

N° 438

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 28 février 2012

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des affaires sociales (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE en nouvelle lecture après engagement de la procédure accélérée, relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports,

Par M. Claude JEANNEROT,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : Mme Annie David, *président* ; M. Jacky Le Menn, Mme Catherine Génisson, MM. Jean-Pierre Godefroy, Claude Jeannerot, Alain Milon, Mme Isabelle Debré, MM. Jean-Louis Lorrain, Jean-Marie Vanlerenberghe, Gilbert Barbier, *vice-présidents* ; Mmes Claire-Lise Campion, Aline Archimbaud, Catherine Deroche, M. Marc Laménié, Mme Chantal Jouanno, *secrétaires* ; Mmes Jacqueline Alquier, Natacha Bouchart, Marie-Thérèse Bruguière, MM. Jean-Noël Cardoux, Luc Carvounas, Mme Caroline Cayeux, M. Bernard Cazeau, Mmes Karine Claireaux, Laurence Cohen, M. Yves Daudigny, Mme Christiane Demontès, MM. Gérard Dériot, Jean Desessard, Mme Muguette Dini, M. Jean-Léonce Dupont, Mme Odette Duriez, MM. Guy Fischer, Michel Fontaine, Mme Samia Ghali, M. Bruno Gilles, Mmes Colette Giudicelli, Christiane Hummel, M. Jean-François Husson, Mme Christiane Kammermann, MM. Ronan Kerdraon, Georges Labazée, Claude Léonard, Jean-Claude Leroy, Hervé Marseille, Mmes Michelle Meunier, Isabelle Pasquet, M. Louis Pinton, Mmes Gisèle Printz, Catherine Procaccia, MM. Gérard Roche, René-Paul Savary, Mme Patricia Schillinger, MM. René Teulade, Michel Vergoz, André Villiers, Dominique Watrin.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (13^{ème} législ.) : Première lecture : **3991, 4157** et T.A. **829**
Nouvelle lecture : **4362, 4388** et T.A. **864**

Sénat : Première lecture : **290, 337** et **74** (2011-2012)
Commission mixte paritaire : **392**
Nouvelle lecture : **428** (2011-2012)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
TRAVAUX DE LA COMMISSION	9

Mesdames, Messieurs,

La majorité sénatoriale a manifesté, dès la première lecture, son opposition la plus ferme à la proposition de loi du député Eric Diard relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports en y opposant la question préalable. Si la nécessité de développer le dialogue social dans ce secteur d'activité est très largement partagée sur tous les bancs de notre assemblée, les mesures proposées par ce texte ne constituent pas, en effet, une réponse adaptée aux difficultés rencontrées par les salariés ou les voyageurs.

Les restrictions qu'il apporte au droit constitutionnellement protégé de faire grève, au nom de la supposée atteinte à l'ordre public causée par les mouvements sociaux, ne sont pas acceptables car elles auraient avant tout pour conséquence d'amoindrir considérablement la capacité des salariés à défendre leurs légitimes revendications professionnelles.

Obliger tout salarié qui participe à la préparation ou la réalisation des vols à déclarer à son employeur son intention de faire grève quarante-huit heures à l'avance l'expose, surtout dans les entreprises intervenant dans la chaîne des services d'assistance au sol, au risque que des pressions soient exercées sur lui ou sur ceux de ses collègues dont le statut est le plus précaire.

Le second délai imposé aux salariés grévistes ou qui ont fait part de leur intention de faire grève aurait des effets plus néfastes encore. Les contraindre à informer leur employeur, vingt-quatre heures à l'avance, qu'ils renoncent à faire grève ou veulent reprendre le travail, sous peine de sanction disciplinaire, constitue une atteinte indéniable à leur capacité de libre détermination. C'est d'autant plus injustifié que cette contrainte serait inopérante dans le secteur aérien, dont les spécificités rendent irréalisable le rétablissement de l'activité dans un si court délai. Plus encore, en poussant la logique de ce mécanisme à son terme, il en résulterait la persistance d'un mouvement de grève de manière purement artificielle une journée de plus

puisque un salarié qui renoncerait à faire grève un soir ne pourrait pas reprendre son service le lendemain matin.

