suppression d'une prime illicite incitant les salariés à dépasser la durée normale du travail et les temps de conduite autorisés – nous restons dans le domaine des transports !

L'amendement 64 permet d'opérer la transcription législative de ces dérogations et propose, afin que chacun soit pleinement informé des conséquences d'une grève, que l'accord-cadre expose les conditions de retenue sur les salaires et traitements.

APRÈS L'ART. 2

M. Daniel Paul – L'amendement 75 rectifié vise à responsabiliser les groupes sur les conséquences des opérations de sous-traitance auxquelles ils se livrent après avoir obtenu la délégation de service public, car elles provoquent des situations conflictuelles parfaitement légitimes de la part des salariés. Il s'agit d'enrayer le processus de dumping social orchestré à l'intérieur des groupes. Chacun sait en effet que les pratiques en vigueur dans le secteur laissent à désirer. Ainsi, la commission des comptes des transports de la nation a relevé une progression de 15,2 % de l'intérim en 2006, après 9 % en 2004 et en 2005.

C'est désormais, avec celui de l'énergie, le secteur qui intensifie le plus son recours à l'intérim. Compte tenu des enjeux de sécurité dans ces activités, cela fait froid dans le dos ! Car on sait bien que les intérimaires présentent un niveau de qualification moins élevé que les salariés

fonctionnaires ou en contrats stables, lesquels ont aussi plus d'expérience et de savoir-faire.

En outre, le recours au temps partiel imposé est abusif, puisque le bilan social du comité national des transports indique qu'il concerne 33,6 % des effectifs dans le transport routier de voyageurs. Si le transport scolaire influe beaucoup sur la réalité du phénomène, il n'explique pas tout. 37,7 % des contrats de travail du personnel de conduite dans le routier voyageurs sont à temps partiel.

En outre, dans l'ensemble des transports urbains et interurbains, la sous-traitance a progressé de 56 % entre 2002 et 2007, pour atteindre 950 millions d'euros. Dans le ferroviaire, la progression est de 8,5 % durant la même période. À nos yeux, le recours à la sous-traitance doit être strictement limité, car il entraîne presque systématiquement des contrats de travail et des conditions de travail défavorables à la qualité du service.

Enfin, par cet amendement, nous entendons donner aux représentants des salariés tous les éléments leur permettant de comprendre les mécanismes des contrats signés, afin de sortir de situations de fait accompli qui provoquent des conflits au règlement délicat. Bref, l'adoption de cet amendement contribuera à réduire la conflictualité dans les transports. Tous ceux qui partagent cet objectif sont donc forcés de l'adopter.

Je rappelle que lorsqu'il a été instauré, l'intérim n'avait pour objet que de permettre de remplacer rapidement les personnels absents. Aujourd'hui, il est devenu un mode de gestion permanent de la ressource humaine dans les entreprises. Les salariés employés sous ce mode sont les plus exposés, et nous n'avons eu de cesse, au cours la législature précédente, de limiter l'intérim à 5 % des effectifs. Las, la majorité l'a toujours refusé en prétendant que la vie des entreprises en serait rendue impossible. Bien entendu, cet argument n'est pas recevable et nous assistons aujourd'hui à une diffusion préoccupante des statuts les plus fragiles.

ART. 3

M. Jean-Paul Lecoq – L'article 3 prétend interdire la pratique des préavis glissants, qui consiste, pour une même organisation syndicale, à déposer un nouveau préavis de grève pour les mêmes motifs avant l'échéance du préavis en cours. C'est donc encore un dispositif qui vise, selon la version officielle, à limiter les abus, et, en réalité, à mieux contraindre le droit de grève.

Il convient certes d'améliorer le dialogue social, puisque 55 % des entreprises de transport assujetties à la loi sur la négociation annuelle obligatoire ne la respectent pas. Mais l'interdiction du préavis glissant répond-elle à cette ambition ? Elle ne tend en effet qu'à restreindre l'exercice du droit de grève. Or il est difficile de considérer que les salariés abusent du droit de grève quand on considère le degré de conflictualité dans ce secteur : seulement 6,7 % des entreprises de transports ont connu une grève en 2005 et, en 2006, sur 6 043 incidents ayant donné lieu à des retards à la SNCF, seuls 140 étaient imputables à des mouvements sociaux.

Dès lors, on comprend que l'interdiction de préavis glissant vise surtout à limiter la mobilisation des salariés. En effet, comment participer à un conflit interprofessionnel qui se déclarerait dans le courant du premier préavis, si la pratique du préavis glissant est prohibée ? Or plusieurs grèves récentes ont vu des salariés participer à des mouvements sociaux portant sur des sujets d'intérêt général, excédant largement les revendications sectorielles.

C'est donc bien pour brider le mouvement social que ce petit article a été rédigé. Pratique, quand on sait que vous prévoyez de supprimer l'ensemble des régimes spéciaux et lorsqu'on connaît vos intentions rapaces vis à vis des dispositions protectrices du code du travail ! Avec ce dispositif, les salariés des entreprises de transport n'auront la possibilité de soutenir les revendications sociales de leurs collègues que s'ils ne sont pas eux-mêmes mobilisés pour défendre leurs propres conditions de travail dans leur secteur d'activité.

En voulant restreindre le droit de grève, droit constitutionnel individuel, le Gouvernement veut détourner l'attention des usagers et de l'opinion publique. Il entend surtout se protéger des capacités de réaction de salariés déterminés à s'opposer au démantèlement des services publics comme à toutes les autres mesures antisociales.

La question du préavis glissant n'a aucun rapport avec la garantie de la continuité du service public ! Ce qu'il est urgent d'améliorer, c'est la qualité et la fiabilité de nos transports collectifs, en mettant fin aux dysfonctionnements qui nourrissent l'écrasante majorité des conflits. Cela commande de mobiliser des moyens matériels et humains suffisants, au lieu de privilégier la rentabilité à tout prix ! S'attaquer aux salariés qui se battent pour l'amélioration des matériels, le maintien des dessertes menacées par des choix financiers et leurs conditions sociales ne résoudra rien. C'est pourquoi nous demanderons la suppression de cet article.

M. Roland Muzeau - Depuis le début de ce débat, vous n'avez eu de cesse de répéter, sûrement pour mieux vous en convaincre, qu'il fallait établir un vrai climat de confiance dans chaque entreprise et asseoir le dialogue social entre les acteurs syndicaux et les directions. Le problème, c'est que vous n'avez aucun respect ni aucune confiance envers les organisations syndicales. Vous réduisez leurs aspirations professionnelles, pourtant étroitement liées à la qualité du service public, à de simples revendications catégorielles.

