

N° 79

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 novembre 2011

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à renforcer le dialogue social et la continuité du service public  
dans les transports maritimes, aériens et ferroviaires,*

PRÉSENTÉE

Par Mme Catherine PROCACCIA, MM. Hugues PORTELLI, Alain FOUCHÉ, Christian CAMBON, Alain MILON, Mme Chantal JOUANNO, MM. Roger KAROUTCHI, André FERRAND, Philippe MARINI, Louis-Constant FLEMING, Benoît HURÉ, Mme Caroline CAYEUX, M. Alain GOURNAC, Mme Marie-Thérèse BRUGUIÈRE, MM. Jean-Claude CARLE, Daniel LAURENT, Jean-Pierre LELEUX, Jacques LEGENDRE, Yann GAILLARD, Alain DUFAUT, Mme Jacqueline FARREYROL, MM. Joël BOURDIN, Marcel-Pierre CLÉACH, Jean-Claude LENOIR, Christian COINTAT, Michel BÉCOT, Mme Colette MÉLOT, MM. Gérard CÉSAR, François-Noël BUFFET, Jean BIZET, Charles REVET, Jacques GAUTIER, Christophe-André FRASSA, Francis DELATTRE, Bernard FOURNIER, Jean-Paul FOURNIER, Pierre CHARON, Raymond COUDERC, Joël BILLARD, Michel DOUBLET, Gérard BAILLY, Mme Marie-Hélène DES ESGAULX, M. Éric DOLIGÉ, Mme Colette GIUDICELLI, MM. Louis NÈGRE, Jean-Pierre VIAL, Francis GRIGNON, André REICHARDT, Michel HOUEL, Mme Catherine TROENDLE, MM. Antoine LEFÈVRE, Jackie PIERRE, Jean-François MAYET, Gérard DÉRIOT, Philippe LEROY, Mme Catherine DEROCHE, MM. René BEAUMONT, Dominique de LEGGE, Bernard SAUGEY, Mme Élisabeth LAMURE, MM. Michel MAGRAS, Claude LÉONARD, Mme Christiane KAMMERMANN, MM. Michel SAVIN, Jean-Pierre CHAUVEAU, Gérard CORNU, Rémy POINTEREAU, Mmes Sophie PRIMAS, Fabienne KELLER, Natacha BOUCHART, Joëlle GARRIAUD-MAYLAM, MM. Marc LAMÉNIE, Pierre HÉRISSON et Mme Esther SITTLER,

Sénateurs

*(Envoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Quatre années se sont écoulées depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs. Ce texte a eu incontestablement des effets positifs : il a d'abord permis d'éviter certains conflits grâce à un dialogue social plus approfondi ; il a ensuite atténué les conséquences, pour les usagers, des conflits qui n'ont pu être évités, en améliorant l'organisation du service en cas de grève.

Lors des débats au Sénat, plusieurs de nos collègues avaient souhaité que les dispositions du texte s'appliquent également aux transports maritime et aérien. Leurs amendements avaient été repoussés, de manière à ce que l'on puisse au préalable évaluer l'efficacité du dispositif dans les transports terrestres.

Le rapport prévu à l'article 13 a été déposé et a donné lieu à un débat au Sénat en janvier 2010.

Cependant, malgré l'efficacité du dialogue social dans les transports terrestres de voyageurs, ni le transport aérien, ni le transport maritime n'ont mis en place des procédures de prévention des conflits et d'information des voyageurs.

La desserte de certaines îles, à commencer par la Corse, est pourtant régulièrement affectée en cas de conflit social dans les entreprises de transport maritime, ce qui occasionne un coût élevé pour l'économie locale et des conditions de vie dégradées pour les habitants.

Quant au transport aérien, même s'il est ouvert à la concurrence, limitant ainsi les obligations de service public, certaines liaisons comme celles assurées avec l'outre-mer pour garantir la continuité territoriale relèvent bien de ce principe.