Réunie le 21 février 2012, la commission mixte paritaire chargée d'établir un texte commun aux deux assemblées n'est pas parvenue à un accord du fait des positions inconciliables exposées lors de l'examen de la proposition de loi dans chacune d'entre elles.

Adopté en nouvelle lecture par l'Assemblée nationale, le texte a subi quelques modifications mineures qui, si elles semblent vouloir corriger certaines des difficultés mises en lumière par votre rapporteur lors de l'examen en première lecture par le Sénat, s'avèrent largement insuffisantes pour emporter notre adhésion.

Il est désormais prévu que le délai de dédit de vingt-quatre heures pour les salariés changeant d'avis et souhaitant poursuivre ou reprendre le travail ne s'appliquera pas « *lorsque la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise du service est consécutive à la fin de la grève* ». Une telle formulation ne tient compte ni du déroulement réel des mouvements sociaux dans les entreprises, ni de la diversité des rapports de force au sein de celles-ci.

Dans le cadre d'une grève menée à l'instigation de plusieurs organisations syndicales, il est tout à fait possible qu'en fonction de l'évolution des négociations, l'une d'entre elles invite les salariés à reprendre le travail, tandis que les autres poursuivront la grève. Les salariés satisfaits du compromis et se reconnaissant dans la position du syndicat cessant le mouvement de grève seront néanmoins astreints à cette obligation d'information vingt-quatre heures à l'avance car, techniquement, cela n'aura pas marqué la fin de la grève dans l'entreprise. Il s'agit d'ailleurs d'une notion qu'il est difficile de fixer précisément car le droit de grève, s'il s'exerce dans un cadre collectif, est avant un droit individuel que les salariés peuvent exercer avec ou sans le soutien d'un syndicat. La seule « *fin de la grève* » qui puisse exister dépend avant tout de la décision de chaque salarié : ils ne sont pas liés par les éventuelles décisions syndicales.

De même, alors que c'est le principe même de ce dédit et de la sanction disciplinaire qui s'y attache qu'il conviendrait de supprimer, seule une faible atténuation a été proposée par l'Assemblée nationale en cas de manquement à cette obligation d'information, qui ne s'appliquerait que si le salarié refuse « *de façon répétée* » de s'y soumettre.

Les constats faits par votre rapporteur en première lecture restent donc valables, aussi bien sur le fond, sur la forme que sur la méthode employée pour faire adopter ce texte. La transposition au secteur aérien, quasiment telle quelle, de la loi du 21 août 2007 relative au dialogue social dans les transports terrestres n'est pas réalisable compte tenu des différences majeures qui existent entre ces secteurs. L'opposition systématique des salariés aux passagers est caricaturale et facteur de division alors que la grève est toujours le dernier recours de ceux qui n'ont pu se faire entendre par la négociation. Conscient des difficultés que rencontrent les voyageurs en cas de

perturbation du trafic aérien consécutive à un mouvement social, votre rapporteur estime qu'il faut évidemment renforcer les obligations d'information des compagnies aériennes envers leurs passagers. Néanmoins, les dispositions de la présente proposition de loi n'apportent pas non plus une réponse adaptée à ces questions.

Il convient également de rappeler ici les conditions d'examen de ce texte, à moins d'une semaine de la clôture de la dernière session parlementaire d'un quinquennat caractérisé par une hyperactivité législative. Quelle urgence justifie donc son adoption dans la précipitation ? L'absence non d'audition mais de concertation préalable des partenaires sociaux est très regrettable, tout comme l'utilisation d'une proposition de loi pour faire adopter un texte aux profondes conséquences sociales, le Gouvernement se libérant ainsi des obligations qui sont les siennes (avis du Conseil d'Etat, étude d'impact) lorsqu'il dépose un projet de loi.

Il n'appartient pas au législateur de supplanter les partenaires sociaux : il lui revient de les inviter au dialogue, ce qui aurait pu être le cas s'ils avaient été préalablement consultés. Ceux-ci pourraient sans nul doute adopter, par la voie conventionnelle, des accords généralisant un mécanisme d'alerte sociale qui satisferaient les intérêts des salariés comme des voyageurs et dont l'efficacité serait certainement plus probante.