A priori, leurs intentions seraient belliqueuses et leurs actes irresponsables. Vous voulez que la grève, qui n'est jamais que la lutte des travailleurs, fasse, à l'instar des autres mouvements sociaux, l'objet d'une sorte de criminalisation dans le prêt à penser du moment. Selon le philosophe Jean Salem, vous faites le jeu de la « grotesque et sempiternelle assimilation médiatique de la grève à une prise d'otage... pour bel et bien faire passer l'arrêt de travail pour l'horreur économique absolue, et, pourquoi pas, pour une forme de terrorisme. »

L'article 3 adopte cette posture idéologique de défiance vis-à-vis des organisations syndicales. Afin, dites-vous, de susciter un changement d'état d'esprit, vous semez de nouveaux obstacles sur le chemin du dépôt des préavis, en interdisant tout nouveau préavis avant l'échéance du préavis en cours et la mise en œuvre de la procédure particulière de négociation instituée à l'article 2.

Outre les questions juridiques et pratiques soulevées par cet article, il laisse à penser que les organisations syndicales font un tel usage des préavis glissants qu'ils abuseraient de façon systématique de leur droit de grève, et ce en toute impunité. C'est faux et vous le savez bien ! La jurisprudence fournit nombre d'exemples de sanction de ces pratiques constituant « un trouble manifestement illicite ».

Le fait que vous regrettiez, qu'en la matière, les tribunaux ne sanctionnent pas de manière plus ferme et systématique de telles pratiques ne saurait être suffisant pour justifier une nouvelle intervention du législateur. Vous vous décidez à intervenir parce que vous avez besoin de déterminer exactement le moment du déclenchement de la grève et besoin de temps avant son déclenchement, afin d'en limiter les conséquences en organisant la continuité du service public.

Vos intentions sont mauvaises et attentatoires au droit de grève, dans la mesure où le dépôt d'un préavis, déjà encadré, pourra désormais être interdit. Temporairement, direz-vous. Sauf que cette restriction doit être conjuguée avec celle introduite par l'article 2, qui subordonne le dépôt d'un préavis de grève à la conduite jusqu'à son terme du temps réservé à la négociation. Vingt et un jours devront séparer la notification du premier préavis de l'éventuel dépôt d'un second. Un tel délai est manifestement excessif et ne garantit nullement que soient menées des négociations sur les causes du conflit.

Enfin, la combinaison de ces dispositions favorisera la division syndicale et les pratiques de contournement de la législation. Les organisations syndicales n'auront aucun intérêt à s'entendre pour déposer ensemble un préavis sur le même sujet. En revanche, elles seront incitées à entreprendre des grèves illimitées. Autant de pratiques renforçant la conflictualité, donc censément contraires à vos objectifs.

Pour toutes ces raisons, notre amendement 66 vise à supprimer l'article 3.

ART. 4

M. Daniel Paul – Cet article introduit la notion de dessertes prioritaires en cas de grève, établies par les autorités organisatrices de transport. Les besoins essentiels de la population sont une notion bien subjective.

Est-il essentiel d'aller à un cours à la faculté ? Les horaires de la faculté étant particulièrement larges, comment garantir le service en cas de grève importante ? Cette idée de dessertes prioritaires fait courir le risque d'une balkanisation du respect, voire de la définition, de l'intérêt général dans les transports publics de voyageurs.

Il sera très difficile d'organiser ces dessertes, vous le savez pertinemment. C'est d'ailleurs pourquoi vous vous en êtes déchargés sur les collectivités, et ce n'est pas là, comme vous le prétendez, dans un souci de sur-mesure et d'adaptation aux réalités du terrain. Comment les autorités organisatrices expliqueront-elles aux usagers que tel site, où est implanté tel établissement d'enseignement ou telle entreprise, bénéficie d'une desserte prioritaire, et pas tel autre ? Vos dessertes prioritaires ne sont que de la poudre aux yeux, destinée à masquer que votre projet de loi sera inefficace. Le GART ne s'y est d'ailleurs pas trompé, ne cachant pas ses fortes réserves.

Cet article prévoit également que chaque entreprise élabore un plan de transports et un plan d'information des usagers, qui devront figurer dans les conventions d'exploitation. Qui pensez-vous satisfaire avec ces documents qui ne concerneront qu'un pourcentage infime des défections de service auxquels sont confrontés les usagers et qui ont bien d'autres causes que les grèves ?

Prenons un autre exemple que la Normandie, qui convaincra peut-être les députés franciliens. Les personnes qui, travaillant dans le nord de Paris, empruntent les lignes de train partant de la gare du Nord subissent presque chaque semaine des retards, très pénalisants pour les salariés ayant des horaires stricts, ce qui est le cas de la très grande majorité. Lorsqu'ils ont des réunions en début de matinée, nombre d'entre eux partent une heure plus tôt que prévu pour être sûrs d'être à l'heure. Et de se lever ainsi à 6 heures du matin, pour arriver à 9 heures ! Voilà des salariés qui travaillent plus... sans gagner un kopeck de plus ! (*Interruptions sur les bancs du groupe UMP*) Et que dire des demandeurs d'emploi qui ne sont finalement pas embauchés, victimes d'une discrimination opérée par l'employeur lorsqu'il prend conscience de la ligne de train qu'ils devront emprunter quotidiennement !

Quoi que vous en disiez, les associations de représentants des usagers ne s'y sont pas trompées. Toutes ont souligné, lors des auditions de la commission, que les vrais problèmes étaient ailleurs et que ce texte ne répondait pas aux préoccupations quotidiennes des usagers. Ne se rappeler l'existence du principe de continuité de service public que les jours, fort peu nombreux, de conflits est révélateur de l'état d'esprit du Gouvernement et de sa majorité.

Ouvrir un véritable débat sur la qualité des services publics de transport et les moyens que cela requiert risquerait de remettre en question toute votre politique faite de cadeaux fiscaux aux ménages les plus nantis et de redistribution des bénéfices aux actionnaires au détriment des investissements productifs.

En réalité, vous ne parlez de « dessertes prioritaires » et d'organisation du service en cas de grève que pour mieux taire les vrais problèmes et tenter de lier les autorités locales à votre politique.

