

N° 250

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 avril 1993.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires sociales (1) sur la proposition de loi de M. Jean-Pierre FOURCADE, tendant à compléter l'article L. 521-6 du code du travail,*

Par M. Jean-Pierre FOURCADE,

Senateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean-Pierre Fourcade, président ; Jacques Bimbenet, Claude Huriet, Franck Sérusclat, Louis Souvet, vice-présidents ; Mme Marie-Claude Beaudeau, M. Charles Descours, Mme Marie-Madeleine Dieulangard, MM. Roger Lise, secrétaires ; Louis Althapé, José Balareello, Henri Belcour, Jacques Bialski, Paul Blanc, Marc Boeuf, Eric Boyer, Louis Boyer, Louis Brives, Jean-Pierre Cantegrit, Jean Chérioux, Jean-Paul Delevoye, François Delga, Mme Michelle Demessine, MM. Jean Dumont, Léon Fatous, Jean Faure, Alfred Foy, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. Roland Huguet, André Jourdain, Philippe Labeyrie, Henri Le Breton, Marcel Lesbros, Simon Loueckhote, François Louisy, Pierre Louvot, Jacques Machet, Jean Madelain, Philippe Marini, André Martin, Charles Metzinger, Mme Hélène Missoffe, MM. Georges Mouly, Louis Philibert, Guy Robert, Mme Nelly Rudi, MM. Gérard Roujas, Bernard Seillier, Pierre-Christian Taittinger, Martial Taugourdeau, Alain Vasselle.

Voir le numéro :  
Sénat : 212 (1992-1993).

---

Grèves.

## SOMMAIRE

---

	Pages
	-
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>7</b>
<b>I. La fréquence anormale des conflits dans le secteur des transports terrestres de voyageurs met en évidence les lacunes de la législation</b> .....	<b>8</b>
<b>A. Un secteur anormalement conflictuel</b> .....	<b>8</b>
<b>B. Une évolution législative inachevée</b> .....	<b>10</b>
<b>II. La proposition de loi vise à rétablir l'équilibre des principes constitutionnels en prenant en considération l'incidence dommageable des conflits</b> .....	<b>12</b>
<b>Texte adopté par la commission - Proposition de loi tendant à compléter l'article L. 521-6 du code du travail - Article unique</b> .....	<b>15</b>
<b>ANNEXE - Tableaux comparatifs des grèves et de leurs modalités dans les grands réseaux français</b> .....	<b>17</b>

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

*La commission des Affaires sociales a procédé à l'examen du rapport de M. Jean-Pierre Fourcade, président, sur sa proposition de loi n° 212 (1992-1993) tendant à compléter l'article L. 521-6 du code du travail.*

*Le rapporteur a tout d'abord rappelé la réglementation de l'exercice du droit de grève issue de la loi du 31 juillet 1963, prohibant les grèves tournantes et instaurant une retenue sur la rémunération de 1/30ème. Ce dispositif avait jusqu'alors donné satisfaction mais la loi du 19 octobre 1982, en instituant un prélèvement modulable en fonction de la durée de la cessation de travail, a facilité le contournement de la réglementation sur l'exercice du droit de grève.*

*Pour mettre un terme à la multiplication des arrêts de courte durée affectant anormalement le fonctionnement des services publics, le législateur a rétabli la règle du 1/30ème indivisible par la loi du 30 juillet 1987 : mais le Conseil constitutionnel a limité la portée de cette règle à la seule fonction publique d'Etat, les agents des autres services publics continuant à se voir appliquer la modulation de la retenue sur rémunération instaurée en 1982.*

*M. Jean-Pierre Fourcade, président et rapporteur, a alors rappelé que la décision du Conseil constitutionnel du 28 juillet 1987 n'interdisait nullement au législateur de réglementer l'exercice du droit de grève dans les services publics, mais l'incitait au contraire, dans le but de concilier le droit de grève, constitutionnellement garanti, avec le principe de la continuité du service public, à tenir compte à la fois de la nature du service et de l'incidence dommageable, pour la collectivité, des arrêts de travail. Toute retenue automatique étant prohibée, il convient de proportionner la retenue sur la rémunération aux répercussions de la grève.*