*

C'est pourquoi, par cohérence avec le vote du Sénat en première lecture et considérant que le texte adopté en nouvelle lecture par l'Assemblée nationale ne corrige en rien les défauts alors mis en lumière par votre rapporteur, votre commission des affaires sociales a adopté une motion tendant à opposer la question préalable à cette proposition de loi.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

Réunie le **mardi 28 février 2012**, sous la présidence d'**Annie David, présidente**, la commission **examine le rapport en nouvelle lecture de Claude Jeannerot sur la proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports.**

Annie David, présidente, en remplacement de Claude Jeannerot, rapporteur. - Je vous prie de bien vouloir excuser notre rapporteur Claude Jeannerot, retenu à l'étranger par ses obligations de président de conseil général. En première lecture, le 15 février, le Sénat a opposé la question préalable à cette proposition de loi. La commission mixte paritaire, réunie à l'Assemblée nationale la semaine dernière, s'est séparée sur un constat de désaccord. Il y a plusieurs principes sur lesquels la majorité sénatoriale ne peut transiger, au premier rang desquels figure la préservation des droits sociaux des salariés. Ce texte prétend concilier ceux-ci avec les droits des passagers, qui peuvent subir les effets d'une grève. C'est un exercice délicat, dont le résultat nous a paru déséquilibré, plus favorable aux entreprises de transport aérien de passagers qu'à leurs employés.

Deux points nous ont paru particulièrement inacceptables. Tout d'abord, on ne peut envisager de transposer au transport aérien, presque à l'identique, la loi du 21 août 2007 relative au dialogue social dans les transports terrestres car il y a d'importantes différences entre ces deux secteurs. Imposer aux salariés de déclarer à leur employeur leur intention de faire grève quarante-huit heures à l'avance aura pour principal effet de rendre l'exercice du droit de grève plus malaisé. Or la situation souvent précaire des dizaines de milliers de salariés de l'assistance en escale les empêche d'obtenir par la négociation une amélioration de leurs conditions de travail ; leur voix risque de devenir inaudible si, du fait de pressions de leur employeur, ils ne peuvent plus défendre leurs droits par la grève.

Ensuite, obliger, sous peine de sanction disciplinaire, les salariés grévistes ou qui ont fait part de leur intention de faire grève à informer leur employeur, vingt-quatre heures à l'avance, qu'ils renoncent à faire grève ou veulent reprendre le travail, porte atteinte à leur capacité de libre détermination. Cette contrainte serait d'ailleurs inopérante dans le secteur aérien, puisqu'il serait impossible de rétablir l'activité dans un si court délai. Elle pourrait même conduire les salariés à poursuivre la grève un jour de plus, de manière purement artificielle : un salarié qui renoncerait à faire grève un soir ne pourrait pas reprendre son service le lendemain matin. Est-ce vraiment l'intérêt des passagers ?

Les modifications apportées par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture ne suffisent pas à emporter notre adhésion. Il est désormais prévu que le délai de dédit de vingt-quatre heures ne s'appliquera pas « lorsque la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise du service est consécutive à la fin de la grève ». Une telle formulation traduit une méconnaissance du déroulement réel des mouvements sociaux dans les entreprises. La « fin de la grève » relève avant tout de la décision de chaque salarié, qui ne dépend pas des décisions syndicales. Insuffisante, aussi, est l'atténuation par les députés de la sanction du manquement à l'obligation d'information en cas de dédit : elle ne s'appliquerait que si le salarié refuse « de façon répétée » de s'y soumettre.

Tous les constats faits par notre rapporteur en première lecture restent valables, sur le fond, la forme et la méthode. Il faut cesser d'opposer systématiquement les salariés aux passagers qui seraient des victimes collatérales d'un désaccord auquel ils sont étrangers. Est-il besoin de le rappeler, la grève n'est pas un choix fait à la légère, mais le dernier recours des salariés lorsque le fil du dialogue social est rompu et que l'employeur refuse de négocier. Je note au passage qu'un accord a finalement été trouvé entre Air France et ses pilotes, ce qui montre que le dialogue social peut aboutir. Cet accord ôte d'ailleurs tout son sens à cette proposition de loi puisqu'il prévoit que les pilotes non grévistes ne pourront pas remplacer les grévistes.

On dit que les pilotes sont des privilégiés. Mais ce texte concerne avant tout les dizaines de milliers d'employés de l'assistance en escale dont la situation contractuelle et salariale est des plus précaire.