M. Roland Muzeau – Le titre III de ce projet regorge d'articles particulièrement importants. Ainsi l'article 4, qui charge les autorités organisatrices de transport de définir les dessertes prioritaires et d'intégrer le plan de transport et le plan d'information des usagers dans les conventions qui les lient aux entreprises – et qui porte atteinte à la libre administration des collectivités territoriales. Il est en effet prévu que le préfet pourra se substituer à l'autorité organisatrice des transports, en cas de carence, pour définir les priorités de dessertes. Mais la jurisprudence administrative retient une

acceptation très large de la notion de carence et le représentant de l'État pourra donc intervenir non seulement si le plan fait défaut, mais aussi s'il est insuffisant – de son point de vue – et ne prend pas en compte les besoins essentiels de la population – notion tout aussi floue que celle de carence.

Or, et c'est notre deuxième point d'achoppement concernant cet article, les autorités organisatrices de transports devront assumer juridiquement et politiquement les obligations nées de la loi – prévoir la fréquence des dessertes prioritaires pour satisfaire les besoins essentiels de la population, donc décider de restrictions locales substantielles au droit de grève.

Selon les territoires, les niveaux minimaux de service varieront et avec eux les limites au droit de grève. À trop vouloir faire du sur-mesure pour les usagers, Monsieur le ministre, vous sacrifiez le principe de l'égalité de traitement. M. Mercier, sénateur centriste, s'est inquiété que l'Etat ne s'assure pas du respect, sur tout le territoire, de l'équilibre ou de la proportionnalité des limitations aux libertés publiques que devront décider les AOT – et nous avec lui. Nous sommes tout aussi inquiets de constater qu'après avoir élevé la desserte des usagers au rang d'impératif justifiant une limitation du droit de grève, vous ajoutez à la liste des droits et libertés auxquelles il ne doit pas être porté atteinte l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Mesure de bon sens, direz-vous, si ce n'est qu'elle conduit indirectement à prédéfinir un nombre de jours fixe pendant lesquels les personnels devront être présents et qu'elle constitue donc une interdiction frontale de l'exercice du droit de grève ces jours-là.

Les motifs d'inconstitutionnalité ne manquent pas dans cet article, autre usine à gaz dont nous demandons, par l'amendement 67, la suppression.

M. Roland Muzeau – Naturellement, personne n'est contre cette proposition. Comme d'autres, pourtant, sa vraie motivation est démagogique. Il s'agit bien de se soucier des personnes à mobilité réduite ! En fait, les députés de la majorité se sentent trahis, s'énervent de constater que le service minimum promis pendant la campagne – et pouvant aller jusqu'à la réquisition des travailleurs – s'est mué en continuité, permanence ou que sais-je encore, du service public. Nous avons ici même débattu de la capacité des autorités à desservir telle ou telle ligne ou école, alors que c'est impossible ! Vous amusez le bon peuple français (*Protestations sur les bancs du groupe UMP*) en lui faisant croire qu'il pourrait circuler normalement une fois ce texte voté. Démagogie ! Deux pour cent seulement des perturbations sont dues aux grèves. Les autres continueront, car elles proviennent du manque d'argent, de maintenance, de personnel. Les grèves ne sont pour rien dans les difficultés quotidiennes des usagers ! (*Même mouvement*) Je dis bien « usagers », et non « clients » !

En l'occurrence, personne ne peut voter contre cet amendement. Encore faudrait-il que les personnes à mobilité réduite soient correctement considérées tous les jours de l'année. C'est loin d'être le cas !

ART. 5

M. Jean-Paul Lecoq – L'article 5 dispose que les entreprises de transport négocient avec les organisations syndicales représentatives des accords de prévisibilité du service applicables en cas de perturbation prévisible du trafic ou de grève. Dans les entreprises exploitant un service public de transport, la loi oblige déjà au dépôt d'un préavis de grève par un syndicat représentatif cinq jours avant le mouvement prévu. Aux termes de l'article L. 521-2 et suivants du code du travail, ce délai doit être mis à profit pour rechercher une solution et éviter ainsi « une désorganisation de la vie sociale ». Pourquoi rajouter ce dispositif reposant sur le recensement des moyens matériels et humains correspondant au service dans le plan de transport adapté ?

En temps normal, les organisations syndicales ne sont pas gestionnaires ; pourquoi devraient-elles

co-décider et approuver ce recensement ? Il est totalement irréaliste de les associer à la révision de l'organisation du travail en vue de la réaffectation des personnels non grévistes : les syndicats n'ont pas pour fonction de combattre tout ou partie des travailleurs !

En outre, le paragraphe 2 de l'article 5, qui oblige le salarié à informer le chef d'entreprise de son intention de faire grève au plus tard 48 heures avant le début de celle-ci, sous menace de sanction disciplinaire, constitue une atteinte au droit de grève, qui est un droit individuel, et non un droit du syndicat, même s'il est exercé collectivement et de manière concertée. La cour d'appel de Grenoble a pris à ce sujet une position claire en 2002, considérant que la direction de la société Rhodia Chimie, qui avait interrogé chaque salarié individuellement sur ses intentions de faire grève, avait « *contribué à écarter chaque salarié du mouvement collectif pour le replacer dans un rapport individuel de subordination* ».

Le libre consentement du salarié doit être scrupuleusement respecté jusqu'au déclenchement du conflit. Or si un salarié qui aura fait savoir son intention de faire grève a le droit de changer d'avis et de se présenter à son poste, il n'en va pas de même pour celui qui décidera de faire grève dans les heures qui précèdent le mouvement. Vous ignorez ainsi ce que toutes les études montrent, y compris dans le domaine électoral : nombre de nos concitoyens ne se déterminent qu'au moment du vote ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et sur plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*)

M. Roland Muzeau – Notre amendement 68 est de suppression. L'approche juridique est intéressante, mais le vécu des usagers plus encore. L'obligation de déclaration préalable est une atteinte caractérisée au droit individuel de grève, et dénoncée comme telle par tous les syndicats. Pour la justifier, le Gouvernement prétend qu'elle est absolument nécessaire pour prévoir le trafic, ce qui serait une attente majeure des usagers – ou dans ses termes des clients.

Nous refusons ce marché de dupes qui réduit la continuité du service public à une limitation du droit de grève. Quelles sont en réalité les vraies préoccupations des usagers, au fil du désengagement de l'État ? Le service maximum, la qualité, la fiabilité du service public.

