



## **Projet de loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs**

### **Amendements de la CGT sur la base du texte en version du 4 Juillet 2007**

---

Les demandes de modification ci-jointes n'enlèvent rien à l'appréciation générale de la CGT, exprimée par ailleurs, sur cette loi inutile et inefficace pour répondre aux attentes légitimes de qualité du service public au quotidien des usagers. Elles n'enlèvent rien à la position de la CGT s'agissant du droit de grève, droit individuel constitutionnel, non négociable.

#### **I/ Préserver le droit constitutionnel, modifier le texte :**

##### **Titre II, article 2-I**

###### **Amendement :**

Ajouter à la fin du 1<sup>er</sup> alinéa : « La période du préavis de 5 jours, conformément à la loi du 19 Octobre 1982 et à l'article L-521-3 du code du travail continue à être utilisée pour négocier sur les motifs du conflit dans l'objectif d'éviter la grève ».

###### **Explication :**

Tel qu'il est rédigé, le 1<sup>er</sup> alinéa I de l'article 2 vide de son sens le préavis de grève tel que la loi du 19 Octobre 1982 l'avait introduit.

##### **Titre II, article 2-II**

###### **Amendement :**

Avant « L'accord cadre.....notamment », ajouter :

« Les dispositions prévues dans ce point 2 ne s'appliquent pas aux situations conflictuelles dont les tenants et aboutissants échappent à l'entreprise elle-même, mais relèvent de conflits interprofessionnels ou de société »

### **Explication :**

L'entreprise, ses directions, ne sauraient être tenues pour responsables ou pour interlocuteurs es qualité d'un sujet social ou économique leur échappant. De toute manière, elle ou ils ne pourraient pas aboutir dans ce cas à un règlement de la situation. Telle que la loi est écrite, nous serions alors dans un contexte insoluble, propice à exacerber les passions et au radicalisme, mais surtout caractérisant une profonde atteinte au droit constitutionnel de grève notamment en application du point 3°.

## **Titre II, article 2-II, point 3°**

### **Amendement :**

Après « notification », ajouter « mentionnée au point 1° ci avant » et : « En cas de constat de carence ou d'échec avéré de la négociation, validé par un constat de désaccord ou constaté par l'inspection du travail ; le préavis peut être déposé avant l'expiration de la durée retenue par l'accord cadre. »

### **Explication :**

Sur le 1<sup>er</sup> : il s'agit d'éviter toute ambiguïté sur l'addition des délais.

Sur le 2<sup>e</sup> : il s'agit toujours dans l'objectif de tout faire pour éviter la grève, de ne pas sombrer dans l'attente mais d'utiliser le dépôt du préavis comme avertissement de l'état d'esprit et de la détermination des salariés et comme éclairage des rapports de forces qui se dessinent, afin de donner tout le sérieux qu'il se doit et un nouveau souffle au contenu de la négociation dans la période de ce préavis.

## **Titre II, article 3**

### **Amendement :**

Retirer la fin du texte : « et avant que la procédure prévue à l'article 2 n'ait été mise en œuvre ».

### **Explication :**

Cette disposition a été insérée entre l'avant projet, présenté aux organisations syndicales et le projet soumis au Sénat par le Conseil des Ministres. Elle conduit à porter à 26 jours (deux fois la procédure complète) le délai entre la notification du point 1 et l'éventuel 2<sup>e</sup> préavis. C'est le parfait outil pour que les directions d'entreprises s'affranchissent de leur obligation de négocier sur les causes de la situation conflictuelle.

## **Titre III, article 5-II**

### **Amendement :**

Retirer cette partie.

### **Explication :**

La déclaration quarante huit heures avant le début de la grève est une atteinte caractérisée au droit individuel constitutionnel de grève. Elle est de plus un facteur d'opposition entre salariés et entre salariés exécutants et encadrement, elle va détériorer le

climat social et relationnel indispensable au bon fonctionnement de l'entreprise et à la bonne mise en œuvre quotidienne de la production. Contrairement à son apparence, elle va détruire les capacités de prévision de trafic, qui sont de la responsabilité de l'entreprise et empirera la situation pour les usagers.