Un dernier mot sur la procédure d'adoption à marche forcée de cette proposition de loi, à une semaine de la clôture de la dernière session parlementaire du quinquennat. Comme l'Assemblée nationale n'a pas fait jouer son protocole de consultation des partenaires sociaux, il n'y a pas eu de concertation formelle avec eux, comme c'est l'usage dans notre commission, alors qu'il s'agit d'un texte qui encadre le droit de grève. Le Conseil d'Etat n'a pas eu à rendre d'avis à son propos, alors qu'il soulève de sérieuses questions de constitutionnalité. Enfin, nous ne disposons d'aucune étude d'impact.

Pour toutes ces raisons, nous ne pouvons que réitérer fermement notre position de première lecture. Le texte transmis par l'Assemblée nationale ne corrige en rien les défauts que nous avons mis en lumière. Je vous propose donc d'adopter la motion tendant à opposer la question préalable.

Isabelle Debré. - *Le groupe UMP n'est absolument pas d'accord avec ces arguments et votera contre la motion.*

La motion n° 1 tendant à opposer la question préalable est adoptée.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée national en nouvelle lecture	Texte adopté par la commission en nouvelle lecture
<p>Proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports</p>	<p>Proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports</p>	<p>Proposition de loi relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports</p>
<p>Article 1^{er}</p>	<p>Article 1^{er}</p>	<p>La commission propose l'adoption d'une motion tendant à opposer la question préalable</p>
<p><i>Supprimé</i></p>	<p><i>Suppression maintenue</i></p>	
<p>Article 2 A</p>	<p>Article 2 A</p>	
<p>I. – L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports est ratifiée.</p>	<p>Sans modification</p>	
<p>II. – L'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports est ratifiée.</p>		
<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>	
<p>Le titre I^{er} du livre I^{er} de la première partie du code des transports est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
<p><i>« CHAPITRE IV « Dispositions relatives au droit à l'information des passagers du transport aérien</i></p>	<p>Division et intitulé sans modification</p>	
<p><i>« Section 1 « Champ d'application</i></p>	<p>Division et intitulé sans modification</p>	
<p><i>« Art. L. 1114-1. – I. – Le présent chapitre est applicable aux entreprises, établissements ou parties d'établissement qui concourent directement à l'activité de transport</i></p>	<p><i>« Art. L. 1114-1. – I. – Le présent chapitre est applicable, lorsqu'ils concourent directement à l'activité de transport aérien de passagers, aux entreprises,</i></p>	

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

aérien de passagers.

« II. – Sont considérés comme concourant directement à l'activité de transport aérien de passagers au sens du présent chapitre les exploitants d'aérodrome et les entreprises, établissements ou parties d'établissement exerçant une activité de transport aérien de passagers, de maintenance en ligne des aéronefs, de prestataires en escale de services comprenant le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications, le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement, l'assistance aux passagers, l'assistance des bagages, l'assistance des opérations en piste, l'assistance du nettoyage et du service de l'avion, l'assistance du carburant et de l'huile, l'assistance de l'entretien en ligne, l'assistance des opérations aériennes et de l'administration des équipages, l'assistance du transport au sol et l'assistance "service commissariat", ainsi que les activités de sûreté

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en nouvelle lecture**

établissements ou parties d'établissement qui exercent une activité de transport aérien ou qui assurent les services d'exploitation d'aérodrome, de la sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie, de lutte contre le péril animalier, de maintenance en ligne des aéronefs ainsi que les services d'assistance en escale comprenant le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications, le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement, l'assistance aux passagers, l'assistance des bagages, l'assistance des opérations en piste, l'assistance du nettoyage et du service de l'avion, l'assistance du carburant et de l'huile, l'assistance d'entretien en ligne, l'assistance des opérations aériennes et de l'administration des équipages, l'assistance du transport au sol et l'assistance du service du commissariat.