*Observant que l'inachèvement de la législation créait des situations complexes et inégalitaires, le rapporteur a cité quelques chiffres qui illustrent l'importance anormale des conflits dans le secteur des transports terrestres de voyageurs et démontrent que le principe constitutionnel de la continuité du service public n'y est plus respecté : ainsi, le nombre des jours de grève y représente 22,7 % du nombre total de jours de grève des entreprises privées et publiques, tandis que le nombre de journées individuelles non*

*travaillées (J.I.N.T.) s'élève à plus du cinquième des J.I.N.T. comptabilisées dans l'ensemble des activités économiques.*

*Pour M. Jean-Pierre Fourcade, président et rapporteur, la proposition de loi, en instituant une retenue correspondant à une journée de travail pour toute cessation de travail égale ou inférieure à cette journée, devrait permettre de mieux responsabiliser les agents de ce service public et de satisfaire les besoins des usagers, actuellement gravement pénalisés.*

*Puis le rapporteur a rappelé qu'il avait déposé une autre proposition de loi visant à instituer une procédure de médiation et à inciter à l'instauration d'un service minimum dans le cadre d'accords d'entreprise ; cependant, constatant qu'un mouvement en ce sens se dessinait spontanément, il a considéré qu'il était préférable de laisser les discussions se poursuivre, sans que le législateur intervienne. Selon lui, l'exemple d'EDF, où existe depuis 1987 un accord tacite sur le service minimum, montre que des mesures sur les salaires peuvent être évitées. Mais, à défaut d'accord et quand la négociation se révèle impossible, cette voie reste la seule afin que soit respecté le principe de continuité du service public.*

*Il a proposé de se rapprocher du Gouvernement avant l'inscription du présent texte à l'ordre du jour complémentaire du Sénat.*

*Un large débat s'est alors engagé.*

*M. Charles Descours, observant que les grèves dans les transports publics concernaient tout autant la province que la région parisienne, a indiqué que de nombreux conflits trouvaient leur origine dans le caractère obsolète de la convention collective de 1942 et que, tant que celle-ci ne serait pas renégociée, ces conflits ne cesseraient pas. Il n'en a pas moins approuvé la proposition de loi, soulignant combien les grèves de courtes durées étaient pénalisantes pour les usagers et inefficaces pour faire avancer les revendications des salariés eux-mêmes.*

*Mme Michelle Demessine s'est élevée contre la proposition de loi, considérant qu'elle portait atteinte à une liberté fondamentale en privant les travailleurs, confrontés à de graves difficultés, de leur seul moyen d'expression. Pour elle, l'intérêt des usagers n'était qu'un prétexte, masquant en fait l'abandon de la notion de service public.*

*Pour Mme Marie-Madeleine Dieulangard, la règle du "1/30ème indivisible" est injuste en ce qu'elle prive les salariés d'un de leurs moyens d'expression, et inefficace dans la mesure où elle ne*

*modifie pas les comportements ; selon elle, la seule façon d'assurer la continuité du service public est de recourir aux accords d'entreprise. Mme Marie-Madeleine Dieulangard a alors annoncé que le groupe socialiste ne prendrait pas part au vote.*

*M. Pierre Louvoit a approuvé ce texte qui, sans remettre en cause le droit de grève, encourage les salariés à l'exercer de façon responsable.*

*M. Charles Metzinger, considérant que la proposition de loi était lourde de conséquences, a craint notamment qu'elle ne décourage ceux qui tentent de négocier des conventions collectives.*

*Pour M. Marcel Lesbros, la proposition de loi va permettre, en redonnant aux agents le sens du service public, de défendre à la fois les entreprises et l'emploi car les conflits ne peuvent qu'accélérer une baisse d'activité déjà sensible et la fermeture de certaines lignes.*

*M. Franck Sérusclat s'est interrogé sur la complexité des modalités de comptabilisation des grévistes et a déploré que l'on règle les difficultés de ces secteurs par des mesures répressives.*