Une extension des dispositions sur le « service minimum » à ces liaisons est donc tout à fait envisageable, tout comme aux organismes agréés pour assurer la sécurité, les missions de sauvetage, de lutte contre les incendies et les personnels chargés du contrôle aérien.

La présente proposition de loi s'inscrit dans la continuité du texte de

2007 ; elle est axée avant tout sur la prévention des conflits et étend aux transports maritimes et aériens les principes du dialogue social et de la déclaration préalable, quarante-huit heures à l'avance, des salariés grévistes.

**Son chapitre premier comprend trois articles qui concernent le transport maritime.**

L'**article 1<sup>er</sup>** prévoit qu'un accord de prévention des conflits doit être négocié dans les services publics de transport maritime, dans le délai d'un an après la promulgation de la loi ; à défaut, un décret un Conseil d'État fixerait la procédure applicable dans ces entreprises.

L'**article 2** dispose que la collectivité territoriale organisatrice des transports maritimes définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation du trafic. Elle pourrait décider, par exemple, que doit être assurée, au minimum, une liaison en début et en fin de journée, ou définir la fréquence hebdomadaire, afin d'éviter qu'un territoire insulaire ne se trouve complètement isolé du continent.

L'**article 3** impose aux employeurs et aux syndicats de salariés de négocier un accord collectif de prévisibilité du service : cet accord vise, en cas de grève, à organiser le mieux possible le service, avec les salariés non grévistes, de façon à assurer les dessertes prioritaires préalablement définies.

**Le chapitre II concerne le transport aérien et s'applique aux activités qui relèvent d'une mission de service public.**

L'**article 4** impose aux compagnies aériennes de négocier un accord de prévention des conflits, dans le délai d'un an après l'entrée en vigueur de la loi, dans le but d'assurer la continuité des liaisons relevant d'une mission de service public ; à défaut, la procédure applicable serait fixée par décret en Conseil d'État.

Les **articles 5, 6 et 7** procèdent de même, respectivement, à l'égard des entreprises et organismes agréés en vue d'assurer la sécurité des vols, des entreprises auxquelles ont été confiées les missions de sauvetage, de lutte contre les incendies et de prévention du péril aviaire et des exploitants d'aérodromes. L'**article 8** impose la même obligation à l'État pour les personnels chargés du contrôle aérien.

À nouveau, en l'absence d'accord dans le délai prescrit, la procédure

applicable serait fixée par décret en Conseil d'État.

L'**article 9** prévoit que l'autorité organisatrice de transports définit, parmi les liaisons qui relèvent d'une mission de service public, les dessertes prioritaires. Elle pourrait par exemple fixer comme objectif de maintenir au moins un vol aller-retour quotidien avec la capitale ou la métropole.

L'**article 10** impose aux employeurs visés aux articles 4 à 8 de négocier, avec les syndicats représentatifs de leur personnel, un accord de prévisibilité du service. En cas de grève, cet accord permettrait d'organiser le service dans les meilleures conditions, avec le personnel non gréviste, et d'assurer les dessertes prioritaires.

### **Le chapitre III est relatif au transport ferroviaire.**

Il contient un article unique : l'**article 11**, qui vise à éviter les « grèves émotionnelles » organisées, le plus souvent, en réaction à une agression survenue sur le réseau. Il prévoit que la RATP et la SNCF négocient, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2013, un accord définissant la conduite à tenir en cas d'atteinte aux biens ou aux personnes. Une meilleure information du personnel sur les événements qui se sont produits, ainsi que l'organisation systématique de réunions de concertation destinées à éviter la répétition de tels actes, devraient limiter le nombre d'arrêts de travail.

\*  
\* \*

Afin d'améliorer encore davantage la continuité du service public de transports, et de répondre ainsi à la demande des usagers, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adopter la présente proposition de loi.