« II. – *Supprimé*

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

*« Section 2
« Dialogue social et prévention des
conflits*

« Art. L. 1114-2. – I. – Sans préjudice des dispositions de l'article L. 2512-1 du code du travail, dans les entreprises, établissements ou parties d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, l'employeur et les organisations syndicales représentatives peuvent engager des négociations en vue de la signature d'un accord-cadre organisant une procédure de prévention des conflits et tendant à développer le dialogue social. En application de cet accord, l'exercice du droit de grève ne peut intervenir qu'après une négociation préalable entre l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui envisagent de recourir au droit de grève. L'accord-cadre fixe les règles d'organisation et de déroulement de cette négociation. Ces règles doivent être conformes aux conditions posées au II.

« II. – L'accord-cadre détermine notamment :

« 1° Les conditions dans lesquelles les organisations syndicales représentatives procèdent à la notification à l'employeur des motifs pour lesquels elles envisagent de recourir à l'exercice du droit de grève ;

« 2° Le délai dans lequel, à compter de cette notification, l'employeur est tenu de réunir les organisations syndicales représentatives. Ce délai ne peut dépasser trois jours ;

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en nouvelle lecture**

Division et intitulé sans modification

*« Art. L. 1114-2. – I. – Sans ...
..... de l'article
L. 2512-2 du code ...*

... II.

« II. - Alinéa sans modification

« 1° Non modifié

« 2° Le ...

*... réunir la ou les
organisations syndicales représentatives
qui ont procédé à la notification. Ce ...
... jours ;*

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

« 3° La durée dont l'employeur et les organisations syndicales représentatives disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée au I. Cette durée ne peut excéder huit jours francs à compter de la notification ;

« 4° Les informations qui doivent être transmises par l'employeur aux organisations syndicales représentatives en vue de favoriser la réussite du processus de négociation ainsi que le délai dans lequel ces informations doivent être fournies ;

« 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre les organisations syndicales représentatives et l'employeur se déroule ;

« 6° Les modalités d'élaboration du relevé de conclusions de la négociation préalable ainsi que les informations qui doivent y figurer ;

« 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 ainsi que les conditions dans lesquelles ils reçoivent communication du relevé de conclusions de la négociation préalable.

**« Section 3
« Exercice du droit de grève**

« Art. L. 1114-3. – En cas de grève et pendant toute la durée du mouvement, les salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols 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.

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en nouvelle lecture**

« 3° La durée dont l'employeur et la ou les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification disposent pour conduire la négociation préalable mentionnée ...

... notification ;

« 4° Les ...
... la ou aux organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification en vue ...

... fournies ;

« 5° Les conditions dans lesquelles la négociation préalable entre la ou les organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification et l'employeur se déroule ;

« 6° Non modifié

« 7° Les ...

... position de la ou des organisations syndicales représentatives qui ont procédé à la notification ainsi ...

... préalable.

Division et intitulé sans modification

« Art. L. 1114-3. – Non modifié

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

« Le salarié qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce à y participer en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève afin que celui-ci puisse l'affecter.

« Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure de sa reprise afin que ce dernier puisse l'affecter.

« Par dérogation au dernier alinéa du présent article, les informations issues de ces déclarations individuelles peuvent être utilisées pour l'application de l'article L. 1114-4.

« Sont considérés comme salariés dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols les salariés des exploitants d'aérodrome et des entreprises, établissements ou parties d'établissement mentionnés à l'article L. 1114-1 qui occupent un emploi de personnel navigant ou qui assurent personnellement l'une des opérations d'assistance en escale mentionnée au même article L. 1114-1, de maintenance en ligne des aéronefs, de sûreté aéroportuaire, de secours et de lutte contre l'incendie ou de lutte contre le péril animalier.

« Les informations issues des déclarations individuelles des salariés ne peuvent être utilisées que pour l'organisation de l'activité durant la grève en vue d'en informer les passagers. Elles sont couvertes par le secret professionnel. Leur utilisation à

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en nouvelle lecture**

« Le salarié

... affecter. Cette information n'est pas requise lorsque la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise du service est consécutive à la fin de la grève.

« Le salarié ...

... affecter. Cette information n'est pas requise lorsque la reprise du service est consécutive à la fin de la grève.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

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.

« Art. L. 1114-4. – 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'article L. 1114-3. Cette sanction disciplinaire peut également être prise à l'encontre du salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de renoncer à participer à la grève ou de reprendre son service.