Cet article comporte une atteinte inadmissible, radicale, à un droit fondamental du salarié, garanti par les normes nationales et internationales. Il met le salarié dans une relation de subordination juridique à l'égard de l'employeur. Le libre consentement du salarié, afin d'exercer son droit de grève, doit être scrupuleusement respecté jusqu'au déclenchement du conflit y compris pendant celui-ci.

### **Titre III, article 6**

#### **Amendement :**

Retirer l'article.

#### **Explication :**

Cet article présente tous les caractères d'une présomption de pressions inadmissibles qui portent atteinte gravement à l'exercice du droit de grève. L'objet de la consultation, qui de toute manière ne saurait devoir s'exercer sous la seule maîtrise de la direction de l'entreprise, est celui de la cessation de la grève non celui du règlement des causes du conflit. Casser le thermomètre ne fait pas baisser la température.

### **Titre III, article 5-II et article 6**

**Pour ces deux articles : la CGT se place, pour porter son appréciation, outre l'incompatibilité avec la constitution, sur la jurisprudence internationale de l'OIT en ce qui concerne le droit de grève et précisément le service minimum : « Le droit de grève est un des moyens essentiels dont disposent les salariés et les syndicats pour défendre leurs intérêts, le service minimum ne peut être imposé, sauf aux besoins essentiels au sens strict ; c'est à dire ceux qui mettraient en danger la vie ou la santé des personnes. » En l'espèce, nous ne sommes pas dans ce cas s'agissant des transports.**

### **Titre III, article 9**

#### **Amendement :**

Retirer l'article

#### **Explication :**

C'est une provocation mensongère démagogique et populiste dont le but évident est de jeter à la vindicte populaire les grévistes.

Le non paiement des jours de grève est la règle depuis toujours par application du contrat de travail. Elle fait l'objet de l'article L.521-6 du code du travail. Cet article 9 est sans objet.

**S'il doit être maintenu, ajouter à son texte :** « Les retenues financières pour fait de grève observé par les salariés du secteur avant la date d'application de la présente loi leur seront remboursées par rappel de salaire à due concurrence des retenues mentionnées sur leur bulletin de paie ou annexe précisant ces retenues. »

## **II/ Améliorer la qualité du service public et le dialogue social, combler les manques du projet de texte :**

### **Titre III ; avant l'actuel article 4**

#### **Amendement :**

Insérer le texte suivant : « Les Autorités Organisatrices de transport doivent incorporer dans les contrats et conventions qu'elles passent avec les opérateurs des critères de qualité de service, sociaux et environnementaux afin d'élever le niveau qualitatif de réponse quotidienne aux attentes des usagers, garantir au mieux l'absence de dysfonctionnements et lorsqu'ils sont inéluctables être en mesure de les gérer au mieux »

#### **Explication :**

- Combattre les tentations au moins disant financier et social des AO ;
- La réglementation européenne affirme le principe de subsidiarité pour les Etats, elle dit également que les AO « peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs afin de maintenir et élever les normes de qualité... » (article 4 point 5 et considérant n° 17 du règlement adopté par le Parlement et le Conseil des Ministres Européen)

En conséquence, l'Etat français peut rendre cette disposition obligatoire pour les AO au même titre que celle sur la définition des dessertes à assurer comme service minimum en cas de grève.

### **Titre II, article 2-II,**

#### **Amendement :**

Ajouter un point n° 5° bis : « Les conditions dans lesquelles les directions d'entreprises et de groupes apportent la preuve qu'elles ont réellement engagée une négociation, y compris en amont de la notification dans le fonctionnement des IRP, sur les revendications des salariés mentionnées dans la notification. En l'absence de cette preuve les dispositions qui suivent et qui visent à modifier les conditions d'exercice du droit de grève ne s'appliquent pas.»

#### **Explication :**

Il s'agit de contraindre les directions d'entreprises à un véritable dialogue social. Le dialogue social ne peut se réduire à des contenus uniquement définis par les stratégies économiques de l'entreprise, ni à rechercher l'adhésion des salariés à des orientations prédéfinies.