Selon la présidente du comité des usagers de la ligne 13 qui dessert Gennevilliers et Asnières et sur laquelle, ce week-end, un incident grave a fait plusieurs blessés, l'utilisateur est « l'otage de la pénurie, du manque de personnel, de la vétusté du matériel, de l'entretien confié au moins disant. » Le service minimum va-t-il diminuer ces perturbations récurrentes ? Non. Le service minimum, c'est déjà le quotidien pour les 20 000 usagers aux heures de pointe sur la ligne 13 qui détient le triste record du taux de surcharge avec quatre personnes au m². Toujours selon le comité d'usagers, l'ensemble des kilomètres perdus à cause de tous ces dysfonctionnements correspond à la fermeture de la ligne 13 pendant 93 jours. C'est, on le voit, sans comparaison avec les mouvements sociaux. Dans ces conditions, je préférerais que le directeur général de la RATP s'occupe de faire rouler la ligne 13 à 100 % chaque jour, plutôt que de négocier un plan de prévention des conflits, un plan adapté des transports ou toute autre mesure visant à réduire le droit de grève.

M. Roland Muzeau – Monsieur le ministre, vous venez d'expliquer que, pour savoir ce que serait la nature de ces sanctions, il faudrait consulter le règlement intérieur des entreprises. C'est la première fois que j'entends une telle réponse. Un règlement intérieur ne peut en aucun cas déroger au code du travail, ou au statut des entreprises considérées, dans le secteur public. Et si la loi ne définit pas l'échelle des sanctions encourues, le règlement intérieur n'a pas à se substituer à elle.

En outre, un salarié doit pouvoir déterminer ses choix librement, et il ne me paraît pas du tout sain de chercher à enserrer ces choix dans des délais. Il y a là, du reste, une rupture de l'égalité entre salariés. J'ajoute que, M. Bussereau ayant affirmé qu'il n'y aurait aucune sanction, il faudrait vous mettre d'accord et, en tout cas, clarifier la situation pour le législateur.

Vous abusez du rapport Mandelkern, qui n'est qu'un rapport de plus, parmi les nombreux autres

textes d'obédience patronale qui, depuis vingt ans, demandent d'en finir avec les grévistes. Or, quand on voit retirer à la dernière minute des amendements de la majorité réclamant l'interdiction de la grève dans les secteurs maritime et aérien on comprend que l'ambition de cette majorité est de ne pas s'en tenir aux transports terrestres, même si le Gouvernement préfère ne pas brusquer les choses. En tout état de cause, n'abusez pas du rapport Mandelkern de la même façon que vous avez abusé de la position commune, dont j'ai eu l'occasion de dire ce qu'en pensaient ses signataires.

M. Roland Muzeau – Vous êtes en train de légaliser le prêt de main-d'œuvre à l'intérieur d'une entreprise. Un grand groupe pourra-t-il recourir aux salariés de l'une de ses filiales pour briser la grève organisée dans telle autre ? Je voterai contre cet amendement dangereux.

M. Roland Muzeau – M. Mongin, président de la RATP, a fait part à la commission des difficultés pratiques auxquelles son entreprise serait confrontée pour assurer les dessertes définies comme prioritaires, soulignant notamment que les salariés étaient difficilement interchangeables. Cet aspect, que vous avez négligé, contrariera votre ambition de garantir un service minimum, lequel n'en doit pas moins répondre aux exigences de qualité et de sécurité.

L'accord de prévisibilité de service devra recenser de façon exhaustive les moyens matériels et humains indispensables à l'exécution du plan de transport dans le respect des règles de sécurité, et fixer les conditions dans lesquelles l'organisation du travail sera modifiée. Mais il n'est pas prévu que cet accord soit soumis au comité d'entreprise ni au CHSCT, ce qui est fort dommage dans la mesure où il aura une incidence directe sur les conditions de travail des salariés susceptibles d'être réaffectés à d'autres postes ou sur d'autres lieux de travail. Que se passera-t-il si un salarié « disponible » – ou bien plutôt ayant cédé à la pression – refuse, pour des motifs personnels ou professionnels, la réaffectation qui lui est proposée ? Il ne pourra pas faire jouer son droit de retrait. Pourra-t-il être sanctionné au motif par exemple d'abandon de poste ?

Pour protéger les salariés placés dans une telle situation, notre amendement 71 précise que « le refus de la réaffectation proposée par l'employeur ne constitue pas une faute ou un motif de licenciement. »

M. Roland Muzeau – Les dispositions que vise à supprimer l'amendement 69 sont inadmissibles et vous aurez grand mal à nous convaincre, Monsieur le ministre, qu'elles ne constituent pas une atteinte grave à la liberté individuelle des salariés.

Seuls les salariés considérés comme indispensables à l'exécution du plan transport seraient concernés, ce qui ne manque pas de nous interroger sur les inégalités de traitement ainsi introduites à l'intérieur de l'entreprise.

Il est prévu que ces informations seront couvertes par le secret professionnel et ne devront pas être détournées de leur objectif premier, mais cela ne suffira pas : la loi reste muette sur la durée de conservation des données, ce qui expose les salariés à un risque de fichage, donc à des intimidations et des mesures de rétorsion en tout genre. Vous en êtes d'ailleurs conscient, Monsieur le ministre, puisque vous avez indiqué que le Gouvernement ferait preuve de vigilance sur ce sujet ! Vous savez que ce texte ouvre la porte à tous les abus...

Pis encore, vous faites fi de la jurisprudence constante de la Cour de cassation. En application de l'article L. 521-3 du code du travail, celle-ci considère que le droit de grève est certes individuel, mais que son exercice revêt un caractère collectif. Comme l'a rappelé l'arrêt « Air France », rendu le 26 juin 2006, l'obligation de déposer un préavis ne s'impose qu'aux syndicats : on ne peut imposer à un salarié d'indiquer son intention de participer, ou non, à un mouvement social.

Alors que le droit de grève était jusqu'à présent insusceptible de renonciation, certains salariés

seront désormais privés de la possibilité de se joindre à un mouvement de grève en cours. C'est une atteinte manifeste au droit de grève, sans rapport avec une hypothétique amélioration de la prévisibilité du service.

M. Roland Muzeau – C'est invraisemblable ! Il faudrait que les salariés attendent 48 heures pour participer à un mouvement social en cours ? On dirait que vous ne savez pas comment on fait grève ! (*Rires sur plusieurs bancs du groupe UMP*) Vous riez, mais vous allez apprendre des choses...