« Art. L. 1114-4-1. – Dès le début de la grève, les parties au conflit peuvent décider de désigner un médiateur, choisi d'un commun accord, aux fins de favoriser le règlement amiable de leurs différends. Le médiateur dispose, pour exercer sa mission, des pouvoirs mentionnés aux articles L. 2523-4 à L. 2523-10 du code du travail. Il veille à la loyauté et à la sincérité de la consultation éventuellement organisée en application de l'article L. 1114-4-2 du présent code.

« Art. L. 1114-4-2. – Au-delà de huit jours de grève, l'employeur, une organisation syndicale représentative ou le médiateur éventuellement désigné peut décider l'organisation par l'entreprise d'une consultation ouverte aux salariés concernés par les motifs figurant dans le préavis et portant sur la poursuite de la grève. Les conditions du vote sont définies par l'employeur dans les vingt-quatre heures qui suivent la décision d'organiser la consultation. L'employeur en informe l'inspecteur du travail. La consultation est assurée dans des conditions garantissant le secret du vote. Son résultat n'affecte pas l'exercice du droit de grève.

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en nouvelle lecture**

« Art. L. 1114-4. – Est ...

... salarié qui, de façon répétée, n'a pas ...

... service.

« Art. L. 1114-4-1. – Dès ...

... L. 2523-4 à L. 2523-9 du code ...

... code.

« Art. L. 1114-4-2. – Au-delà ...

... motifs
de la grève et portant ...

... grève.

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

**« Section 4
« Information des passagers**

« Art. L. 1114-5. – En cas de perturbation du trafic aérien liée à une grève dans une entreprise, un établissement ou une partie d'établissement entrant dans le champ d'application du présent chapitre, tout passager a le droit de disposer d'une information gratuite, précise et fiable sur l'activité assurée. Cette information doit être délivrée aux passagers par l'entreprise de transport aérien au plus tard vingt-quatre heures avant le début de la perturbation. »

Article 2 bis

Le deuxième alinéa de l'article L. 113-3 du code de la consommation est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Elle est également applicable aux manquements au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. »

Article 2 ter

Le III de l'article L. 141-1 du code de la consommation est complété par un 6° ainsi rédigé :

« 6° Du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. »

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en nouvelle lecture**

Division et intitulé sans modification

« Art. L. 1114-5. – Non modifié

Article 2 bis

Sans modification

Article 2 ter

Alinéa sans modification

« 6° De l'article 23 du règlement ...
... Communauté. »

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

Article 2 quater

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1324-7 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Le salarié qui a déclaré son intention de participer à la grève et qui renonce à y participer en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure prévue de sa participation à la grève afin que ce dernier puisse l'utiliser dans le cadre du plan de transport.

« Le salarié qui participe à la grève et qui décide de reprendre son service en informe son employeur au plus tard vingt-quatre heures avant l'heure de sa reprise afin que ce dernier puisse l'affecter dans le cadre du plan de transport.

« Par dérogation au premier alinéa du présent article, les informations issues de ces déclarations individuelles peuvent être utilisées pour l'application de l'article L. 1324-8. » ;

2° L'article L. 1324-8 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette sanction disciplinaire peut également être prise à l'encontre du salarié qui n'a pas informé son employeur de son intention de renoncer à participer à la grève ou de reprendre son service. »

Article 3

Supprimé

**Texte adopté
par l'Assemblée nationale
en nouvelle lecture**

Article 2 quater

Alinéa sans modification

1° Alinéa sans modification

« Le salarié ..

... puisse l'affecter dans le cadre du plan de transport. Cette information n'est pas requise lorsque la grève n'a pas lieu ou lorsque la prise du service est consécutive à la fin de la grève.

« Le salarié ...

... transport. Cette information n'est pas requise lorsque la reprise du service est consécutive à la fin de la grève.

Alinéa sans modification

2° Alinéa sans modification

« Cette ...

... salarié qui, de façon répétée, n'a ...

... service. »

Article 3

Suppression maintenue

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**

**Texte adopté par
l'Assemblée nationale
en première lecture**

—

Article 4

Supprimé

**Texte adopté
par l'Assemblée national
en nouvelle lecture**

—

Article 4

Suppression maintenue

**Texte adopté par la commission
en nouvelle lecture**

—

**La commission propose l'adoption
d'une motion tendant à opposer
la question préalable**