## PROPOSITION DE LOI

### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

#### Prévention des conflits et prévisibilité du niveau de service dans le transport maritime

##### Article 1<sup>er</sup>

- ① I. – Dans les services publics de transports maritimes réguliers de personnes et de biens pour la desserte des îles, visés à l'article 48-1 de la loi n° 1182-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, dans le délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. Dans ces services publics, le dépôt d'un préavis de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de déposer le préavis. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II.
- ② Un décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans les entreprises de transport où, à l'issue du délai d'un an, aucun accord-cadre n'a pu être signé. L'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.
- ③ II. – L'accord-cadre et, le cas échéant, le décret en Conseil d'État prévus au I déterminent notamment :
  - ④ 1° Les conditions dans lesquelles une organisation syndicale représentative procède à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elle envisage de déposer un préavis de grève conformément à l'article L. 2512-2 du code du travail ;
  - ⑤ 2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;
  - ⑥ 3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de cette notification ;

- ⑦ 4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification en vue de favoriser la réussite du processus de négociation, ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;
- ⑧ 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification et l'employeur se déroule ;
- ⑨ 6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;
- ⑩ 7° Les conditions dans lesquelles les salariés sont informés des motifs du conflit, de la position de l'employeur, de la position des organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

## **Article 2**

- ① I. – Après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, la collectivité territoriale organisatrice de transport maritime définit les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic, telle que définie au I de l'article 4 de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.
- ② Pour assurer les dessertes prioritaires, la collectivité territoriale organisatrice de transport maritime détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation. Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires.
- ③ Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.
- ④ Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics.
- ⑤ II. – La collectivité territoriale organisatrice, si elle assure elle-même le service de transport maritime, ou l'entreprise de transport maritime ayant reçu délégation de service public élabore :



- ⑥ - un plan de transport adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis préalablement, qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer ;
- ⑦ - un plan d'information des usagers.
- ⑧ Dans le cas où le service est assuré par une entreprise de transport maritime, celle-ci, après avoir consulté les institutions représentatives du personnel, soumet ces plans à l'approbation de la collectivité territoriale organisatrice.
- ⑨ III. – Les plans visés au II sont rendus publics et intégrés, le cas échéant, au contrat de service public conclu par la collectivité territoriale organisatrice avec l'entreprise de transport maritime. Les conventions en cours sont modifiées en ce sens avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Elles peuvent l'être par voie d'avenant.
- ⑩ IV. – Le représentant de l'État est tenu informé par la collectivité territoriale organisatrice de transport maritime de la définition des dessertes prioritaires et des niveaux de service attendus, ainsi que de l'élaboration des plans visés au II et de leur intégration aux contrats de service public.
- ⑪ En cas de carence de la collectivité territoriale organisatrice de transport maritime, et après une mise en demeure, le représentant de l'État arrête les priorités de desserte ou approuve les plans visés au II.

### **Article 3**

- ① I. – Dans les services publics de transports maritimes réguliers de personnes et de biens pour la desserte des îles, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, avant le 1er janvier 2013, d'un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic ou de grève.
- ② Cet accord recense, par métier, fonction et niveau de compétence ou de qualification, les catégories d'agents et leurs effectifs, ainsi que les moyens matériels, indispensables à l'exécution, conformément aux règles de sécurité en vigueur applicables à l'entreprise, de chacun des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté.
- ③ Il fixe les conditions dans lesquelles, en cas de perturbation prévisible, l'organisation du travail est révisée et les personnels disponibles réaffectés afin de permettre la mise en œuvre du plan de transport adapté. En cas de grève, les personnels disponibles sont les personnels de l'entreprise non grévistes.
- ④ À défaut d'accord applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2013, un plan de prévisibilité est défini par l'employeur.