Les salariés n'ont qu'un objectif, c'est d'obtenir un accord au plus vite, car cela coûte cher de faire grève – beaucoup plus cher qu'aux employeurs... Imaginez-vous un seul instant qu'un salarié annonce à ses camarades qu'il attendra 48 heures pour se joindre à eux ? C'est grotesque !

M. Roland Muzeau – Notre amendement 70 supprime l'alinéa 6. Utilisant l'arrêt Air France, j'ai montré les intentions malveillantes du Gouvernement et son acharnement à légaliser une procédure, la déclaration préalable individuelle, qui est illégale et sanctionnée par les tribunaux comme constituant une pression inadmissible et une atteinte à la liberté individuelle des salariés.

L'arrêt de la cour d'appel de Grenoble du 29 avril 2002, par ses attendus, permet aussi de dire que, en écartant chaque salarié du mouvement collectif pour le replacer dans un rapport individuel de subordination, l'article 5 est dangereux.

La jurisprudence exige une faute lourde pour pouvoir prendre une sanction disciplinaire à l'encontre d'un gréviste. Comme l'a souligné la *Semaine sociale* du *Lamy*, avec votre texte, qui prévoit une sanction disciplinaire pour non-déclaration préalable, le pouvoir hiérarchique de l'employeur s'introduit dans le droit de grève qui normalement y échappe. Chacun doit donc mesurer la portée de ce dispositif, ainsi que les sources de contentieux qu'il contient.

Les salariés sont déjà victimes de la répression, en particulier les salariés protégés, que des employeurs n'hésitent pas à mettre à pied pour fait de grève illicite alors qu'un appel national a été lancé par une organisation syndicale. Supprimons donc cette référence à une nouvelle sanction disciplinaire.

ART. 6

M. Jean-Paul Lecoq – Cet article a cristallisé les critiques des syndicats. Et pour cause ! Il s'attaque en effet à l'exercice collectif du droit de grève. Il prévoit qu'au bout de huit jours, une consultation est organisée sur la poursuite – ou plutôt la cessation – du conflit. Cette consultation est ouverte « aux salariés concernés par les motifs mentionnés dans le préavis ». Qui sont-ils ? Les grévistes, tous les salariés de l'entreprise, ceux qui sont venus à la consultation ? Comment les syndicats qui n'ont pas appelé à la grève interviendront-ils ? Qui décidera de tout cela ? Les risques de manipulation sont évidents. L'entreprise pourra définir l'électorat et ainsi peser sur le climat social en usant de la division des salariés. Cette consultation, comme la déclaration préalable, vise en fait à écarter chaque salarié du mouvement collectif.

Le résultat de la consultation n'affecte pas le droit de grève, dites-vous. Mais s'il ne reste que quelques grévistes, ils seront contraints de se retirer du mouvement. C'est donc aussi l'exercice individuel du droit de grève qui sera entravé.

D'autre part, l'inspecteur du travail sera simplement informé. Dès lors, aura-t-il une autre fonction que de servir de caution ?

Enfin, laisser à toute organisation syndicale la possibilité de demander l'organisation d'une telle

consultation, c'est encore jouer la division. Vous ne cherchez qu'à affaiblir les syndicats.

Pour vous donner les apparences de la concertation, vous reprenez la proposition, mineure, de recours à un médiateur en cas d'enlèvement du conflit. Mais en dehors de cela aucune proposition des organisations syndicales n'a été reprise dans le texte.

Enfin, cet article est contraire à l'esprit de la convention 507 de l'OIT qui dispose qu'exiger l'approbation de 50 % des travailleurs pour déclarer une grève est une exigence trop élevée, surtout dans les grandes entreprises. Le processus que vous instituez limitera de même la possibilité de faire grève.

M. Roland Muzeau – Notre amendement 72 vise exclusivement à supprimer les dispositions permettant au chef d'entreprise d'organiser une consultation sur la poursuite de la grève, système justement dénoncé en raison des limites qu'il pose à l'exercice du droit de grève. Nous ne touchons donc pas à l'autre volet de l'article, qui, à la demande de certaines organisations syndicales, rend possible le recours à un médiateur. Introduite par nos collègues du Sénat, la procédure de médiation n'appelle pas d'objection de fond. Sans délai, les parties au conflit pourront prendre l'initiative de recourir à un médiateur, en vue d'éviter le durcissement des positions et l'enlèvement de la grève.

Il reste que cette disposition secondaire prend place dans un texte dont l'économie générale est contraire au développement du dialogue social et peut même constituer une nouvelle source de conflictualité.

S'agissant de la consultation au bout de huit jours, vous n'inventez rien, puisque j'ai en mémoire les pratiques retorses des patrons de Peugeot-Talbot-Citroën dans les années 1970 et 1980 : outre le maniement des manches de pioche, ce type de manœuvre d'intimidation des grévistes était monnaie courante.

Je passe rapidement sur la question de savoir à qui la consultation sera ouverte. Il semble bien que l'employeur appréciera quels sont les salariés concernés : les grévistes, toute la collectivité de travail, ceux directement visés par les motifs du préavis... Par contre, j'insiste sur le fait qu'à l'instar de l'obligation de se déclarer gréviste, la consultation des salariés sur la poursuite de la grève vise à écarter chaque salarié du mouvement collectif. Elle restreint l'exercice individuel du droit de grève. C'est un moyen redoutable de peser sur le climat social de l'entreprise, en divisant les salariés et leurs organisations syndicales au seul bénéfice d'un employeur qui refuse de négocier.

En outre, bien que le texte précise que le résultat de la consultation n'a qu'une valeur indicative, dépourvue d'effet juridique sur la poursuite de la grève, il est plus que probable que l'objet de la consultation sera la cessation du conflit plutôt que la poursuite de la grève. En ce domaine, les intentions du Président de la République sont claires. N'a-t-il pas déclaré qu'il fallait « en finir avec la dictature des minorités » ? Et d'aucuns, ici même, n'ambitionnent-ils pas d'interdire les grèves minoritaires ? Notre collègue Paternotte avait même envisagé de sanctionner pénalement le fait d'empêcher la reprise du travail, si une majorité qualifiée des deux tiers de travailleurs concernés l'a votée. Cet amendement a été retiré, les restrictions des garanties entourant la protection de la liberté du travail étant trop importantes.