*M. Philippe Marini a apporté son soutien à la proposition de loi et s'est interrogé sur l'opportunité de l'étendre à d'autres secteurs publics.*

*En réponse à Mme Michelle Demessine, M. Jean-Pierre Fourcade, président et rapporteur, a rappelé les désagréments causés aux usagers par les grèves de la Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.), peu justifiées au regard des avantages que le personnel tient de son statut et des revendications présentées.*

*Il a déclaré partager l'analyse de M. Marcel Lesbros, sur les risques que faisait courir aux entreprises la multiplication des conflits ; il a précisé à M. Philippe Marini que la décision du Conseil constitutionnel interdisait toute mesure législative d'ordre général puisque la réglementation devait tenir compte de la nature de l'activité et de l'incidence dommageable des arrêts de travail ; enfin, avec M. Franck Sérusclat, il a admis la difficulté de déterminer qui participait à une grève et a observé que cela conduisait souvent à ne pas procéder aux retenues salariales inhérentes à l'arrêt de travail.*

*Puis la commission, à une large majorité, a adopté l'article unique de la proposition de loi dans la rédaction présentée par son rapporteur.*

Mesdames, Messieurs,

La proposition de loi tendant à compléter l'article L. 521-6 du code du travail aborde, une nouvelle fois, la difficile question de la définition législative des conditions d'exercice du droit de grève, dans la perspective de concilier ce principe constitutionnel avec celui de la continuité du service public. Elle prolonge donc le dispositif législatif en vigueur connu sous le nom "d'amendement Lamassoure", que le Conseil constitutionnel a partiellement invalidé en 1987 tout en traçant la voie que devrait suivre une nouvelle intervention législative en ce domaine.

Si votre commission des Affaires sociales, à l'initiative de son président, a adopté la présente proposition de loi, c'est parce qu'elle a constaté que le secteur des transports publics terrestres de voyageurs était *anormalement* conflictuel en comparaison des autres domaines du secteur public ou du secteur privé. Une telle situation est gravement préjudiciable à l'ensemble des activités économiques et sociales, aux entreprises de transport elles-mêmes et à l'emploi dans ces entreprises.

Or, il apparaît qu'une des causes majeures de cet état de fait est l'inachèvement de la législation en matière de grève ; en effet, en 1987, une décision du Conseil constitutionnel a limité le dispositif de retenue sur rémunération connu sous le nom de "1/30ème indivisible" adopté par le législateur, à la seule fonction publique d'Etat. En conséquence, les agents des autres secteurs publics, dont celui des transports terrestres de voyageurs, relèvent du dispositif appliqué dans le secteur privé, celui de la retenue proportionnelle à la durée de l'arrêt de travail, alors que les conditions juridiques d'exercice de l'activité (monopole, missions de service public, statut protecteur instituant la sécurité de l'emploi...) ne sont pas les mêmes.

Le fait que le retour, en 1987, au 1/30ème indivisible pour la seule fonction publique d'Etat, n'a pas été contesté par ceux qui avaient le pouvoir de l'abroger montre à l'évidence que cette réglementation correspond à une situation où le dommage créé par un arrêt de travail ne se mesure plus à la durée de celui-ci mais aux répercussions que cet arrêt entraîne, répercussions liées à la complexité des systèmes technologiques. La reprise du travail n'est plus, notamment dans le secteur public des transports, la poursuite d'un processus momentanément interrompu, elle se confond désormais avec une longue remise en ordre du système qui ne correspond en rien au "service fait". Or, bien que censurant la loi de 1987, la décision du Conseil constitutionnel avalise cette analyse ; ainsi, tout en fixant les contraintes constitutionnelles à respecter, elle invite le législateur à moderniser en ce sens la réglementation. C'est dans cette perspective que s'inscrit la présente proposition de loi.