- ⑤ L'accord ou le plan est notifié au représentant de l'État et à la collectivité territoriale organisatrice de transport maritime si le service est assuré par une entreprise ayant reçu une délégation de service public.
- ⑥ Un accord collectif de prévisibilité du service qui entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, conformément aux dispositions prévues aux alinéas précédents, s'applique en lieu et place du plan de prévisibilité.
- ⑦ II. – En cas de grève, les personnels des services publics de transports maritimes réguliers de personnes et de biens pour la desserte des îles informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, le chef d'entreprise ou la personne désignée par lui de leur intention d'y participer. Les informations issues de ces déclarations individuelles ne peuvent être utilisées que pour l'organisation du service durant la grève. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.
- ⑧ Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

## CHAPITRE II

### **Prévention des conflits et prévisibilité du niveau de service dans le transport aérien**

#### **Article 4**

- ① Dans les entreprises de transport aérien qui sont chargées d'une mission de service public, conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408-92 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ou de l'article 60 de la loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, dans le délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits destinée à assurer la continuité des liaisons relevant de cette mission de service public. Les personnels qui assurent ces liaisons ne peuvent exercer le droit de grève qu'après le dépôt d'un préavis, selon les modalités prévues à l'article L. 2512-2 du code du travail. Le dépôt du préavis ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de le déposer. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II de l'article premier.

- ② Des négociations sont également engagées au niveau de la branche en vue de la signature, dans le même délai, d'un accord organisant une procédure de prévention des conflits destinée à assurer la continuité des liaisons relevant d'une mission de service public. Cet accord de branche fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II de l'article premier. L'accord de branche s'applique dans les entreprises de transport où aucun accord-cadre n'a pu être signé. L'accord-cadre régulièrement négocié s'applique, dès sa signature, en lieu et place de l'accord de branche.
- ③ Un décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans les entreprises de transport où, à l'issue du délai d'un an, aucun accord-cadre n'a pu être signé et aucun accord de branche ne s'applique. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions posées au II de l'article premier. L'accord de branche ou l'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.

### **Article 5**

- ① Dans les entreprises ou organismes agréés, au sens des articles L. 213-4 et L. 321-7 du code de l'aviation civile, en vue d'assurer préventivement la sécurité des vols, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, dans le délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits. Les personnels de ces entreprises et organismes ne peuvent exercer le droit de grève qu'après le dépôt d'un préavis, selon les modalités prévues à l'article L. 2512-2 du code du travail. Le dépôt d'un préavis ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de le déposer. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II de l'article premier.
- ② Un décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans les entreprises ou organismes agréés où, à l'issue du délai d'un an, aucun accord-cadre n'a pu être signé. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions

posées au II de l'article premier. L'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.

### **Article 6**

- ① Dans les entreprises auxquelles ont été confiées, sur le fondement du I de l'article L. 213-3 du code de l'aviation civile, les missions de sauvetage, de lutte contre les incendies d'aéronefs et de prévention du péril aviaire, l'employeur et les organisations syndicales représentatives engagent des négociations en vue de la signature, dans le délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits. Dans ces entreprises, le dépôt d'un préavis ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de le déposer. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II de l'article premier.
- ② Un décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans les entreprises où, à l'issue du délai d'un an, aucun accord-cadre n'a pu être signé. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions posées au II de l'article premier de la présente loi. L'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.

### **Article 7**

- ① Les exploitants d'aérodrome et les organisations syndicales représentatives de leur personnel engagent des négociations en vue de la signature, dans le délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits. Les personnels de ces exploitants ne peuvent exercer le droit de grève qu'après le dépôt d'un préavis, selon les modalités prévues à l'article L. 2512-2 du code du travail. Le dépôt d'un préavis ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de le déposer. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II de l'article premier.
- ② Un décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives des employeurs et des salariés concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans les entreprises où, à l'issue du délai

d'un an, aucun accord-cadre n'a pu être signé. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions posées au II de l'article premier de la présente loi. L'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.