Permettre aujourd'hui que figure dans notre corpus législatif le principe d'une consultation sur la continuation de la grève, c'est franchir une première étape dangereuse, annonciatrice de restrictions bien plus frontales encore du droit de grève (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).

ART. 7

M. Jean-Paul Lecoq – Depuis le début du débat, vous renchérissez sur la question de l'information des usagers en reprenant le sempiternel exemple du train de 7 h 04 qui n'arrivera jamais en gare... (*Interruptions sur les bancs du groupe UMP*). Affichage purement démagogique !

Depuis plusieurs années, le désengagement de l'État en matière de transports est flagrant. Vos accointances avec le patronat et les cadeaux fiscaux en tous genres que vous lui accordez vous contraignent de réduire sans cesse les moyens dont dispose l'État. Dernier exemple en date, éloquent : votre texte sur le travail, l'emploi et le pouvoir d'achat va engloutir quinze à seize milliards d'euros, dont six milliards pour la défiscalisation des heures supplémentaires. Autant de moyens en moins pour les politiques publiques !

Les conséquences en sont très concrètes pour les usagers des transports. Allons cette fois du côté de la Bourgogne. Dans le secteur de Dijon, 486 trains ont été supprimés de janvier à mai 2007 pour des motifs internes à l'entreprise : défaillances ou manque de matériel, déraillements, incidents sur les voies, ouvrages d'art défectueux, parfois effondrés, pannes de signalisation, erreurs d'aiguillage, retards dans les travaux. Sur les 486 trains annulés, 55 seulement ont été remplacés. Les statistiques révèlent que l'irrégularité des TER en Bourgogne est due dans 34 % des cas au matériel, 27 % aux infrastructures, 27 % au service voyageurs et seulement 12 % des cas à des motifs externes à l'entreprise. On compte en Bourgogne plus de 179 kilomètres de voies ferrées sur lesquels les trains sont obligés de ralentir.

La sécurité pâtit elle aussi de ce manque d'investissements et de ces choix politiques désastreux. Le transfert des autorisations de départ des trains des agents des gares aux agents du service commercial sur plusieurs lignes n'est pas sans dangers.

Les fermetures de lignes et d'infrastructures ne sont pas moins préoccupantes. Ainsi l'agence commerciale de Dijon a fermé en 2005, avec vingt-deux suppressions d'emplois à la clé. Neuf boutiques voyages ont également fermé depuis la même date. Des gares et des guichets ferment aussi sporadiquement faute de personnels, comme à Genlis, Lure ou Dijon-Ville, sans parler des réductions d'amplitude des horaires d'ouverture dans de nombreuses gares. Tout cela nuit à la proximité du service pour tous les usagers qui n'utilisent pas Internet, alors même que la proximité est essentielle à la qualité du service public. De 2002 à 2006, la région Bourgogne aura perdu 692 cheminots, soit environ un dixième des effectifs (*Interruptions sur les bancs du groupe UMP*).

Voilà le triste résultat de vos choix politiques ! C'est l'aboutissement d'un désengagement de l'État voulu pour favoriser la mise en concurrence d'un secteur où quelques créneaux juteux feront le bonheur d'investisseurs soucieux de rentabilité, avec en toile de fond l'idée que les entreprises privées seraient plus efficaces que les entreprises publiques.

Après que vous avez ainsi mis à mal le service public, laissé à l'abandon certaines lignes, supprimé sans cesse du personnel, rendant la tâche de ceux qui restent toujours plus difficile, il est vrai que les entreprises publiques ont du mal à assurer un service de qualité, non que leurs personnels soient incompétents ou leurs modes de gestion inefficaces. C'est là le fruit d'une politique de casse concertée.

Vous avez cherché, tout au long de ce débat, à opposer les intérêts des usagers à ceux des salariés et des syndicalistes. Comme si les grèves étaient déclenchées pour nuire aux usagers ! Comme si les syndicats ne se souciaient pas de la qualité du service public ! Bien au contraire, étant au cœur de l'appareil de production, syndicats et salariés savent mieux que quiconque ce que représentent les transports en commun pour la population et l'économie. Et s'ils se battent au premier chef pour leurs conditions de travail, n'oubliez jamais que la défense du service public, de la qualité et de la sécurité des prestations fournies aux usagers sont indissociables des conditions de travail, de sécurité et de vie des personnels, du respect des droits collectifs, des droits syndicaux et de la négociation dans les entreprises (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*).

ART.8

M. Jean-Paul Lecoq – L'article 8 prévoit un remboursement total ou partiel des titres de transport en cas de non-exécution du plan de transport adapté ou du plan d'information des usagers. Cette disposition n'est rien d'autre que de la poudre aux yeux : vous prétendez vouloir satisfaire l'utilisateur, alors que vous contribuez depuis des années à la détérioration du service public !

Les transferts de compétences aux collectivités territoriales n'ont pas été financés et les collectivités sont contraintes de dépasser les dotations prévues par l'État. La loi SRU, qui prévoyait la décentralisation des transports régionaux, n'impliquait pas pour autant que l'État délaisse son devoir de soutien à la politique des transports. Or l'État se désengage : j'en veux pour preuve les financements par les collectivités locales, à hauteur de 2,88 milliards, que vous avez introduits dans la loi de finances pour 2007 et la régression constante de la dotation aux infrastructures ferroviaires. Dans ce contexte, les péages de RFF ont augmenté et englobent les efforts d'investissement à la SNCF.

L'égalité de traitement des passagers est menacée par un mode de financement lié aux ressources des régions. Or l'égalité devant le service public constitue un principe juridique à valeur constitutionnelle, consacré par le Conseil constitutionnel dans sa décision du 12 juillet 1979.

Cette disposition paraît bien dérisoire si l'on songe aux conséquences de votre politique libérale. Ainsi, l'augmentation des péages d'usage de l'infrastructure, en 2005, a été répercutée sur le prix des billets. Quant au manque d'investissements, l'exemple catastrophique de la Grande-Bretagne devrait nous faire réfléchir !

ART. 9

M. Jean-Paul Lecoq – L'article 9, attaque symbolique et démagogique contre le droit de grève, rappelle que les jours de grève ne sont pas payés. À quoi bon ? C'est déjà la règle et les grévistes la connaissent bien, qui sacrifient une part de leurs maigres salaires pour défendre leurs droits ! Votre intention est plus sournoise : vous voulez faire croire que ce n'est justement pas la règle et discréditer les grévistes en les opposant aux usagers. Diviser pour régner : vous avez éprouvé cette recette dans bien des domaines.