## **I. LA FREQUENCE ANORMALE DES CONFLITS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES DE VOYAGEURS MET EN EVIDENCE LES LACUNES DE LA LEGISLATION**

### **A. UN SECTEUR ANORMALEMENT CONFLICTUEL**

Votre rapporteur ne s'étendra pas sur les récents conflits dans le secteur des transports en commun qui atteignent, aux yeux de l'opinion publique, des proportions que ne justifient ni les revendications ni la situation des grévistes, en termes de garantie de l'emploi, de rémunérations ou de durée du travail ; il se contentera de motiver cette nouvelle intervention du législateur par l'importance des conséquences économiques et sociales des conflits dans le domaine des transports en commun terrestres, conséquences en totale opposition avec le principe constitutionnel de la continuité du service public.

Ainsi, dans les seuls transports de l'Ile-de-France, ce sont plusieurs millions de personnes qui, à chaque conflit, voient gravement entravée leur liberté de déplacement. Les conséquences pour la vie économique du pays et de la région sont, bien que difficilement chiffrables, tout aussi importantes.

Quant aux chiffres concernant ce type de conflit, ils sont particulièrement révélateurs. Selon "Actualité UIMM" de mars 1991, le taux de grève dans l'ensemble du secteur public est dix-sept fois

plus élevé que dans le secteur privé. Si l'on regarde le nombre de journées perdues par activité économique, sur un total de 528 000 en 1990 et de 497 300 en 1991, on constate que la part du secteur des transports est respectivement de 107 780 et 79 820, ce qui en fait le secteur le plus touché, et de loin, par les conflits collectifs localisés. Si on y ajoute les conflits généralisés (167 700 journées individuelles non travaillées, JINT, en 1990 et 168 200 en 1991), les chiffres pour les seuls transports en commun sont encore plus significatifs et se situent à contre-courant de la tendance à la baisse observée dans le secteur privé : ainsi, en 1990, 22,7 % des journées de grève dans les entreprises privées et nationalisées concernaient le seul secteur des chemins de fer, contre 10,4 % en 1989. A elle seule, la SNCF totaliserait 164 395 JINT en 1990 et 193 776 en 1991. Pour 1992, les chiffres devraient être identiques à ceux de 1991. Quant à la RATP, le seul conflit de novembre 1992 a occasionné la perte de 1 800 jours, celui de mars 1993, 524. Dernier point de comparaison, les chiffres concernant les arrêts de travail dans la fonction publique : avec 239 000 jours de grève en 1991, ils sont en baisse de 50 % par rapport à 1990 où l'on comptabilisait 573 900 journées perdues. Tout cela montre bien combien est singulière la situation des transports en commun terrestres, tant au regard du secteur privé que de la fonction publique (voir annexe ; à titre de comparaison le nombre moyen de jours de grève par salarié pour l'ensemble des secteurs privé et public, hors fonction publique, est de 0,045).

Les conditions dans lesquelles s'exercent le droit de grève dans les transports publics ne sont sans doute pas étrangères à cette situation. Il apparaît notamment que les retenues pécuniaires sont sans commune mesure avec le préjudice économique et social causé par les arrêts de travail dans un secteur aussi vital. Cette inadaptation de la législation crée de profondes inégalités entre agents des services publics, les déresponsabilise et facilite une certaine dérive du droit de grève. On constate ainsi que les arrêts de travail de courte durée placés au début du service ou aux heures de pointe désorganisent le service pour plusieurs heures, voire pour la journée et aboutissent aux mêmes résultats que les grèves tournantes pourtant prohibées par la loi depuis 1963 au nom de la nécessaire continuité du service public. Par ailleurs, les difficultés rencontrées pour comptabiliser les grévistes conduit parfois à ne pas opérer de retenues sur les rémunérations.

Une telle situation, qui pénalise les usagers, les entreprises elles-mêmes et l'emploi, conduit naturellement à s'interroger sur ses causes. Or, il apparaît clairement que la législation actuelle ignore la complexité technique des réseaux modernes de communication et n'est plus adaptée.



## B. UNE ÉVOLUTION LÉGISLATIVE INACHEVÉE

Un rappel de l'évolution législative concernant les services publics paraît nécessaire tant la réglementation actuelle est complexe, voire obscure, inégalitaire et peu justifiée.