### **Titre II, article 2-II, point 6°**

#### **Amendement :**

Ajouter après « y figurer » : « attendu que seuls les accords majoritaires peuvent prétendre être validés »

#### **Explication :**

Question de crédibilité des accords et du constat de négociation, afin qu'ils puissent être un atout pour éviter le recours à la grève.

## **Titre II, article 2-I**

### **Amendement :**

Après le 2<sup>e</sup> alinéa, ajouter l'alinéa suivant : « Les groupes de transport public ne peuvent sous-traiter l'exercice des missions de service public qu'ils se voient confier sans avoir procédé auparavant à une négociation de nature à faire appliquer les conditions sociales les plus favorables. En outre, le niveau de sous-traitance est limité comme le prévoit la réglementation européenne. Les conditions sociales des salariés, les clauses des contrats de sous-traitance sont portées à la connaissance du comité d'entreprise de la maison mère du groupe et du comité de groupe et font l'objet d'une consultation de ces instances. »

### **Explication :**

Il s'agit de responsabiliser les groupes sur les conséquences des opérations de sous-traitance qu'ils développent après avoir obtenu la délégation et qui souvent motivent des situations conflictuelles légitimes de la part des salariés. Il s'agit d'enrayer le processus de dumping social orchestré à l'intérieur des groupes. Enfin, il s'agit de donner aux représentants des salariés les éléments de lisibilité leur permettant de comprendre les mécanismes des contrats signes et de pouvoir ainsi conduire leur mandat de défense des intérêts des salariés en amont de la mise en œuvre, afin de sortir de situations de fait accompli qui génèrent des conflits au règlement complexe.

## **Titre II :**

### **Amendement :**

Avant l'article 2, introduire un nouvel article : « Un espace de concertation est créé entre les Autorités Organisatrices d'une part, les entreprises de transport public d'autre part et les organisations syndicales représentatives des salariés. Il a pour obligation d'être réuni avant toute conclusion ou révision du contrat de transport. Il a pour objectif d'examiner la faisabilité des dispositions du dit contrat avec les conditions de travail, le niveau d'emploi et les conditions sociales des salariés. Les représentants des salariés sont déchargés par l'entreprise pour conduire leur mandat se rapportant à cet espace de dialogue social »

### **Explication :**

Il s'agit de formaliser des espaces de négociation entre salariés, direction et AO donneur d'ordres d'où la proposition de formule tripartite.

Les équilibres économiques recherchés dans les contrats fixent les niveaux de rémunération aux entreprises du service demandé par l'Autorité Organisatrice.

De ces niveaux dépendent les conditions d'organisation de la production et d'utilisation des salariés avec ou pas pression sur eux comme d'ailleurs sur la qualité du service selon où a été placé le curseur par rapport au moins disant.

Une fois ces niveaux retenus, arrive seulement le débat dans l'entreprise en l'état actuel des choses. Et là, il génère tensions et souvent conflits, la situation est insoluble faute de marge de manœuvre. Cela pose aussi évidemment la question des moyens pour les AO.

## **Titre 1<sup>er</sup>, article 1<sup>er</sup>**

### **Amendement :**

Ajouter un point 3<sup>o</sup> : « Les dispositions de la présente loi ne peuvent faire l'objet d'utilisation comme condition de recevabilité pour une entreprise dans le cadre de Délégation de Service Public par appel d'offres au moment de la publication du cahier des charges. »

### **Explication :**

Dès lors que le principe général de la loi se veut être fondé sur la négociation, il serait une ineptie que les cahiers des charges soumis à appels d'offres fixent une condition obligatoire de service minimum organisé. La rédaction actuelle porte ce risque flagrant.

Cela tomberait en contradiction avec la négociation ultime entre l'AO et l'entreprise retenue ; cela mettrait une pression considérable sur les salariés avec le risque de chantage utilisé par leur direction pour l'obtention du marché ; cela interdirait de fait la possibilité de concertation tripartite proposée dans l'amendement précédent.

De plus, il s'agit de ne pas influencer les réponses au cahier des charges d'appels d'offres, et éviter les surenchères sur le niveau de propositions de service minimum.