Actuellement, seuls certains jours de grève peuvent être indemnisés à l'issue de conflits particulièrement durs. Ainsi, lors de la dernière grève des Courriers du Midi en 2002, les grévistes avaient obtenu le paiement de la moitié de leurs journées non travaillées. C'est normal : ils étaient en état de légitime défense. De plus, en faisant grève pour conserver un poste ici ou une agence là, les salariés ne défendent pas seulement leur service, mais aussi les usagers.

L'amendement sénatorial, qui enfonce le clou, est plus inique encore. Il ferme la porte à toute résolution du conflit dans les dernières heures de la négociation et illustre l'hostilité qui anime une large part de l'UMP à l'égard des grévistes. Faire grève, c'est ne pas travailler, c'est-à-dire ne pas être payé, nous dit le ministre. Il y a un siècle déjà, la droite accusait Jaurès, défendant les grévistes de Carmaux, d'être du côté des fraudeurs immoraux qui découragent le travail.

En 1936, elle assimilait les congés payés à une prime à l'oisiveté et dénonçait l'égalitarisme du Front populaire. Aujourd'hui, hélas, vous n'avez pas changé ! (« *Vous non plus !* » sur les bancs du groupe UMP) Par souci d'affichage, le ministre autorise l'étalement de la retenue sur salaire mais réitère sa ferme opposition au paiement des heures de grève. D'autres osent même affirmer qu'il s'agit là de défendre le syndicalisme : on aura tout entendu ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine*)

M. Roland Muzeau – Les dirigeants de la Régie des transports de Marseille ont rappelé à notre commission spéciale la grève de 2005 qui dura quarante-six jours. Une campagne médiatique avait

alors été orchestrée pour discréditer les grévistes, ces voyous archaïques qui tueraient Marseille. Leurs revendications n'étaient pourtant pas salariales : ils s'opposaient à la privatisation en gestation de la RTM.

Or, le 6 juillet dernier, le tribunal administratif les a rétablis dans leurs droits. Cette jurisprudence leur permettra d'intenter une action pour obtenir le paiement des quarante-six journées non travaillées – une perte qu'il fallut deux ans pour réparer.

M. Roland Muzeau – S'agissant du non-paiement des jours de grève, le code du travail est très explicite. C'est un principe qui ne souffre aucune dérogation, sauf lorsque les salariés ont été contraints de cesser le travail à cause d'un manquement grave de l'employeur à ses obligations. Pourtant, le Gouvernement a jugé utile de le rappeler à l'article 9, que l'amendement 73 vise à supprimer. La version initiale de cet article a soulevé un tollé : vous vouliez faire croire que les salariés du public peuvent faire grève impunément tout en étant payés. Le Sénat a ensuite réaffirmé le principe du non-paiement des jours de grève en précisant qu'aucune compensation d'aucune sorte n'est possible.

Rappeler un principe déjà inscrit dans la loi était inutile. L'aggraver en réputant sans cause des accords de fin de conflit, c'est limiter l'intervention des partenaires sociaux et faire preuve de défiance envers eux. Comment prétendre développer le dialogue social et agir ainsi ?

M. Roland Muzeau – Puisque nos démonstrations argumentées ne sont pas entendues, je citerai encore deux arrêts de la chambre sociale de la Cour de cassation. Par celui du 20 février 1991, elle a rétabli dans leurs droits des salariés qui avaient fait grève pour défendre un de leurs collègues licencié injustement et ces salariés ont été rémunérés.

M. Roland Muzeau – De même, par un arrêt du 21 mai 1997, des salariés ayant fait grève, dans une entreprise de transport routier justement, contre le remplacement d'une prime par une autre jugée attentatoire à leurs droits. Les salariés ayant gagné, leurs salaires ont été payés. Avec cette disposition, qui n'a rien à voir avec le dialogue social, vous revenez sur toute une jurisprudence.

ART. 10

M. Jean-Paul Lecoq – Cet article, qui propose un rapport d'évaluation sur l'application de la loi, dispose : « Au vu de ce bilan, le rapport examine l'opportunité d'étendre le dispositif de la présente loi aux autres modes de transport public de voyageurs ». Il s'agit donc de proposer ensuite une extension du dispositif à d'autres secteurs des transports ! Monsieur le ministre, si vous avez, en commission, refusé les amendements de vos ultras, vous drapant dans la modération, vos objectifs à long terme sont clairs. La majorité au Sénat a d'ailleurs affirmé son souhait de faire de cette loi un laboratoire de la réforme de l'ensemble des services publics. Il est scandaleux que vous prétendiez défendre le service public, au moment où vous réduisez drastiquement le nombre de fonctionnaires de l'Éducation nationale, où vous organisez la discontinuité du service public dans les zones rurales et où vous aggravez les conditions de travail des enseignants des zones défavorisées, avec des classes surchargées.

Grâce à la confusion entre continuité du service public et limitation du droit de grève, votre majorité, pourfendeuse de la « loi liberticide » quand il s'agit du droit du travail, ne craint cependant pas de recourir à l'instrument tant décrié. Quand la loi contraint les employeurs, vous protestez qu'elle brime ; quand elle contraint les salariés, vous découvrez ses vertus protectrices.

Ce qui guide votre action est la volonté d'étouffer la protestation sociale : « surveiller et punir », en quelque sorte. Votre libéralisme est le laisser-faire pour les puissants et la répression des faibles. Au lieu de vous attaquer aux grévistes, revenez plutôt sur vos cadeaux fiscaux, recrutez davantage

d'enseignants et d'infirmières, souciez-vous réellement du service public !

M. Roland Muzeau – L'amendement 74 vise à ce que le rapport d'évaluation intègre des éléments concernant la qualité du dialogue social, pour contraindre les directions d'entreprise. Alors que l'article L. 521-3 du code du travail dispose que, « pendant la durée du préavis de grève, les parties intéressées sont tenues de négocier », les autorités hiérarchiques refusent souvent d'engager la négociation. Les partisans de votre projet en prennent prétexte pour demander une procédure plus lourde, qui n'aurait cependant pas davantage de chances d'être respectée sans aggravation des sanctions.