Si le droit de grève est inscrit dans la Constitution depuis 1946, il est également spécifié qu'il s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent. C'est la loi du 31 juillet 1963 qui a fixé les conditions d'exercice de ce droit dans les services publics (art. L. 521-2 à L. 521-6 du code du travail) : elle institue un statut unique pour tous les participants à la gestion d'un service public, instaure un préavis de grève et prohibe les grèves tournantes.

Au titre des conséquences, la grève entraîne une perte de rémunération pour les grévistes ainsi que des sanctions disciplinaires lorsqu'elle se révèle illicite.

Cependant, si le principe de la perte de rémunération n'a jamais été remis en cause, ses modalités de mise en oeuvre ont été modifiées à plusieurs reprises.

Avant 1982, en application d'un principe séculaire, rappelé par une circulaire de M. Pierre Mendès-France en 1954, la perte de rémunération pour les fonctionnaires de l'Etat et des établissements publics de l'Etat à caractère administratif est de 1/30ème du traitement mensuel, lorsque l'agent s'abstient d'effectuer tout ou partie de ses heures de service, ou n'exécute pas tout ou partie de ses obligations de service ; c'est la règle du "1/30ème indivisible", instaurée pour des raisons comptables par l'article 4 de la loi de finances rectificative pour 1961 (loi n° 61-825 du 29 juillet 1961). A partir de 1963 (art. 6 de la loi n° 63-777 du 31 juillet 1963), la même règle s'applique pour tous les agents des services publics alors qu'auparavant la retenue était, comme dans le secteur privé, proportionnelle à la durée de l'arrêt de travail. Quant à la définition du "service fait" rappelée ci-dessus, elle a été précisée par la loi n° 77-826 du 22 juillet 1977.

La loi n° 82-889 du 19 octobre 1982 ("loi Le Pors") remplace pour tous les fonctionnaires et agents des services publics ce dispositif par un prélèvement modulable : une retenue de 1/160ème, 1/50ème et 1/30ème de la rémunération mensuelle, selon que l'arrêt de travail est égal ou inférieur à une heure, à une demi-journée et à une journée.

Enfin, en 1987, alors que le législateur avait souhaité revenir à la réglementation d'avant 1982, qui avait donné pleinement

satisfaction, pour l'ensemble des agents auxquels cette dernière s'appliquait, le Conseil constitutionnel, par une décision du 28 juillet 1987 (n° 87-230 DC) a exclu certaines catégories de personnels de son champ d'application.

La situation résultant de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987, telle que censurée par le Conseil constitutionnel, est la suivante :

- Les personnels de l'Etat et des établissements de l'Etat à caractère administratif se voient appliquer la règle du 1/30ème indivisible en vigueur avant 1982 ;

- Les personnels des entreprises, organismes ou établissements publics ou privés chargés de la gestion d'un service public demeurent sous le régime des dispositions de la loi de 1982 qui, bien qu'en grande partie abrogées, revivent pour ces seules catégories (1) ; en conséquence les retenues seront, comme c'était le cas général entre 1982 et 1987, de 1/160ème, 1/50ème ou 1/30ème ;

- Enfin, les personnels des collectivités territoriales et de leurs établissements, n'étant plus concernés par ces dispositifs en raison des abrogations successives de la loi de 1963 et de la loi de 1982 (2), relèvent du droit commun du secteur privé ; les retenues sont proportionnelles à la durée de l'arrêt de travail.

La décision du Conseil constitutionnel a donc abouti à la mise en place d'un mécanisme complexe, difficilement compréhensible par le jeu de renvois à des dispositions abrogées, et, au premier abord, particulièrement inégalitaire. Mais cette inégalité n'est que la conséquence de l'inachèvement de la législation.

Toutefois, le Conseil constitutionnel a défini les orientations d'une éventuelle évolution législative. Il a en effet, dans sa décision, et non sans un certain artifice (3), distingué deux catégories d'agents.