### **Article 8**

- ① L'État et les organisations syndicales représentatives des personnels en charge du contrôle aérien engagent des négociations en vue de la signature, dans le délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits. Le dépôt d'un préavis de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de déposer le préavis. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II de l'article premier.
- ② Un décret en Conseil d'État pris après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés concernés fixe les règles d'organisation et de déroulement de la négociation préalable mentionnée au premier alinéa dans le cas où, à l'issue du délai d'un an, aucun accord-cadre n'a pu être signé. Les règles d'organisation et de déroulement ainsi prévues respectent les conditions posées au II de l'article premier. L'accord-cadre régulièrement négocié après cette date s'applique, dès sa signature, en lieu et place de ce décret.

### **Article 9**

- ① I. – Après consultation des usagers lorsqu'il existe une structure les représentant, l'autorité organisatrice de transport détermine quelles sont, parmi les liaisons relevant d'une mission de service public, les dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic, telle que définie au I de l'article 4 de la loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.
- ② Pour assurer les dessertes prioritaires, l'autorité organisatrice de transport détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation. Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examen

nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

- ③ Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics.
- ④ II. - Les employeurs visés aux articles 4 à 8 élaborent un plan adapté aux priorités de desserte et aux niveaux de service définis par l'autorité organisatrice de transport, qui précise, pour chaque niveau de service, les plages horaires et les fréquences à assurer.
- ⑤ Les exploitants d'aérodrome élaborent en outre un plan d'information des usagers.
- ⑥ Après consultation des institutions représentatives du personnel, ces plans sont soumis à l'approbation de l'autorité organisatrice de transport.

### **Article 10**

- ① I. – Les employeurs visés aux articles 4 à 8 et les organisations syndicales représentatives de leur personnel engagent des négociations en vue de la signature, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013, d'un accord collectif de prévisibilité du service applicable en cas de perturbation prévisible du trafic ou de grève.
- ② L'accord collectif de prévisibilité du service recense, par métier, fonction et niveau de compétence ou de qualification, les catégories d'agents et leurs effectifs, ainsi que les moyens matériels, indispensables à l'exécution, conformément aux règles de sécurité en vigueur, de chacun des niveaux de service prévus dans le plan de transport adapté.
- ③ Il fixe les conditions dans lesquelles, en cas de perturbation prévisible, l'organisation du travail est révisée et les personnels disponibles réaffectés afin de permettre la mise en œuvre du plan de transport adapté. En cas de grève, les personnels disponibles sont les personnels de l'entreprise non grévistes.
- ④ À défaut d'accord applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2013, un plan de prévisibilité est défini par l'employeur.
- ⑤ Si l'État n'est pas lui-même l'employeur, l'accord ou le plan est notifié au représentant de l'État.
- ⑥ Un accord collectif de prévisibilité du service qui entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, conformément aux dispositions prévues aux alinéas précédents, s'applique en lieu et place du plan de prévisibilité.
- ⑦ II. – En cas de grève, les personnels visés aux articles 4 à 8 informent, au plus tard quarante-huit heures avant de participer à la grève, leur employeur de leur intention d'y participer. Les informations issues de ces

déclarations individuelles ne peuvent être utilisées que pour l'organisation du service durant la grève. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à d'autres fins ou leur communication à toute personne autre que celles désignées par l'employeur comme étant chargées de l'organisation du service est passible des peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

- ⑧ Est passible d'une sanction disciplinaire le salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de participer à la grève dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

### CHAPITRE III

## **Prévention des conflits dans le transport ferroviaire**

### **Article 11**

À la Régie autonome des transports parisiens et à la Société nationale des chemins de fer français, l'employeur engage avec les organisations syndicales représentatives de leur personnel des négociations en vue de la signature, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2013, d'un accord-cadre précisant les obligations respectives de l'entreprise et des salariés en cas d'atteinte aux biens ou aux personnes survenue sur leur réseau, afin de prévenir le déclenchement d'un éventuel conflit. Cet accord prévoit obligatoirement la mise en place d'une procédure d'information du personnel employé sur la ligne concernée par ces atteintes aux biens ou aux personnes et l'organisation d'une réunion de concertation dans le but de renforcer les mesures de sécurité sur la ligne considérée.