De même, si les entreprises de transport sont contraintes par la loi de négocier chaque année sur les salaires, sur les contrats de travail et sur l'égalité professionnelle, 55 % d'entre elles ne respectent pas cette obligation. Il est vrai que l'organisation patronale du secteur s'évertue depuis 2004 à faire échouer toute négociation sur l'amélioration du dialogue social.

ART. 11

M. Jean-Paul Lecoq – Issu d'un amendement de nos collègues communistes et républicains au Sénat, cet article dispose que « les autorités organisatrices des transports doivent incorporer dans les contrats qu'elles passent avec les opérateurs des critères de qualité de services – sociaux et environnementaux –, afin d'élever la fiabilité et la prévisibilité des services, et, par conséquent, de permettre une meilleure continuité du service public. ».

Cette disposition est particulièrement nécessaire parce que le secteur est gagné par la précarité, le temps partiel imposé et le travail en intérim. Au reste, son pouvoir d'attraction se dégrade tellement que les pouvoirs publics et la profession s'interrogent sur le renouvellement des flux importants de départs en retraite prévus dans les dix prochaines années. Les horaires décalés, l'accidentologie et les salaires peu élevés constituent autant d'éléments peu incitatifs.

La logique d'appel d'offres, en vigueur dans de nombreuses collectivités pour attribuer l'exploitation du service de transport intra-urbain, favorise malheureusement cette tendance. En effet, l'appel d'offres est trop souvent fondé sur une simple comparaison des coûts, aux dépens des conditions de travail et des niveaux de rémunération dans les entreprises candidates. De fait, elle pousse les chefs d'entreprise à soumettre leurs salariés à de fortes pressions et elle favorise le dumping social.

Si *Keolis* – entreprise exploitant plusieurs services de transport intra-urbain – est championne pour ce qui concerne les marges bénéficiaires, elle ne l'est pas pour les conditions de travail qu'elle propose à ses salariés ! (*Murmures sur les bancs du groupe UMP*) Allez demander aux salariés des Courriers du Midi, société du groupe Keolis, ce qu'ils en pensent !

En outre, l'adoption du règlement communautaire OSP – obligations de service public – pour les transports de voyageurs par fer et par route, voté, à l'instar de divers paquets ferroviaires libéralisant le secteur des transports par vos collègues siégeant à Bruxelles et à Strasbourg, nous fait craindre un renforcement de cette incitation à la baisse des coûts. En effet, même s'il n'impose pas le système d'attribution de contrats par voie d'appels d'offres, il encourage les autorités organisatrices à passer des marchés.

En soumettant la passation de contrats avec les opérateurs à des critères sociaux et environnementaux, on pousse les AOT à se conformer à ces exigences. Comme nous l'avons déjà souligné au cours du débat, les mauvaises conditions de travail sont à l'origine d'une grande partie des conflits et des grèves dans ce secteur, de sorte que, si cette disposition de la loi est correctement appliquée, elle pourra contribuer à la baisse de la conflictualité.

Enfin, l'insertion de clauses sociales et environnementales est de nature à bénéficier aux usagers. La course à la baisse des coûts peut en effet favoriser des moyens de transport polluants. Dès lors, le respect des clauses environnementales se fera au bénéfice de l'environnement. La sécurité y gagnera aussi, car on sait bien que le niveau de qualification des conducteurs, leurs horaires et leurs

conditions de travail influent sur la qualité du service rendu. L'âge des salariés joue aussi sur la qualité et la fiabilité des services de transport.

Je profite d'ailleurs de cette intervention pour réaffirmer notre opposition au projet de réforme des régimes spéciaux que Nicolas Sarkozy a inscrit dans son programme électoral.

EXPLICATIONS DE VOTE

M. Roland Muzeau – Vous n'avez cessé de prétendre vous préoccuper de la continuité du service public et des droits des usagers, mais les débats ont apporté la preuve qu'il n'en était rien. Le désengagement de l'État, profond et continu, qui sévit dans le secteur des transports, nuit fortement à la qualité du service rendu aux usagers, vous n'avez pu le nier. Ce désengagement est conforme à votre choix politique de poursuivre l'ouverture à la concurrence de ce secteur, assumé ici comme à Bruxelles. Toutes les lois de déréglementation que vous avez fait adopter ont aussi contribué à rendre plus difficiles les conditions de travail.

Votre refus d'adopter nos amendements concernant l'annulation de la dette de RFF, votre incapacité à répondre aux questions de fond sur les insuffisances chroniques du soutien de l'État au secteur des transports, votre mutisme face à nos propositions d'amélioration du service public, traduisent le peu de cas que vous faites de la continuité du service des transports au quotidien.

Nous avons démontré, au fil des articles, que les dispositions proposées seront inutiles, puisque de nombreux dispositifs existent déjà, dans la loi ou dans des accords-cadres. L'organisation que vous mettez en place sera inefficace, tout en affaiblissant gravement le service public. Votre texte risque fort, contrairement à l'objectif affiché, de détériorer profondément et durablement la qualité du dialogue social dans le secteur des transports. Si nous n'avons pas réussi à faire évoluer vos positions, c'est qu'au fond, le dialogue social, tout comme la continuité du service public, vous importe peu. À preuve le peu de cas que vous avez fait des propositions des organisations syndicales, pourtant unanimes, et de nos amendements destinés à améliorer la qualité du dialogue social.

Au travers de dispositions injustifiées et dangereuses, vous contestez l'exercice individuel et collectif du droit de grève, à défaut de pouvoir le remettre en cause ouvertement. Certaines des dispositions de votre texte, je pense notamment à la déclaration préalable de grève, sont particulièrement dangereuses. Quelle est en effet la réalité du monde du travail aujourd'hui ? Mise en concurrence des salariés à l'échelle internationale, répressions syndicales, course au moins-disant social et fiscal qui détériore les conditions de travail et la possibilité même du dialogue social.

Il est nécessaire de lutter contre votre projet politique, car vous avez en ligne de mire les régimes spéciaux de retraite, le CDI ou encore la protection sociale. Vous comptez aussi, s'agissant des transports, sur la poursuite de l'ouverture à la concurrence sur quelques créneaux juteux. Les salariés doivent pouvoir continuer de faire valoir les exigences de justice sociale, et de défendre le droit du travail et un service public de qualité, axé sur la sécurité, la modération tarifaire et l'aménagement du territoire. Ce texte, au fond, ne vise qu'à étouffer l'expression démocratique des salariés. C'est la raison pour laquelle le groupe de la gauche démocratique et républicaine votera contre ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche)*