Pour les personnels de l'Etat et des établissements publics de l'Etat à caractère administratif, dès lors que l'inexécution des obligations de service est suffisamment manifeste et n'appelle pas une

---

1. En effet, l'article 3, que le Conseil constitutionnel n'a pas permis d'abroger, renvoie à l'article 2, lui-même abrogé, qui fixe les retenues pour fait de grève.

2. L'article 3, toujours en vigueur (actuel article L. 521-6 du code du travail), en renvoyant à l'article premier, exclut du mécanisme de l'article 2 (régime des trois seuils) les fonctionnaires de l'Etat et des collectivités territoriales. Or, seuls les premiers sont visés par les textes de 1961 relatifs au 1/30ème indivisible. Pour les seconds, il n'existe aucun texte particulier.

3. Pourquoi, dans un cas, justifier la retenue par une règle comptable et dans l'autre par l'incidence dommageable ?

appréciation du comportement personnel de l'agent (ce qui exclut la sanction disciplinaire), la retenue sur traitement est une mesure de portée comptable ; dès lors, la règle du 1/30ème indivisible est applicable sans qu'elle porte atteinte au droit de grève.

Pour les agents des services publics autres que les personnels de l'Etat et des établissements publics de l'Etat à caractère administratif, afin de concilier le droit de grève avec la nécessaire continuité du service public, deux principes de valeur constitutionnelle, la retenue sur la rémunération doit être organisée par le législateur en tenant compte de la *nature du service* et de l'*incidence dommageable* du conflit pour la collectivité. Tout mécanisme de retenue automatique est donc écarté.

C'est parce que ce principe n'avait pas été respecté que le Conseil constitutionnel a invalidé le dispositif de 1987. Mais, ce faisant, il contraint le législateur à légiférer secteur d'activité par secteur d'activité afin de proportionner la retenue sur la rémunération aux conséquences économiques et sociales du conflit, fonction de la nature de l'activité en cause.

Cependant, les mesures prises ne doivent pas porter atteinte au droit de grève. Cela signifie que, même si la retenue n'a plus à être proportionnelle à la durée de l'arrêt de travail, elle ne peut avoir pour effet, par sa lourdeur, de rendre complètement dissuasives les conséquences de l'exercice du droit de grève.

## **II. LA PROPOSITION DE LOI VISÉ A RETABLIR L'EQUILIBRE DES PRINCIPES CONSTITUTIONNELS EN PRENANT EN CONSIDERATION L'INCIDENCE DOMMAGEABLE DES CONFLITS**

C'est dans la perspective tracée par le Conseil constitutionnel que se situe la présente proposition de loi : elle ne concerne que les transports terrestres de voyageurs et institue une retenue sinon égale au 1/30ème indivisible, du moins équivalente à une journée de travail, pour tout arrêt de travail égal ou inférieur à une journée.

Il s'agit ainsi de proportionner la retenue sur la rémunération non à la durée de l'arrêt de travail, mais à la désorganisation entraînée bien au-delà de la durée de l'arrêt.

Tout arrêt de travail pendant une fraction quelconque de la journée donnera donc désormais lieu à une retenue égale à la

rémunération afférente à cette journée. Votre rapporteur s'est interrogé sur l'opportunité de faire application de la règle du 1/30ème indivisible. Celle-ci lui a semblé cependant peu adaptée à des entreprises ou organismes auxquels s'appliquent des règles éloignées de celles de la comptabilité publique. La rédaction proposée est, à cet égard, plus souple. Elle vise à compléter l'article L. 521-6 du code du travail (art. 3 de la loi du 19 octobre 1982) qui détermine les modalités de retenues sur la rémunération des personnels autres que les agents de l'Etat et des établissements administratifs de l'Etat, essentiellement ceux des entreprises à statut.

Il a été dit ci-dessus que ces personnels se voyaient actuellement appliquer les modalités de retenues de l'article 2 (pourtant abrogé) de la loi de 1982, c'est-à-dire les 1/160ème, 1/50ème et 1/30ème en fonction de la durée de l'arrêt de travail. La proposition fait donc exception à cette règle en disposant que la retenue sera équivalente à la journée de travail pour les personnels du seul secteur des transports publics terrestres de voyageurs. Il convient de rappeler que la législation de 1982 avait été modifiée à la suite de la grève des contrôleurs aériens en 1987 ; la règle du "1/30ème indivisible" leur est donc applicable, en tant que fonctionnaires. En outre, la loi n° 84-1286 du 31 décembre 1984 a institué un service minimum pour les services de la navigation aérienne.

\*

Votre commission s'est également interrogée sur l'opportunité de joindre à ses conclusions des dispositions sur le service minimum à assurer pour "satisfaire les besoins vitaux ou sociaux de la population" comme pour les contrôleurs aériens et comme cela existe chez la plupart de nos partenaires européens (voir à ce propos l'étude sur "le droit de grève dans les services publics", rédigée par la cellule de législation comparée du service des Affaires européennes du Sénat, et datée de janvier 1993). Son rapporteur a d'ailleurs déposé en son nom propre une proposition de loi en ce sens (n° 189, 1992-1993) afin d'inciter les entreprises, établissements et organismes chargés de la gestion d'un service public à négocier avec les organisations syndicales les modalités de mise en oeuvre d'un service minimal ; à défaut d'accord la proposition prévoit l'instauration de ce service minimal par décret en Conseil d'Etat.

Votre commission a cependant observé qu'un mouvement en ce sens se dessinait spontanément, par exemple avec le respect d'accords tacites sur le service minimum (EDF) ou la création d'instances de conciliation (RATP). Elle a, en conséquence, sur la proposition de son rapporteur, jugé préférable de laisser l'évolution se poursuivre sans intervention du législateur.

En modifiant les modalités de retenue sur rémunération, votre commission ne fait que constater que ce nouveau droit contractuel est encore trop embryonnaire pour que le principe de continuité du service public puisse être considéré comme respecté. Il lui a donc paru nécessaire de prendre des mesures susceptibles de limiter l'incidence dommageable des grèves de courte durée dans le secteur des transports terrestres de voyageurs.

\*

Votre commission des Affaires sociales vous demande en conséquence d'adopter la présente proposition de loi, sous réserve d'une modification visant à préciser la durée de l'arrêt de travail pris en considération par le dispositif.

**TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION**

**Proposition de loi tendant à compléter l'article L. 521-6 du code du travail**

*Article unique*

L'article L. 521-6 du code du travail est complété in fine par un alinéa ainsi rédigé :

"Toutefois, dans les entreprises, organismes ou établissements publics ou privés chargés de la gestion d'un service public de transports terrestres de voyageurs, la cessation du travail pendant une fraction quelconque de la journée donne lieu à une retenue égale à la rémunération afférente à cette journée."

- 17 -  
ANNEXE

TABLEAUX COMPARATIFS DES GREVES ET DE LEURS MODALITES  
DANS LES GRANDS RESEAUX FRANCAIS

-----  
NOMBRE MOYEN DE JOURS DE GREVE PAR AGENT

	1989	1990	1991	1992
MARSEILLE	0.44	1.00	0.70	2.53
LYON	0.29	1.15	0.96	3.36
BORDEAUX	0.45	0.58	1.01	1.69
STRASBOURG	0.7	0.02	-	1.2
LILLE	0.4	0	0	1.25
TOULOUSE	1.15	0.33	1.59	0.78
RATP	0.20	0.62	0.82	0.50

MODALITES DES GREVES

	EXISTENCE DE GREVES PARTIELLES	MOUVEMENTS SPONTANES AGRESSIONS	IMMOBILISATION MATERIEL SUR LA VOIE
MARSEILLE	55 mn aux heures de pointe	oui	non
LYON	1 h à prise ou fin de service	oui	non
BORDEAUX	1 h à prise de service	non	oui
STRASBOURG	non	oui	non
LILLE	1 h sur une partie du réseau	non	non
TOULOUSE	1 h à prise ou fin de service	oui (en 90)	non
RATP	1 ou 2 h à prise ou fin de service	oui	non